



JUIN 2023
Vol. 37, n°2

AUTO PRÉVENTION

ASSOCIATION SECTORIELLE SERVICES AUTOMOBILES

Prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles pour le secteur des services automobiles



LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION BRUIT C'EST MAINTENANT! 4

On soulève... ou pas? 6

Personnaliser vos formations en santé sécurité : efficace et gagnant 8

- 3 Investir en santé et sécurité, un choix payant!
-
- 4 La nouvelle réglementation bruit c'est maintenant!
-
- 6 On soulève... ou pas?
-
- 8 Personnaliser vos formations en santé sécurité : efficace et gagnant
-
- 9 Pour contrôler le cadenasage
-
- 10 Travail sur les véhicules à motorisation électrique : état de la situation – Vos réponses à notre sondage
-
- 12 Portrait des lésions professionnelles dans le secteur pour 2020
-
- 14 Conseils pour l'achat d'une chaise de bureau
-

Notre mission

AUTOPRÉVENTION se donne comme mission d'accompagner les travailleurs et les employeurs du secteur des services automobiles dans la prise en charge de la santé et de la sécurité du travail afin de prévenir et d'éliminer les risques d'accidents et de maladies professionnelles. Pour y parvenir, **AUTOPRÉVENTION** offre divers services, **sans frais**, dont :

- La formation;
- L'information;
- La recherche et le développement;
- Les conseils et l'assistance technique;
- D'autres activités de sensibilisation aux bonnes pratiques.

AUTOPRÉVENTION vise à être un partenaire incontournable reconnu pour son leadership et ses actions en matière de prévention des lésions professionnelles en milieu de travail.

autoprevention.org
1 800 363-2344



AUTOPRÉVENTION

ASSOCIATION SECTORIELLE SERVICES AUTOMOBILES

| | |
|-----------------------------|--|
| DIRECTRICE GÉNÉRALE | Sylvie Mallette |
| COPRÉSIDENT PATRONAL | Guy Letellier (ASPMQ) |
| COPRÉSIDENT SYNDICAL | Éric Boudreault (Unifor, section locale 4511) |
| TRÉSORIER | Denis Mélançon (ASA) |

ASSOCIATIONS MEMBRES ET LEURS REPRÉSENTANTS

Association des industries de l'automobile du Canada, division Québec (AIA)
 Mario Comtois

Association des marchands Canadian Tire du Québec
 Jean-François Deshaies

Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ)
 Réjean Breton

Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions (ARPAQ)
 Simon Matte

Association des services de l'automobile inc. du Québec (ASA)
 Denis Mélançon

Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec inc. (ASPMQ)
 Guy Letellier

Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ)
 Luc Fillion

Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)
 Céline Servant

Fédération démocratique de la métallurgie, des mines et des produits chimiques (CSD)
 Dany Caron • Marc Cloutier

Fédération de l'industrie manufacturière (FIM – CSN)
 Claude Bernier • André Giguère

Unifor Québec
 Jean-Yves Filion • Maxime Nadeau

Unifor, section locale 4511
 Patrick Caisse • Éric Boudreault

RÉDACTRICE EN CHEF Lucie René
 rene@autoprevention.org

COLLABORATEURS Catherine Bernier, Martine Charette, Alexandre Cormier, André Deschamps, Karine Dionne, Jonathan Fortier, Marianne Laforte, Samuel Laverdière, Marie-Andrée Pâquet.

COLLABORATION SPÉCIALE Cindy Chudy, ergonomiste, CIUSSS MCQ

La revue électronique **AUTOPRÉVENTION** est publiée trimestriellement par :

AUTOPRÉVENTION
 4605, boul. Lapinière, bureau 150, Brossard (Québec) J4Z 3T5
 Téléphone : 450 672-9330 ou 1 800 363-2344

Reproduction d'articles autorisée à la condition de mentionner la source, d'y faire paraître le logo d'**AUTOPRÉVENTION** et de nous en faire parvenir un exemplaire.

Abonnés 10 500

Conception graphique L'Infographe

Dépôt légal Bibliothèque nationale du Canada
 Bibliothèque et Archives nationales du Québec
 ISSN 0825-4990

Investir en santé et en sécurité, un choix payant !

par **Karine Dionne**,
conseillère en prévention

Quand vient le temps d'investir en santé et en sécurité, il est très difficile de calculer un quelconque retour sur l'investissement, mais il est bien réel. Avez-vous déjà considéré toutes les dépenses et les impacts négatifs lorsqu'il y a un accident de travail dans votre établissement? Selon les chiffres officiels de la CNESST, pour notre secteur, le total des déboursés pour les lésions professionnelles de 2020 est de 23 092 000 \$.

Il a été démontré qu'un investissement planifié en prévention réduit considérablement le coût associé à la SST dans les organisations. Comparativement aux dépenses ponctuelles et indésirables qu'impose un accident de travail à une organisation, les investissements en santé-sécurité peuvent facilement être planifiés et faire partie de votre budget annuel. Il est donc prudent de prévoir ces sommes dès le départ afin de réduire les risques financiers et humains en cas d'accident. Pour vous aider à faire la lumière sur les coûts directs, indirects et humains associés à un accident de travail, en voici quelques exemples ►

Dans le contexte actuel de pénurie de main-d'oeuvre, il y a de fortes chances qu'il ne soit pas possible de remplacer un travailleur absent, alors que plusieurs entreprises fonctionnent déjà en sous-effectifs. Le lien entre travailleur absent et baisse de productivité, rendement, etc. est plus clair qu'il ne l'a jamais été.

