

ÉTÉ 2011

CHAQUE TRAVAILLEUR

REVUE SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ

VOLUME 1 NUMÉRO 2

**EFFECTUER UN
DEMI-TOUR SUR LES
INCIDENTS DE LA
ROUTE**

**ABITIBIBOWATER CIBLE LES
IVM EN ROUTE VERS
LA DESTINATION ZÉRO**

**DANS CE NUMÉRO :
COMMENCER UN PROGRAMME
DE SÉCURITÉ DES VM**

**ÉLIMINER LES BMS
COMMENCEZ LA JOURNÉE
AVEC UNE RONDE DE SÉCURITÉ**

**EN PRIME :
AFFICHE SUR LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
ALERTES À L'INDUSTRIE**



Sécurité au travail
dans le Nord

En partenariat avec Santé et sécurité Ontario



ARTICLES VEDETTES

- 4** **Un demi-tour sur la sécurité routière**
PAR KEN SITTER
- 6** **Conduisez prudemment sur la route vers la destination zéro**
- 7** **Commencez ici pour prévenir les incidents de véhicules motorisés**
- 10** **Ne restez-pas assis là!**
L'ergonomie, être assis et les véhicules motorisés
PAR JO-ANN HURD
- 14** **Commencez la journée avec une ronde de sécurité**

PLUS...

- 8** **Comment STN peut vous aider**
- 9** **Alerte au danger du secteur du papier, de l'imprimerie et de la conversion**
- 11** **Alerte au danger du secteur minier**
- 12** **Quelques notes sur la sécurité routière**
- 13** **Alerte au danger du secteur forestier**
- 15** **Notes sur la santé et la sécurité au travail**

Remerciement spéciale à Kent Miller de Miller Technology Inc., à Antonio Cipparone et à Paul Meyer de North Bay Toyota.

Message de la présidente

Survivre à l'été



C'est l'été, puis au-delà du chalet, je pense à deux choses : les étudiants dans les lieux de travail et la circulation accrue qui résulte des voyages en famille. En tant que mère d'adolescents – puis comme automobiliste – je vous encourage à prendre en considération la portée, du point de vue de la sécurité, de ces deux réalités.

Ce numéro de Chaque travailleur s'attaque aux incidents de véhicules motorisés (IVM) parce que les collisions sur les routes de l'Ontario sont la principale cause de décès de travailleur, selon la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT).

À la page 4, AbitibiBowater nous explique comment ils adressent les IVM à l'aide d'un plan d'action sur la sécurité dans les transports. À la page 6, nous apprenons comment un groupe d'employeurs et d'agences pour la sécurité prévoient améliorer notre culture sur la sécurité routière. Leurs pratiques exemplaires vous inspireront sans doute à accélérer vos propres efforts de prévention des IVM.

En route vers la Destination zéro blessure, maladie et mort au travail, Sécurité au travail dans le Nord met aussi l'accent sur les jeunes travailleurs avec notre campagne *Think again*. Chaque jour en Ontario, en moyenne, presque 50 jeunes travailleurs sont blessés ou tués au travail. Maintenant que l'été est commencé, vous allez sans doute engager de l'aide saisonnière, si vous ne l'avez pas déjà fait. Ces travailleurs vont avoir besoin de votre temps et de votre dévouement afin d'effectuer leurs tâches en toute sécurité. Les jeunes travailleurs – ceux qui sont âgés de 15 à 24 ans – représentent la prochaine génération de notre main-d'œuvre. À titre d'employeur, d'éducateur, de superviseur, de parent ou de membre de la communauté, c'est votre responsabilité de vous assurer qu'ils effectuent leur travail en toute sécurité. Nous pouvons vous aider; consultez simplement healthandsafetyontario.com/WSN afin d'obtenir des renseignements gratuits qui vous aideront à garder vos jeunes travailleurs en toute sécurité.

Nous espérons que vous aimerez ce numéro de Chaque travailleur, et nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires. Appelez-moi et laissez-moi savoir ce que vous en pensez.