Il est donc important de prévoir un budget annuel en SST. Celui-ci peut comprendre les investissements prévus pour la formation des travailleurs en SST, le coût des rencontres du comité de santé et de sécurité, le temps pour l'entretien préventif des machines et des équipements, les réparations ou l'achat de machines et d'équipements, l'implantation de mesures préventives, l'achat d'équipement de protection individuelle (EPI), etc. La preuve est faite : la prévention n'est pas une dépense, mais un investissement qui bénéficie à toute une organisation, incluant ses travailleurs et leur famille.

COÛTS DIRECTS

(associés au traitement et à la réparation de la lésion)

- Salaire / indemnités
- Dommages matériels
- Services d'urgence
- Frais médicaux et médicaments

COÛTS INDIRECTS

(pertes pour l'employé, l'employeur et les collègues)

- Perte de revenu potentielle
- Temps nécessaire à l'enquête et l'analyse de l'événement
- Temps de traitement du dossier d'accident de travail
- Interruption de production
- Coût éventuel du remplaçant (affichage du poste, entrevue, formation, support RH, etc.)
- Impact potentiel sur la réputation de l'entreprise

COÛTS HUMAINS (affectent la qualité de vie)

- Impact sur l'équipe de travail
- Douleur physique et souffrance
- Limitations fonctionnelles physiques
- Atteintes psychologiques
- Séquelles permanentes
- Stress et anxiété
- Problèmes familiaux

SOURCES :

avitusgroup.com/safety-management/biz/the-iceberg-impact-the-direct-and-indirect-costs-of-workplace-injuries-infographic/

La nouvelle réglementation bruit c'est maintenant!

par **Marianne Laforte** et **Jonathan Fortier**,
conseillers en prévention

Y a-t-il des bruits de haute intensité dans votre milieu de travail? Si c'est le cas, vous êtes fort probablement concernés par la nouvelle réglementation qui entre en vigueur ce mois-ci. Afin de vous aider à vous conformer, nous vous présentons un survol des changements et des ressources de la CNESST disponibles.



EN RÉSUMÉ

La nouvelle réglementation entre en vigueur le 16 juin 2023. Elle affectera tous les milieux de travail du Québec et elle aura des conséquences notables sur les responsabilités des employeurs et des travailleurs également.

Concrètement, l'obligation des employeurs débute dès ce mois-ci. C'est une démarche de prévention impliquant la réalisation des activités suivantes à chaque 5 ans :

- Identifier les situations de travail à risque de dépasser les valeurs limites d'exposition;
- Identifier des moyens raisonnables pour réduire l'exposition au bruit;
- Déployer ces moyens raisonnables dans l'établissement.

Vous pouvez consulter les explications détaillées du test de la voix à l'emplacement suivant du [site web de la CNESST](#).

La CNESST a développé 2 guides pour vous soutenir dans votre démarche de prévention en lien avec cette réglementation.

- Prise en charge des risques liés à l'exposition au bruit en milieu de travail – Guide sur les moyens pour réduire l'exposition des travailleurs.
- Prise en charge des risques liés à l'exposition au bruit en milieu de travail – Guide sur la sélection et l'utilisation des protecteurs auditifs.

La valeur limite d'exposition (VLE) est passée de 90 dBA à 85 dBA en moyenne pour une exposition journalière de 8 heures. En cas de dépassement de la norme, les protecteurs auditifs devront être portés par les travailleurs exposés.

SUIS-JE À RISQUE DE DÉPASSEMENT DE LA VLE?

Dans un premier temps, vous devez déterminer si vous êtes à risque de dépasser cette valeur. Pour ce faire, la CNESST a développé des outils de validation simple d'utilisation qui sont disponibles sur sa [page web sur le bruit](#).

Il existe un [test de la voix](#) qui permet de valider si vous êtes à risques de dépassement. Assez simplement, vous devez vous positionner à 1 mètre d'une autre personne dans votre milieu de travail et s'il arrive que vous ayez à monter le ton de la voix ou de crier pour vous entendre, vous êtes dans un milieu susceptible d'avoir des situations de dépassement. Dans ce cas, la démarche de prévention sur 5 ans devra être réalisée.

Anthony De Ciccio, CRHA et Jason Belo, mécanicien chez Spinelli



Si vous constatez que vous avez des situations à risque de dépassement, vous avez besoin de travailler sur 2 axes :

- L'obligation du port des protecteurs auditifs. Cette obligation nécessite un encadrement des travailleurs. Ces derniers doivent être formés sur la protection auditive en incluant les éléments suivants : le choix, l'ajustement, l'entretien et l'utilisation des protecteurs auditifs doivent être couverts dans la formation. Cette obligation est essentielle pendant le travail de réduction du niveau de bruit qui devra être entrepris dès à présent. Prendre note qu'il est aussi obligatoire d'apposer une affiche avisant que le port de protecteurs auditifs est requis dans une zone (RSST art. 141.3) Vous pouvez commander gratuitement cet autocollant à cet effet en vous rendant dans la section Affiches et autocollants de notre [site web](#).
- La réduction du bruit dans le milieu de travail. Notre blogue « [Par où commencer pour réduire le bruit?](#) » couvre bien l'ensemble de la démarche à suivre.



Patrick Reeves, mécanicien chez Spinelli

Chez Spinelli, la prise en charge du bruit a débuté bien avant l'entrée en vigueur du Règlement sur le bruit.

Dès la publication du règlement en 2021, le groupe Spinelli a formé l'ensemble de ses travailleurs avec la formation [Le Bruit et la Surdité Professionnelle](#) d'Auto Prévention dans ses différentes concessions.

Le sujet a également été abordé dans les comités de santé et de sécurité des différents établissements du groupe. Afin d'emboîter le pas, ils ont présenté un plan d'action sur le bruit au comité de direction à l'automne 2022 qui a été approuvé. Ce plan d'action tient compte des différentes étapes de la réglementation et sera déployé chez tous les concessionnaires de la même manière et avec la même rigueur.

Bref, amorcer une démarche préventive sur le bruit est un défi tout à fait envisageable. L'important, n'est pas nécessairement d'atteindre les exigences de la norme, mais

Chez Spinelli, la santé et la sécurité nous tiennent à cœur et c'est l'affaire de tous! Nous souhaitons offrir à nos employés une expérience exceptionnelle à tout moment. C'est pourquoi à chaque jours, nous prenons les mesures nécessaires pour protéger la santé et la sécurité de tous nos employés.

— Madame Caroline Paquin, CHRE, Adm.A., ACC
Vice-présidente, ressources humaines / DO

plutôt d'entreprendre une démarche documentée pour réduire le niveau de bruit de votre environnement de travail. Ensuite,

peu importe les moyens utilisés pour y parvenir, tous pourront bénéficier d'un milieu de travail moins bruyant.



De gauche à droite, Paul Noory, Caroline Paquin, CHRE, Adm.A., ACC, Martin Chamberland, Anthony De Ciccio, CRHA, Ghyslain Robillard, du groupe Spinelli.

On soulève... Ou pas?

par François Bélanger, conseiller en prévention et Samuel Laverdière, conseiller en hygiène industrielle

Connaissez-vous beaucoup de métiers qui exigent de travailler sous une charge soulevée? C'est le genre de situation qui correspond au quotidien de nombreux travailleurs du secteur automobile. Afin de limiter les risques d'accident lors du soulèvement d'un véhicule, plusieurs éléments doivent être pris en considération :

- État du véhicule (ex : dommage, rouille);
- Compatibilité géométrique entre le pont élévateur et le véhicule;
- Poids du véhicule, incluant le chargement et les accessoires.

Examinons de près la relation entre le poids du véhicule et la capacité du pont élévateur ainsi que la prise en charge des situations à risque.

Surveillez notre édition de septembre, nous aborderons d'autres éléments importants concernant le levage des véhicules!

SAVOIR AVANT DE LEVER

La façon la plus simple pour connaître le poids d'un véhicule est de consulter la masse nette indiquée sur le certificat d'immatriculation. Vous pouvez aussi vérifier les deux étiquettes de conformité qui sont visibles sur le cadre de la porte côté conducteur. Pour obtenir le poids **approximatif** du véhicule, il faut prendre le poids nominal brut du véhicule (PNBV) et soustraire la capacité de charge.

ATTENTION!

Il ne faut pas uniquement se fier à la comparaison entre le poids du véhicule et la capacité du pont élévateur pour prendre la décision d'amorcer un levage.

Ensuite, il faut comparer le poids du véhicule avec la capacité de levage du pont élévateur lui-même, pour déterminer si celui-ci détient la capacité nécessaire à un soulèvement sécuritaire du véhicule.

Il peut être justifié de refuser un levage, même si le poids du véhicule est inférieur à la capacité du pont élévateur. Par exemple, il faut considérer que tout chargement (ex : sellette d'attelage, chargement à l'intérieur du véhicule, modifications diverses au véhicule) peut entraîner un déplacement du centre de gravité et donc une surcharge sur certains bras du pont élévateur, spécifiquement pour les bras arrières dans le cas des camionnettes/fourgonnettes.

PNBV – capacité de charge = Poids approx. du véhicule
 4114 kg (9070 lb) – 1524 kg (3360 lb) = 2590 kg (5710 lb)

MFD. BY FORD MOTOR COMPANY

DATE: 02/23 GVWR/PNBV: 4114 KG (9070 LB)

FRONT GAWR/PNBE AV 1873 KG (4130 LB)

235/65R16C 121/119R TIRES/PNEUS 235/65R16C 121/119R

16x6.5J RIMS/JANTES

AT/A kPa/PSI/LPC 360/ 52 COLD/A F 520/ 75

VIN: 1FTBR3X87PKA81332

TYPE: TRU/CAM

EXT PNT: YZ RC: B2 DSO: COMPLIES: ICES/NMB-002

WB INT TR TP/PS R AXLE TR SPR F0916

148 CB V 4L U JJDD T1851

MADE IN U.S.A. 1202302276395 ULT 5USA-3520472-AA

TIRE AND LOADING INFORMATION
RENSEIGNEMENTS SUR LES PNEUS ET LE CHARGEMENT

SEATING CAPACITY TOTAL 2 FRONT AVANT 2 REAR ARRIERE 0

NUMBER OF SEATS NOMBRE DE PLACES

The combined weight of occupants and cargo should never exceed 1524 kg or 3360 lbs.

Le poids total des occupants et du chargement ne doit jamais dépasser 1524 kg ou 3360 lb.

| TIRE PNEU | SIZE DIMENSIONS | COLD TIRE PRESS. PNEU | FRONT AVANT | REAR ARRIERE |
|------------------|---------------------|-----------------------|-------------|--------------|
| FRONT AVANT | 235/65R16C 121/119R | 360 KPa / 52 PSI | | |
| REAR ARRIERE | 235/65R16C 121/119R | 520 KPa, 75 PSI | | |
| SPARE DE SECOURS | 235/65R16C 121/119R | 520 KPa, 75 PSI | | |

SEE OWNER'S MANUAL FOR ADDITIONAL INFORMATION

VOIR LE MANUEL DE L'USAGER POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS



SITUATIONS À RISQUE : À CHACUN SON RÔLE !

Lors d'une situation où il y a un risque de dépassement de la capacité de levage ou de surcharge des bras du pont élévateur, on ne doit tout simplement pas lever le véhicule.

Est-ce que toutes les situations problématiques doivent reposer uniquement sur les épaules du technicien? Bien sûr que non! D'autres intervenants de l'entreprise ont également un rôle important à jouer.