Au travail – au chalet – sur la route – et sur l'eau, soyez sécuritaire et passez un bel été!

Candy Ballanger-Michaud

Présidente et chef de la direction

candysballangermichaud@workplacesafetynorth.ca

SÉCURITÉ AU TRAVAIL DANS LE NORD

690 avenue McKeown
C.P. 2050, succursale centrale
North Bay (Ontario) P1B 9P1
Sans frais : 1-888-730-7821 (Ontario)
Télécopieur : 705 472 5800

www.healthandsafetyontario.ca/WSN

Nous croyons que l'information dans cette revue est exacte. STN n'accepte toutefois aucune responsabilité quant à l'exactitude de l'information ou à la quantité d'information. STN ne cautionne aucun produit ou système mentionné dans cette revue à l'exception des produits de STN.

Si vous voulez recevoir une version électronique de cette revue, envoyez un courriel à :

First2Know@workplacesafetynorth.ca

Pour obtenir un autre exemplaire de Chaque travailleur ou pour obtenir la version anglaise, veuillez communiquer avec nous :

Sans frais : 1-888-730-7821(Ontario)

customercare@workplacesafetynorth.ca

Les médias peuvent communiquer avec :

media@workplacesafetynorth.ca

Afin d'obtenir de la formation ou pour poser toute question, veuillez communiquer avec une de nos représentantes du service d'assistance à la clientèle ci-dessous :

Gaëtane Dubois

Représentante du service d'assistance à la clientèle - bilingue

tél. : 705-474-7233 poste 267

sans frais : 1-888-730-7821 poste 267

gaetanedubois@workplacesafetynorth.ca

Becky Stockermans

Représentante du service d'assistance à la clientèle

tél. : 705-474-7233 poste 288

sans frais : 1-888-730-7821 poste 288

beckystockermans@workplacesafetynorth.ca



UN DEMI-TOUR

SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PAR KEN SITTER, STN

« Les incidents liés au transport sont beaucoup moins nombreux depuis la mise en application du plan d'action sur la sécurité routière. »

« L'année a mal commencée, » affirme Mark Fugelsang, directeur de la sécurité chez AbitibiBowater dans le Nord-ouest de l'Ontario, en parlant de 2010. Toutefois le taux d'incidents s'améliore, en partie à cause d'un nouveau plan d'action sur la sécurité routière.

Le printemps dernier, le taux de blessures de la compagnie augmentait, causant d'importantes inquiétudes, de sorte que les directeurs d'opération forestière de partout au Canada, ainsi que les cadres supérieurs se sont rencontrés à Montréal, explique M. Fugelsang.

Lors de la rencontre, on a déterminé que les incidents de véhicules motorisés étaient un facteur significatif de l'augmentation. On a immédiatement formé un groupe, qui comportait du personnel des opérations, dans le but d'établir un plan d'action pour rétablir la situation.

Un an après la rencontre, les résultats initiaux sont clairs.

« Les incidents liés au transport sont beaucoup moins nombreux depuis la mise en application du plan d'action sur la sécurité routière. »

En élaborant le plan d'action, le groupe a « ciblé les points d'intérêt qui auraient le plus d'impact » et a établi des priorités en matière de formation en conduite défensive, de vérifications sur la sécurité et de limites de vitesses, affirme M. Fugelsang, qui est responsable des opérations forestières des régions de Thunder Bay, Fort Frances et Iroquois Falls.

« C'était notre meilleure chance d'influencer les comportements. »

Chaque point d'intérêt comporte des plans et des cibles spécifiques, qui peuvent être modifiés selon les besoins de chaque opération, affirme-t-il. Par exemple, toutes les opérations doivent tenir des formations d'orientation de début de saison, à l'été et à l'hiver, mais étant donné que l'opération de Thunder Bay est en fonction à l'année longue, cette formation est intégrée à la formation en sécurité régulière.

Tous les employés d'AbitibiBowater doivent suivre la formation telle que présentée dans le plan d'action. La formation peut

Tous les employés d'AbitibiBowater doivent suivre la formation telle que présentée dans le plan d'action.