1 PERSONNE QUI ACCUEILLE LE CLIENT (ou conseiller technique)

Dans certains cas, il est possible de déceler une situation dangereuse avant même l'arrivée d'un véhicule dans l'atelier. Par exemple, un véhicule de dimension et/ou de poids excessif pourra parfois être orienté vers un pont élévateur de plus grande capacité, comme un pont élévateur à quatre poteaux (rampe). Il peut être nécessaire de demander au client de décharger son véhicule ou d'enlever un accessoire. Si le client refuse de coopérer, il n'y a parfois rien d'autre à faire que de refuser de faire les travaux.

2 RESPONSABLE DE L'ATELIER (ou directeur de service)

Si une solution sécuritaire existe, la situation se règlera à ce stade et le responsable de l'atelier pourra coordonner le tout pour que la solution identifiée soit utilisée. Si ce n'est pas le cas, le client sera informé que les travaux ne pourront tout simplement pas être faits. Le responsable de l'atelier doit faire passer le message dans l'entreprise qu'il n'y a pas de chance à prendre!

L'ORGANISATION

L'organisation contribue aussi à la prévention des accidents liés au levage des véhicules. Une entreprise ayant une bonne culture en matière de santé et de sécurité priorisera toujours la sécurité des travailleurs avant la satisfaction à tout prix d'un client. De plus, un milieu de travail où règnent le respect et la confiance favorisera la collaboration des différents intervenants pour bien gérer les situations à risque.

3 TRAVAILLEUR

Il se peut toutefois qu'un véhicule problématique passe entre les mailles du filet et se retrouve entre les mains du technicien. Que faire alors?

Le technicien doit prendre le temps nécessaire pour bien évaluer chaque situation en utilisant les données à sa disposition (tel qu'expliqué précédemment dans cet article). Dans l'éventualité où un travailleur croit qu'il est dangereux de soulever un véhicule sur son pont élévateur, il ne doit pas essayer de le soulever. Il doit en aviser immédiatement son supérieur en lui expliquant pourquoi il juge la tâche dangereuse. L'employeur et le travailleur tenteront de trouver une solution. Parfois, il y a une solution sécuritaire, mais pas toujours!

Il faut se rappeler que c'est le droit du travailleur de refuser d'effectuer une tâche qu'il juge dangereuse. Il est possible de trouver toutes les informations concernant le droit de refus directement sur le [site de la CNESST](#).

Personnaliser vos formations en santé sécurité : efficace et gagnant

par **André Deschamps**,
conseiller en prévention

Trop souvent, la formation en santé et en sécurité est considérée comme une fin et ne donne pas les résultats de changements de comportements désirés. Voici un exemple concret qu'il est possible d'atteindre vos objectifs de formation si, avant la formation, un plan est établi et que tous les participants connaissent et s'approprient leur rôle.

M. Martin Gouger, directeur SST chez EBI, une entreprise spécialisée dans la gestion des matières résiduelles nous a contacté afin de standardiser la formation SIMDUT pour l'ensemble des ateliers de l'entreprise. Il voulait que cette formation permette la prise en charge de la santé et de la sécurité dans ses établissements de Berthierville. Il a donc analysé les changements à apporter et nous a demandé de personnaliser nos formations sur le SIMDUT et la Diligence Raisonnée pour l'aider à réaliser ses objectifs de changements comportementaux.

Alexandre Alarie, mécanicien et Jean-Christophe Morin, technicien SST échantonnent sur l'utilisation d'une matière dangereuse à partir des informations dans la fiche de données de sécurité.

L'équipe de gestion EBI en pleine discussion de stratégies de formation
Martin Gouger, Jean-Christophe Morin et Frédéric St-Vincent



PIERRE LANGEVIN

Le plan de formation a été mis en place et complété dernièrement. Les résultats sont étonnants et l'on sent un vent de changement dans cette entreprise par tous les collaborateurs et tout le personnel de garage qui ont participé activement aux formations et à la correction des non-conformités au SIMDUT.



PIERRE LANGEVIN

| Objectifs de formation | Participants | Descriptif de la formation |
|--|---|--|
| Sensibiliser les gestionnaires aux risques associés aux matières dangereuses dans leur milieu de travail ainsi que leur rôle et leurs responsabilités en lien avec ces risques | Tous les gestionnaires de leur division garage (directeur, superviseur, chef d'équipe, etc.) | Formation théorique combinée sur la diligence raisonnable et le SIMDUT par Auto Prévention. Présentation et exercice pratique sur différents contenants de matières dangereuses présentes dans leur atelier mécanique par le conseiller d'Auto Prévention et le directeur SST de EBI |
| Sensibiliser les travailleurs aux risques associés aux matières dangereuses dans leur milieu de travail ainsi qu'aux moyens de prévention et qu'aux changements comportementaux à adopter pour réduire le risque | Tous les travailleurs de chaque quart de travail avec la présence active de leur superviseur ou chef d'équipe | Formation théorique sur le SIMDUT par Auto Prévention. Exercice pratique d'observation des lieux et d'identification des risques dans un atelier de Berthierville avec le conseiller d'Auto Prévention |
| Modifier les comportements de tous les travailleurs vis-à-vis des risques associés aux différentes matières dangereuses | Tous les gestionnaires de chaque quart de travail | Coaching et rencontre de suivi de formation auprès des superviseurs et chefs d'équipe effectués par la direction de EBI sur les nouveaux comportements à adopter (voir liste ci-contre) |

Liste des comportements à adopter par tout le personnel de EBI, division garage

- Je m'assure que tous les produits que j'utilise sont identifiés à l'aide d'une étiquette SIMDUT;
- Je lis les étiquettes des produits que j'utilise et je réduis au minimum leur utilisation;
- Je connais l'emplacement du cartable de fiches de données de sécurité (FDS) que je peux consulter en tout temps pour m'informer adéquatement (si informatique le travailleur doit savoir comment imprimer);
- Je porte les équipements de protection individuelle requis à la tâche;
- Je garde mon poste de travail propre et rangé et je réduis au minimum la quantité de matières dangereuses ou inflammables autour de moi;
- J'applique les mesures de prévention pour protéger ma santé, ma sécurité et celles de mes collègues;
- J'entrepose les produits de façon sécuritaire.

Je vous invite donc à faire comme EBI et à demander au conseiller d'Auto Prévention de votre région, d'évaluer vos besoins et si nécessaire, de personnaliser votre plan de formation pour atteindre vos objectifs.



Pour contrôler le cadenassage

par **Alexandre Cormier**,
conseiller en prévention

L'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail a effectué une étude en répertoriant des statistiques d'accidents de la CNESST et a fait le constat qu'entre 2010 et 2014, annuellement, 4 accidents mortels et 1 000 accidents ont eu lieu en raison d'énergies mal ou non contrôlées sur les machines. Cela a entraîné des coûts annuels de 11 millions \$ et en moyenne 90 jours d'arrêt de travail pour les travailleurs blessés.¹

Ces cas d'accidents sont plus que des chiffres, on parle de vies humaines! Le 4 mai 2020, M. Yan Pelletier de l'entreprise Claveau et Fils de Jonquière a perdu la vie lorsqu'un camionneur pensant que la réparation sur son camion était terminée, a entamé une manœuvre de recul pendant que M. Pelletier réparait le démarreur situé près de la roue avant gauche du camion.

La CNESST a conclu dans ce cas, que l'absence d'un système de cadenassage ou d'une autre méthode permettant de contrôler les équipements mobiles, jumelé à une manœuvre de recul, aura coûté la vie au mécanicien qui a été écrasé².

QU'EST-CE QUE LE CADENASSAGE?

L'article 188.1 du Règlement de santé et de sécurité du travail définit le cadenassage comme: une méthode de contrôle des énergies visant l'installation d'un cadenas à clé unique sur un dispositif d'isolement d'une source d'énergie ou sur un autre dispositif permettant de contrôler les énergies telle une boîte de cadenassage³.

Une méthode du contrôle des énergies est quant à elle décrite dans le même article comme une méthode visant à maintenir une machine hors d'état de fonctionner, telle sa remise en marche, la fermeture d'un circuit électrique, l'ouverture d'une vanne, la libération de l'énergie emmagasinée ou

le mouvement d'une pièce par gravité, de façon à ce que cet état ne puisse être modifié sans l'action volontaire de toutes les personnes ayant accès à la zone dangereuse.

QUAND DOIT-ON UTILISER LE CADENASSAGE OU D'AUTRES MÉTHODES DE CONTRÔLE DES SOURCES D'ÉNERGIES?

Selon l'article 188.2 RSST⁴, le cadenassage doit être appliqué lors des opérations en zone dangereuse: tout travail, notamment de montage, d'installation, d'ajustement, d'inspection, de décoincage, de réglage, de mise hors d'usage, d'entretien, de désassemblage, de nettoyage, de maintenance, de remise à neuf, de réparation, de modification ou de déblocage.

Dans le secteur automobile on peut penser qu'il faut cadenasser sans se limiter toutefois aux travaux de réparation de pont élévateur, de porte de garage, de pont roulant, de table hydraulique, de chariot élévateur, de camion, etc.

Lors d'une situation où le cadenassage ne peut pas être appliqué, il faut procéder à une analyse de risques pour déterminer quelle serait la méthode alternative la plus sécuritaire à adopter dans ce cas. Dans le cas d'un diagnostic qui ne peut être réalisé que lorsque la machine est en fonction,

on pourrait prendre comme mesure d'effectuer celui-ci à distance pour ne pas se retrouver en contact avec des pièces en mouvement.

COMMENT ÊTRE CONFORME À LA RÉGLEMENTATION?

L'entreprise a le devoir de mettre sur pied un [programme de cadenassage](#) complet. Celui-ci doit inclure les fiches de cadenassage spécifiques à chaque équipement sur lesquels on travaille en zone dangereuse, la formation des travailleurs qui seront appelés à faire du cadenassage, l'encadrement des sous-traitants, la procédure en cas d'oublis d'un cadenas, les procédures de secours d'urgence, les procédures de decadenassage et les procédures alternatives sécuritaires lorsque le cadenassage ne peut pas être réalisé.



READY BUILY

Il faut également mettre à la disposition des travailleurs les équipements qui servent au cadenassage comme les cadenas à clé unique, les morillons, les cadenas pour disjoncteur, les boîtiers pour les valves, les étiquettes et autres équipements.

Ces méthodes rigoureuses doivent être mise en place pour assurer la santé et la sécurité des travailleurs. L'application du cadenassage, c'est une question de vie ou de mort.

Il faut mettre à la disposition des travailleurs les équipements qui servent au cadenassage

SOURCES :

¹ irsst.qc.ca/media/documents/PublRSST/R-1073.pdf

² centredoc.cnesst.gouv.qc.ca/pdf/Enquete/ed004282.pdf

³ Article 188.1 du Règlement sur la santé et la sécurité du travail legisquebec.gouv.qc.ca/fr/version/rc/s-2.1.%20r.%2013%20?code=se:188_1&historique=20230518#20230518

⁴ Article 188.2 du Règlement sur la santé et la sécurité du travail legisquebec.gouv.qc.ca/fr/version/rc/s-2.1.%20r.%2013%20?code=se:188_2&historique=20230518#20230518



Conseils pour l'achat d'une chaise de bureau

par **Martine Charette**, conseillère en hygiène industrielle et **Cindy Chudy**, ergonome, CIUSSS MCQ

Votre travail implique une posture assise sur une période prolongée? Pour prévenir les inconforts, il est essentiel de disposer d'une chaise qui convienne à vos dimensions corporelles et à votre poste de travail.