être offerte par un organisme extérieur ou par des instructeurs de la compagnie, tous devant présenter la même matière. Les entrepreneurs doivent aussi s'assurer que leurs employés sont formés selon les mêmes normes, bien qu'ils soient libres de l'offrir selon leur propre format, affirme M. Fugelsang.

Les autres programmes de formation des conducteurs comprennent la conduite défensive sur les routes forestières pour les camions, ainsi qu'une composante pratique de conduite défensive sur les chemins de gravier – un cours d'une demi-journée à l'intention des conducteurs de camions de transport forestier.

Les vérifications de sécurité comportent des barrages routiers pour sensibiliser les conducteurs à la conduite défensive, ainsi que des accompagnements au hasard et des vérifications ponctuelles des camions, des procédures et des normes relatives aux charges. La Northwestern Ontario Log Transportation Association (NOLTA) est un partenaire essentielle dans ces vérifications.

« Nous comptons beaucoup sur l'appui de la NOLTA » avec ces initiatives, affirme M. Fugelsang.

Les conditions routières et la vitesse des véhicules sont aussi vérifiées en vertu du plan d'action. En fait, le plan d'action stipule que la vitesse des véhicules soit limitée de façon électronique à 95 km/h, bien que cela n'est pas possible dans toutes les opérations.

Les opérations de Thunder Bay ont déjà entrepris cette démarche avec l'introduction du système de surveillance de véhicule Geotab, qui surveille le fonctionnement du véhicule, y compris les heures de service, la vitesse et le freinage, ainsi qu'un dispositif GPS (système de positionnement global) afin de déterminer la position en temps réel.

« Le système Geotab vous permet de tracer un graphique de toutes les activités d'un camion pendant un quart de travail », explique Jim Stewart, directeur de la production de la division des forêts à Thunder Bay.

Bien que les priorités du plan d'action peuvent être surveillées et mesurées, on travaille à élaborer un processus de vérification formelle du plan d'action lui-même, affirme Fugelsang. Ceci permettra à la compagnie de surveiller et d'évaluer son progrès. Le processus inclura la cueillette d'information et la présentation de l'information sur un site Web en plus de fournir des rapports trimestriels aux cadres supérieurs.

M. Fuselsang attribue le succès du plan d'action en partie à l'approche coordonnée entreprise le printemps dernier. Les efforts ont engendré un partage d'expériences et d'idées, ainsi que l'élaboration d'un plan d'action sur les pratiques exemplaires, auquel tous les niveaux d'AbitibiBowater étaient d'accord.

L'appui à l'échelle de la compagnie, y compris celle des cadres supérieurs, a fait en sorte que cette initiative soit prise au sérieux.



Les conducteurs de véhicules légers et de camions, suivent une formation en conduite défensive sur les chemins de gravier.

Conduisez prudemment sur la route vers la destination zéro



Attachez votre ceinture, mais n'oubliez-pas de commencer avec une ronde de sécurité.

Consultez le site Web de Santé et sécurité Ontario (www.healthandsafetyontario.ca) et inscrivez-vous à la communauté en ligne sur la sécurité des véhicules motorisés.

La communauté en ligne est une collaboration entre les employeurs, les organismes de santé et sécurité et le gouvernement qui participent au comité d'action sur la sécurité des véhicules motorisés afin de favoriser et d'appuyer une culture positive sur la sécurité des véhicules motorisés en Ontario.

La communauté virtuelle comporte un groupe de discussion, une bibliothèque de documents et d'autres caractéristiques avancées. Elle sert de lieu virtuel pour collaborer, innover et partager de l'information, des idées et des solutions visant à améliorer la sécurité relative aux véhicules motorisés.