DIMENSIONS CORPORELLES

Si vous êtes de grande ou de petite taille, mince ou corpulent, vous devrez porter une attention plus particulière, car les chaises sont souvent de gabarit standard.

HAUTEUR DE LA SURFACE DE TRAVAIL

Votre clavier repose sur une surface uniforme à 29 pouces de hauteur? Considérer que certains modèles de chaises auront une hauteur d'assise trop basse, cela vous obligera à maintenir les épaules relevées. Porter alors une attention particulière à la hauteur de l'assise.



PIERRE LANGEVIN

PIÈGES À ÉVITER

- Le prix ne garantit pas que la chaise vous conviendra.
- Le look de la chaise ne doit pas être un critère prioritaire.

Comme la chaise de travail doit offrir un confort optimal, mieux vaut prendre le temps de bien magasiner. Voici quelques conseils utiles pour vous aider à mieux choisir :

LES RÉGLAGES REQUIS SONT :

- **dossier** : hauteur du soutien lombaire, inclinaison
- **assise** : hauteur, inclinaison, profondeur
- **appui-bras** : hauteur et écartement, pouvant être retirés ou rabattus vers l'arrière
- **manettes d'ajustement** : faciles à atteindre en position assise

Pour vous aider à faire le bon choix, nous avons conçu un tout nouveau **Guide pour l'achat d'une chaise de bureau** que vous pouvez consulter dans la section [ergonomie / travail à l'ordinateur](#) de notre site web.

OÙ MAGASINER?

La chaise qui vous convient peut se trouver sur internet ou en magasin, qu'elle soit neuve ou usagée.

- En ligne: besoin d'analyser les fiches techniques. Pas possible d'évaluer le confort.
- En magasin: possibilité d'essayer les chaises et d'évaluer leur confort. Certains magasins offrent des garanties et des périodes d'essai.



Vous avez trouvé la chaise idéale?

Il est maintenant essentiel de l'ajuster correctement. Lisez les instructions du fabricant pour vous familiariser avec les manettes et [consultez les documents et les formations](#) sur l'ergonomie de bureau pour un ajustement optimal.

Portrait des lésions professionnelles dans le secteur pour 2020

par **Catherine Bernier** coordonnatrice santé et sécurité et **Samuel Laverdière**, conseiller en hygiène industrielle

La Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) a publié un rapport sur les lésions professionnelles survenues dans le secteur des services automobiles au Québec en 2020. Le rapport révèle qu'un total de **1 811 lésions** ont été enregistrées, comprenant **1 791 accidents du travail** et **20 maladies professionnelles**.

Ce chiffre représente une **baisse de 23,8 %** par rapport à l'année précédente. Toutefois, l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les lésions professionnelles dans ce secteur reste difficile à mesurer. Dans le cadre de notre effort continu pour améliorer la prise en charge de la santé et la sécurité du travail, nous vous présentons un portrait résumé des résultats de l'année 2020.



- Mécaniciens, réparateurs de véhicules automoteurs (833)
- Chauffeurs-livreurs (104)
- Commis au stock (74)
- Manutentionnaires (64)
- Camionneurs (53)



- Dos (410)
- Mains et poignets (346)
- Épaules (146)
- Chevilles, pieds et orteils (116)
- Genoux (111)



- Entorses, foulures et déchirures (751)
- Ecchymoses et contusions (171)
- Fractures (165)
- Coupures et lacérations (120)
- Tendinites (107)

GENRE D'ACCIDENTS



Efforts excessifs
388



Chutes
227



Frappé par un objet
202



Se pencher, grimper, ramper, étirer ou tourner
102



Coincé ou écrasé par un objet
102

LES 5 PRINCIPAUX AGENTS CAUSALS D'ACCIDENT

Mouvement du corps,
posture de travail

505
LÉSIONS

55 056 jours
indemnisés

Sol, plancher
et escalier

162
LÉSIONS

24 235 jours
indemnisés

Pneus, roues et jantes

104
LÉSIONS

10 580 jours
indemnisés

Pièces de véhicule et
appareils mobiles

79
LÉSIONS

6 222 jours
indemnisés

Véhicules

71
LÉSIONS

9 176 jours
indemnisés

FAITS SAILLANTS

102

jours de travail perdus,
en moyenne, par lésion

12 751\$

coût moyen par lésion

23 092 000\$

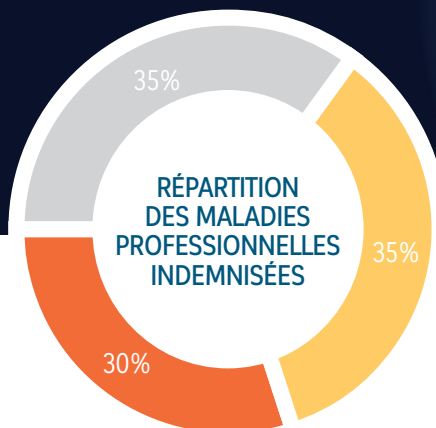
coût total des lésions pour le secteur

1

décès en 2020

MALADIES PROFESSIONNELLES

65 % des maladies professionnelles indemnisées en 2020 correspondent à la tendinite (35%) et au syndrome du canal carpien (30%), ciblant particulièrement les poignets et les épaules (poignets : 2 tendinites + 6 syndromes du canal carpien; épaules : 5 tendinites). Il faut savoir que 4 maladies professionnelles sur 5 sont en lien direct avec des postures et des mouvements du corps, autrement dit, des risques de nature ergonomique.



- Tendinite
- Syndrome du canal carpien
- Autres maladies professionnelles

PRÉVENTION

La prévention des lésions professionnelles nécessite une démarche claire mise en place par la direction et une implication des tous les travailleurs. Une approche rigoureuse et une participation de tous les membres de l'équipe peuvent ainsi réduire significativement les risques de lésions professionnelles.

Travail sur les véhicules à motorisation électrique : état de la situation

- Vos réponses à notre sondage

par **Catherine Bernier**
coordonnatrice santé et sécurité

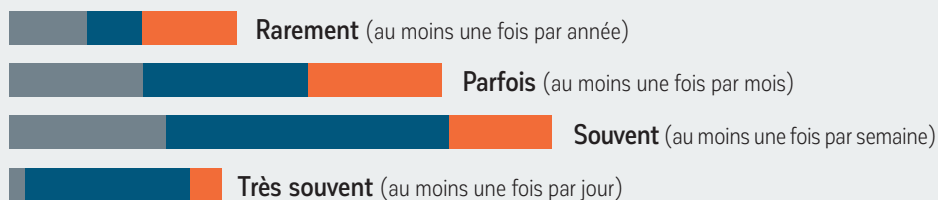
En février, vous avez été nombreux à partager avec Auto Prévention la place qu'occupent les véhicules hybrides et électriques (VÉ) dans votre quotidien en répondant à notre sondage. Ce sondage nous révèle que ceux qui oeuvrent sur les véhicules électriques sont principalement des mécaniciens et ceux-ci ne disposent pas toujours des équipements et de la formation nécessaire pour assurer leur sécurité.

■ Bannière ■ Concessionnaire ■ Indépendant
Pour les secteurs de carrosserie, mécanique et démantèlement

DANS QUELS ÉTABLISSEMENTS TRAVAILLE-T-ON SUR DES VÉ?

Le travail sur véhicules électriques est réalisé en mécanique, en carrosserie et en démantèlement. Ces activités se font de manière plus intense chez les concessionnaires.

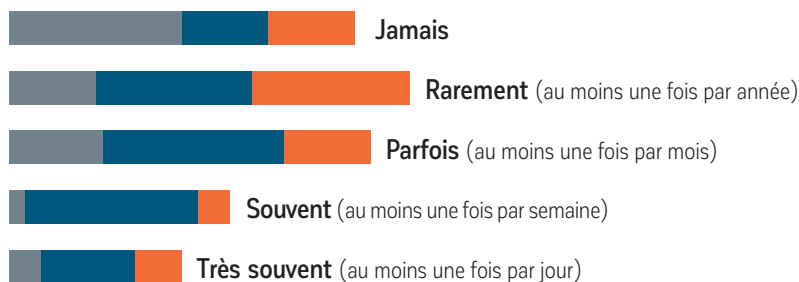
Travail sur les VÉ



TRAVAIL SUR COMPOSANTES HAUTE TENSION

Les concessionnaires et les ateliers indépendants sont les entreprises où l'on travaille le plus souvent sur des composants haute tension (HT), par exemple : les câbles orange, les compresseurs d'air climatisé, les moteurs générateurs, etc. Sauf exception, ce sont les techniciens en mécanique qui travaillent à l'intérieur de batteries HT et plus des trois quarts le font chez un concessionnaire. Travailler sur des composants HT et à l'intérieur des batteries vient avec une complexité technique et un niveau de risque accru.

Travail sur composants haute tension



ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION ET ÉQUIPEMENTS SPÉCIALISÉS PAS TOUJOURS DISPONIBLES

Pour les travaux sur des composantes haute tension, près d'un travailleur sur huit n'a accès ni à un multimètre de catégorie III, ni à un logiciel diagnostique permettant de confirmer que la haute tension est bel et bien confinée dans la batterie. Près du quart des participants n'a pas de gants isolants de classe 0. Pas loin de la moitié des participants n'ont pas accès à des outils isolants certifiés 100 volts. La plus grande absente est la perche de sauvetage isolante. Seul un travailleur sur deux est muni de cet appareil qui pourrait lui sauver la vie en cas d'électrisation.

Travail sur des composantes HT au moins une fois par mois

■ Oui ■ Non



Accès à un multimètre classe III (1000 volts) OU à un logiciel diagnostique pour confirmer la mise à énergie 0



Accès à des gants classe 0



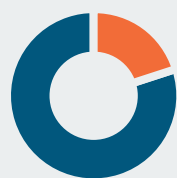
Accès à une perche de sauvetage



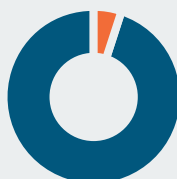
Accès à des outils à main isolés certifiés 100 volts

PROCÉDURES SÉCURITAIRES

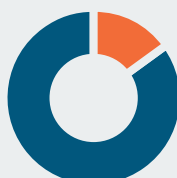
Savoir où trouver et avoir accès aux procédures sécuritaires pour chaque véhicule (fabricant, modèle et année) est l'une des clés pour travailler sur la haute tension en toute sécurité. Sans surprise, l'accès à ces documents importants pour travailler de façon sécuritaire semble être moins évident dans les ateliers indépendants et les bannières où l'on travaille sur des véhicules plus variés que chez un concessionnaire.



Bannière



Concessionnaire



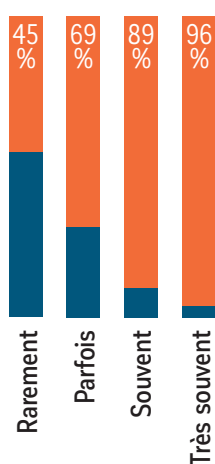
Indépendant

■ Oui ■ Non

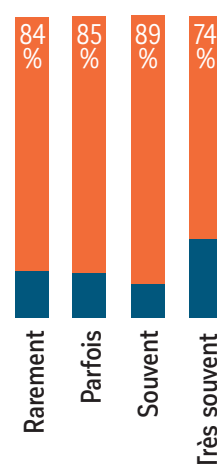
FORMATION

Bonne nouvelle, la majorité des travailleurs qui touchent directement aux VÉ et à la haute tension ont reçu de la formation! Il est toutefois préoccupant que plus du quart de ceux qui travaillent très souvent sur des composantes haute tension et de ceux qui travaillent sur des batteries HT au moins une fois par semaine n'ont pas été formés.