Le comité, la création l'année dernière du sommet sur la sécurité des véhicules motorisés, a également organisé un institut sur la sécurité des véhicules motorisés au début de l'été afin de faire le point sur le progrès de l'année dernière, prendre un aperçu des plans et de la recherche qui a eu lieu pendant l'année et préparer le lancement d'une campagne de Normes communautaires positives (NCP) visant l'amélioration de la sécurité des véhicules motorisés.

« Le but est de créer et d'encourager une culture de sécurité positive en Ontario, qui entraîne une réduction significative des décès et des blessures au sein de l'ensemble de la population, y compris les travailleurs », affirme le Dr Jeff Linkenbach, directeur du Center for Health and Safety Culture à la Montana State University à Bozeman, au Montana, qui dirigeait les travaux de l'institut.

Les quelques 100 participants à l'institut, qui a eu lieu au Centre for Health and Safety Innovation à Mississauga et présenté par Santé et sécurité Ontario, étaient tous d'accord qu'il ne doit pas y avoir d'incidents de véhicules ou de machines motorisés sur la route vers la destination zéro.

Bien qu'au cours des 20 dernières années les IVM (incidents de véhicules motorisés), y compris les décès et les blessures sont à la baisse en Ontario, il reste encore beaucoup à faire. En Ontario, lors d'une journée moyenne, les IVM tuent plus de deux personnes et en blessent plus de 180 autres, selon le ministère du Transport.

Bien que les IVM ne sont pas tous liés au travail, selon la CSPAAT, ils sont la plus importante cause de décès des travailleurs, représentant 30 p. 100 de ceux-ci — faisant des IVM le plus important risque auquel s'exposent les Ontariens lorsqu'ils se rendent au travail. Ce nombre augmente à 45 p. 100 lorsque on inclue les véhicules industriels motorisés ou des appareils mobiles industriels dans le lieu de travail. Ceci comprend les véhicules utilisés pour lever et déplacer du matériel.

Les participants, qui comportaient des employeurs qui éprouvent des inquiétudes à propos de la sécurité des véhicules motorisés — Loblaws, United Parcel Service, Victorian Order of Nurses et d'autres — étaient d'accord que la création d'une communauté étendue avec l'appui et la participation du secteur privé est essentielle à la transformation de la culture de sécurité des véhicules motorisés à l'échelle de la province.

Selon le Dr. Linkenbach l'institut aidera à étendre la fondation communautaire, augmenter les aptitudes des participants afin d'influencer la culture au sein de leurs organismes et établir le fondement d'une campagne de NCP qui suivra en 2012.

La nouvelle communauté en ligne sur la sécurité des véhicules motorisés jouera un rôle au moment de la création de la communauté, du partage d'information à propos des comportements sécuritaires et de normes véritables et dans la communication aux intéressés.



Commencez
ici

pour prévenir les incidents de véhicules motorisés

Le Groupe de sécurité de STN a préparé un programme de prévention des blessures liées aux véhicules motorisés (MVIP – disponible en anglais seulement) afin d'aider les employeurs à cibler la sécurité des véhicules motorisés et des machines mobiles dans leur lieu de travail.

Le programme peut être personnalisé afin de répondre aux besoins de chaque compagnie.

Étape 1 – Énoncé de politique écrit sur la santé et la sécurité

- Effectuer une revue des politiques, des procédures et des protocoles en place et faire les mises à jours nécessaires selon la nouvelle norme;
- Repérer les véhicules dans le lieu de travail qui ne sont pas présentement inclus dans un programme MVIP et établir les procédures de conduite sécuritaire nécessaires ainsi que les attentes relatives aux conducteurs;
- Passer en revue les responsabilités des superviseurs en matière de sécurité et les activités de surveillance pour assurer la sécurité des véhicules, les permis et la formation des travailleurs ainsi que la sécurité des conducteurs, puis en assurer la mise à jour ou l'élaboration au besoin.

Étape 2 – Communication

- Informer tous les employés, les travailleurs en sous-traitance si nécessaire, de tous changements au programme MVIP;
- La communication peut avoir lieu en affichant les procès-verbaux de réunions du CMSS, en affichant une note de service ou un plan d'action du Groupe de sécurité, les réunions sur la sécurité offerts par les superviseurs (documentées), etc.

Étape 3 – Formation

- Après avoir apporté des changements au programme MVIP, les travailleurs affectés doivent suivre une orientation relative aux nouvelles procédures et aux attentes de rendement. Ceci doit être documenté aussi.

Étape 4 – Évaluation

- Après la mise en application des étapes 1 à 3, le CMSS ou le délégué, le superviseur ou le coordonnateur de la santé et de la sécurité évalueront l'efficacité du nouveau programme MVIP. Cette démarche sera documentée et elle pourrait comprendre une revue des statistiques d'incident, les rapports d'inspection, le dossier du conducteur du MTO, les données du tachymètre/du GPS, etc.

Étape 5 – Reconnaître le succès/apporter des améliorations

- En fonction des résultats de l'évaluation, le CMSS ou le délégué, le superviseur ou le coordonnateur recommanderont des améliorations au besoin. Celles-ci seront documentées et;
- Le directeur reconnaîtra le succès du programme MVIP pendant l'année
 - a) pendant une réunion du CMSS ce qui paraîtra dans le procès-verbal;
 - b) pendant une réunion générale des travailleurs;
 - c) dans une note de service qui sera affichée où les travailleurs peuvent la voir.

Pour en savoir davantage à propos du Groupe de sécurité de STN et comment il peut aider les employeurs à créer des lieux de travail plus sains et sécuritaires, consultez www.safetygroups.ca ou communiquez avec Rose Bédard, administratrice du Groupe de sécurité au 1-888-730-7821, poste 291 ou par courriel à rosebedard@workplacesafetynorth.ca.

Comment STN aide :

Sécurité au travail dans le Nord offre toute une gamme de programmes de formation et de produits aux lieux de travail afin de les aider à améliorer leurs programmes de sécurité relatifs aux véhicules/machines mobiles, notamment :

FORMATION

Emploi d'un chariot élévateur industriel (disponible en anglais seulement)

Ce cours d'une journée offre aux participants les aptitudes et les connaissances nécessaires afin de reconnaître les dangers potentiels, de surveiller le rendement et d'utiliser en toute sécurité divers chariots élévateurs.

Le cours passe en revue les différents genres de chariots élévateurs, les désignations et les lieux d'utilisation, les principes de contrepoids, l'importance de la ronde de sécurité et toutes les principales habitudes d'utilisation sécuritaire. Il comporte également la manutention sécuritaire du propane et l'entretien approprié des batteries (le cas échéant).

Ce cours peut être adapté en programme de deux jours afin d'inclure les chargeuses à direction à glissement, les plates-formes élévatrices à ciseaux et les transpalettes à petite levée. Les participants qui réussissent le cours recevront un dossier de formation confirmant une formation adéquate relative au maniement sécuritaire du propane pour les chariots élévateurs, approuvée par la Ontario Propane Association (OPA) et la Technical Standards and Safety Authority (TSSA).

Formation en sécurité relative aux chargeuses de manœuvre

Ce cours, dirigé par un instructeur, offre aux travailleurs qui utilisent différentes machines mobiles pour déplacer des billes et des produits du bois, communément appelées des chargeuses de manœuvre, les connaissances et les renseignements nécessaires afin de les utiliser en toute sécurité. Ce cours se concentre sur les procédures d'utilisation sécuritaire et les dangers qui se rapportent aux chargeuses de manœuvre.

PRODUITS

Rapport technique sur la visibilité des piétons et des machines mobiles (disponible en anglais seulement)

La visibilité continue d'être un facteur lors d'incidents dans les mines souterraines et à ciel ouvert, lorsque les machines mobiles entrent en contact avec les piétons, des dangers fixes ou d'autres machines mobiles. Ces incidents causent des dommages aux machines, une diminution de la productivité et de façon plus significative, des blessures ou des décès.