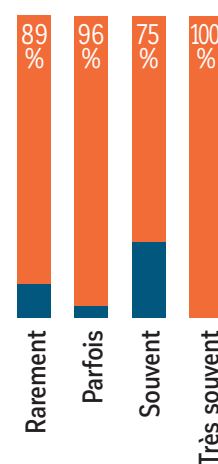
Travail sur VÉ



Travail sur composantes HT



Travail sur batteries HT



■ Formation ■ Pas de formation

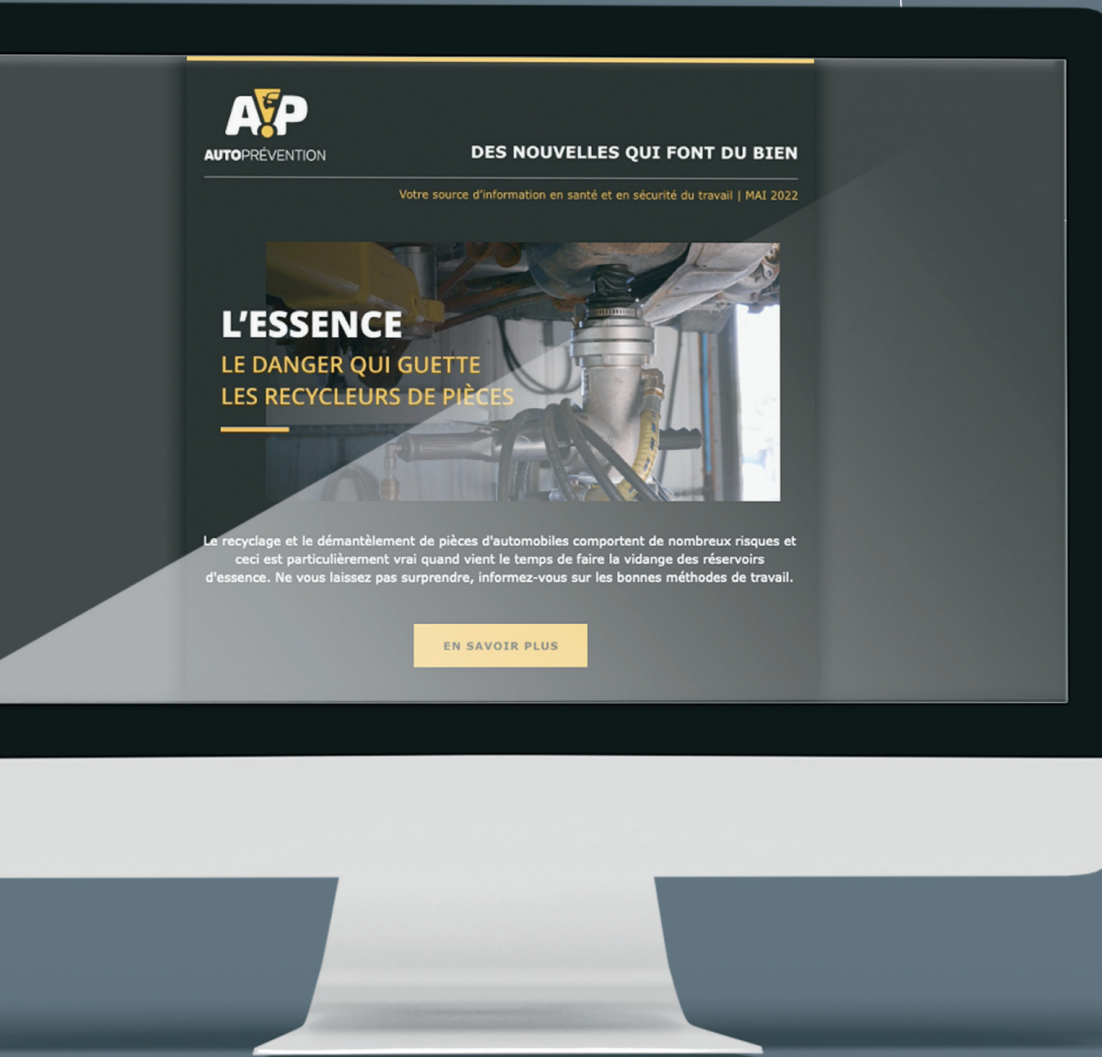
EN CONCLUSION

Le travail sur les véhicules à motorisation électrique amène son lot de nouvelles façons de faire et de risques à la santé et à la sécurité des acteurs du secteur des services automobiles. Pour tous ceux et celles qui ont ou auront les mains dedans, une formation technique par un organisme reconnu et les manufacturiers est incontournable.

Faites appel à votre conseiller en prévention d'Auto Prévention pour recevoir, en complément aux formations techniques, notre formation SST. Il est essentiel que tous, y compris ceux qui ne travaillent pas directement sur la haute tension soient sensibilisés aux particularités des VÉ, les risques qui s'y rattachent, ainsi qu'aux moyens de prévention à mettre en place pour travailler de façon sécuritaire.

ABONNEZ-VOUS À NOTRE INFOLETTRE!

Un outil indispensable pour gérer la santé et la sécurité dans votre milieu de travail



AUTOPRÉVENTION
ASSOCIATION SECTORIELLE SERVICES AUTOMOBILES

4605, boul. Lapinière, bureau 150, Brossard (Québec) J4Z 3T5
autoprevention.org | 1 800 363-2344