Ce rapport peut aider les opérations minières à se concentrer sur l'amélioration de la visibilité des piétons et des machines. Le rapport traite des points suivants :

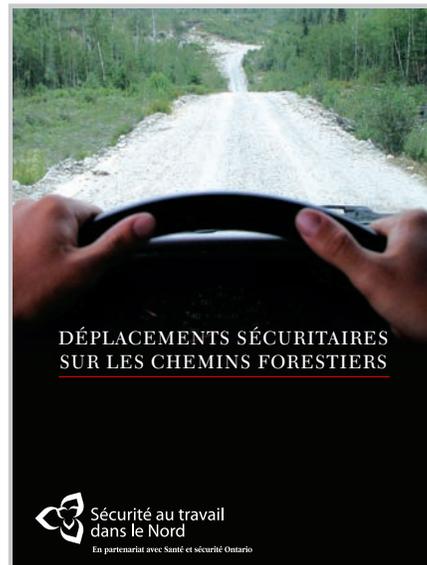
- la conception de mines souterraines;
- la conception de site en surface;
- la conception de machine;
- la maîtrise de la circulation;
- les considérations liées aux opérateurs et aux piétons;
- la formation des travailleurs.

Ce rapport sera utile à toute personne qui travaille dans le domaine de la conception de mine, de l'entretien et de l'achat d'équipement, de la formation des travailleurs et celui de la sécurité.

Pratiques d'utilisation sécuritaire de véhicules hors route et de bateaux : manuel à l'intention du superviseur en exploration minérale (disponible en anglais seulement)

Chaque année, des centaines de canadiens meurent ou sont blessés lors d'incidents de motoneige, de véhicules tout terrain, de motomarine ou de bateau. Tandis que la grande majorité de ces incidents se produisent dans un contexte récréatif, ces incidents devraient servir d'avertissement aux professionnels qui utilisent les mêmes machines pour accomplir leur travail quotidien. Ce manuel a été préparé comme guide aux superviseurs responsables de l'établissement et de la gestion des procédures et des pratiques sécuritaires relatives à cette catégorie de véhicules. Ce manuel pourrait également être inclus dans les politiques et les procédures d'une compagnie.

Pour en savoir davantage à propos de ces cours et de ces produits, ou pour des renseignements sur d'autres cours ou produits sur la conduite de véhicules motorisés, communiquez avec Sécurité au travail dans le Nord au 1-888-730-7821 ou visitez www.healthandsafetyontario.ca/wsn.



Déplacements sécuritaires sur les chemins forestiers

Ce cours d'une demi-journée présente les dangers de la conduite de véhicules commerciaux, personnels et récréatifs – y compris les VTT et les motoneiges – sur les routes forestières. La première partie du cours porte sur les caractéristiques uniques de ces routes, comment les emprunter en toute sécurité, comment préparer votre véhicule pour y circuler, puis les techniques de conduites défensives à utiliser en toute saison. La deuxième partie du cours aborde de façon plus détaillée les éléments dont doit tenir compte un opérateur lorsqu'il conduit un camion de transport de billes, un véhicule de transport de passagers, un véhicule de service ou un véhicule personnel, ainsi qu'un véhicule hors route ou une motoneige.

Durée : une demi-journée

ALERTE AU DANGER!

SECTEUR DU PAPIER, DE L'IMPRIMERIE ET DE LA CONVERSION

Chariot à pinces bascule à cause d'une charge instable

QUE S'EST-IL PRODUIT?

Un travailleur utilisait un chariot élévateur à pinces pour transporter un rouleau de papier afin de l'empiler. Il a étendu le mât à son maximum et il a incliné le mât vers l'avant. Cette manœuvre s'est avérée au-delà du triangle de stabilité, faisant basculer le véhicule vers l'avant. Heureusement, le travailleur a maintenu sa prise sur le volant pendant que la charge tombait, et bien qu'il fût ébranlé, il n'était pas blessé. Le chariot à pinces a subi des dommages mineurs.

POURQUOI CET INCIDENT S'EST-IL PRODUIT?

Les véhicules, comme un chariot élévateur à pinces qui sont munis d'une plaque de capacités, comportent des restrictions quant à la capacité maximale de charge. Celles-ci s'appliquent aux levées à la verticale seulement et ne prennent pas en considération toute inclinaison vers l'avant ou l'arrière qui déplacera le centre de gravité du véhicule.

Par exemple, une plaque de capacités pourrait comprendre les renseignements suivants :

Capacité (lb)	Centre de la charge (po)	Hauteur de levée (po)
3 750	24	185
3 850	24	169
4 000	24	151,5

La capacité de charge de ce véhicule, à sa plus grande hauteur de levée, est de 3 750 livres. Si l'on incline le mât, cette capacité est réduite. Le fabricant du chariot élévateur à pinces pourra vous donner les capacités maximales lors d'une inclinaison de la charge (vers l'avant ou l'arrière).

COMMENT PEUT-ON PRÉVENIR CE GENRE D'INCIDENT?

Les capacités de levée maximale et d'inclinaison maximale devraient être calculées ou obtenues auprès du fabricant, puis affichées dans chaque machine. Les opérateurs devraient consulter ces capacités.

Si les produits dans un lieu de travail sont sous la limite de levée normale mais dépassent la capacité maximale d'inclinaison, il pourrait être nécessaire de limiter ou empêcher l'utilisation de la fonction d'inclinaison.

Appelez-nous sans frais au : 1-888-730-7821 (Ontario) | www.healthandsafetyontario.ca/WSN

Cette alerte est basée sur un vrai incident. Si vous voulez partager un incident avec nous, veuillez communiquer avec nous par courriel à customer@workplacesafetynorth.ca. La description des circonstances ne constitue pas un commentaire légal et ne cherche pas non plus à attribuer une responsabilité légale à quelque personne ou compagnie que ce soit.



Ne restez-pas assis là

L'ergonomie, être assis et les véhicules motorisés

PAR : JO-ANNE HURD, Spécialiste en ergonomie et en santé, STN

Souvent, on associe le concept d'ergonomie aux chaises. Les chaises sont certainement un des morceaux du casse-tête ergonomique, du fait qu'elles sont un dispositif qui place le corps dans une position assise – statique. Être assis et conduire pendant de longues périodes de temps expose le corps à des risques élevés sur le plan ergonomiques.

Simplement dit, le travailleur assis est habituellement dans une position maladroite. Il s'agit habituellement d'une flexion à 90 degrés (vers l'avant), pendant une longue période cumulative. Ajoutons à cela la torsion et la vibration globale du corps comme lorsqu'on conduit un véhicule motorisé et une machine mobile. Les blessures et les troubles qui résultent d'être assis pendant de longues périodes de temps sont une question sérieuse en matière de santé et sécurité au travail. Rester assis pendant de longue période de temps est non seulement un danger ergonomique mais c'est également un risque pour la santé. Il faut s'efforcer de concevoir les tâches de façon à répartir le temps passé assis, créant plus de mouvement.

Les recherches ont démontré que rester assis pendant de longues périodes de temps contribue à une augmentation de troubles musculo-squelettiques (TMS) et à une diminution de la santé. Lorsqu'une personne reste assise pendant la majorité de sa journée de travail, dans un véhicule ou une machine par exemple, certaines choses se produisent. Du point de vue de la santé, les postures assises diminuent la circulation à tous les tissus, réduisent la fonction du cœur et des poumons et réduisent la condition physique. D'un point de vue ergonomique, rester assis augmente la fatigue au niveau des muscles du dos et du cou, mettant beaucoup de tension sur la colonne vertébrale, augmentant les forces de compression sur les disques intervertébraux.

Conduire et rester assis pendant plus de 20 à 30 minutes cause l'allongement des tissus mous comme les tendons, les ligaments et les muscles. Cet allongement des tissus diminue considérablement la force du bas du dos. Si un conducteur doit lever un objet immédiatement après avoir passer une période de temps assis, leurs tissus sont étirés et affaiblis, exposant celui-ci à risque de dommage des tissus du bas du dos, surtout les disques intervertébraux. (McGill and Brown, 1992) Nous connaissons tous quelqu'un qui a subi une hernie discale. Être conscient de cette réalité biomécanique peut aider à prévenir ce genre de trouble musculo-squelettique lié au travail.

Le corps a besoin de bouger et aime bien bouger. Les postures dynamiques et le mouvement aident nos tissus à rester sains et cela comprend notre cerveau. Notre corps ne devrait pas rester dans une même position pendant une période de temps prolongée. Des

mouvements variés sont essentiels. Être conscient de cette réalité et d'en appliquer les principes lors de la conception des tâches ralentira les effets négatifs d'être assis dans une position statique. Ce sont les petits changements de comportement, s'ils sont mis en application qui aideront à prolonger la santé de nos corps.

Lorsque vous prenez place au volant d'un véhicule motorisé ou d'une machine mobile, soyez conscient de ce qui arrive à vos tissus et ajoutez ces mesures préventives :

- Si possible, faites cinq minutes d'activité physique vigoureuse chaque 45 minutes.
- Levez-vous et marchez un peu! Accomplissez d'autres tâches liées à votre travail loin de votre véhicule ou de votre bureau.
- Si vous ne pouvez quitter votre siège; variez l'angle de votre siège, de 90° à 110° d'extension, ce qui a été prouvé comme étant une réduction des forces subies par le bas du dos (Callaghan et McGill, 2001).
- Si vous devez lever des objets après avoir été assis, prenez le temps de marcher pendant au moins 30 secondes. Ceci permettra à vos tissus de faire une « remise à zéro » en quelque sorte, leur donnant la force de soutenir la tâche de levage.
- En tant qu'employeur vous devez obtenir des commentaires de vos employés. Soyez créatifs, ajoutez plus de mouvement lors de la conception de la tâche et du travail.

Références :

1. McGill S. M. et Brown, S. (1992) Creep response of the lumbar spine to prolonged lumbar flexion. *Clinical Biomechanics*, 7: 43-46.
2. Callaghan, J. P., et McGill, S. M. (2001b) Low back joint loading and kinematics during standing and unsupported sitting. *Ergonomics*, 44(4): 373-381.

On peut joindre Jo-Anne Hurd au 1-888-739-7821 p. 236 ou par courriel à joannehurd@workplacesafetynorth.ca.

Liens Internet :

- Downside of sitting on our backsides - www.ccohs.ca/newsletters/hreport - March 2010 issue
- <http://www.ccohs.ca/oshanswers/ergonomics/> – articles on sitting
- Sitting and chronic disease - February 2009 issue, *British Journal of Sports Medicine* - <http://bjsm.bjbm.com>

ALERTE AU DANGER!

SECTEUR MINIER

Piéton heurté par une machine mobile



QUE S'EST-IL PRODUIT?

Un travailleur dans une mine souterraine a parlé à l'opérateur d'une chargeuse-transporteuse (LHD), l'informant qu'il ramassait des échantillons des piles de déblai (re-muck) sur ce niveau. Après avoir complété cette tâche, le travailleur a quitté les lieux, mais il est revenu quand il s'est rendu compte qu'il avait oublié une pile de déblai. Lorsque l'opérateur de chargeuse-transporteuse est retourné à cet endroit, il a vu le véhicule de l'autre travailleur stationné et s'est dit qu'il devait être dans un autre endroit de la mine. Il est donc entré dans l'endroit où se trouvaient les piles de déblai. Le travailleur a vu la chargeuse-transporteuse entrer de nouveau et il attendait que l'opérateur arrête la machine. Lorsqu'il était évident qu'il n'arrêterait pas, il s'est mis à monter sur la pile. La chargeuse-transporteuse lui a fait perdre l'équilibre et il est tombé et a roulé dans le godet de huit verges. Il a pointé la lumière de son casque en direction de l'arrière de la pile. Aussitôt que celui-ci a vu la lumière il a arrêté la machine.

POURQUOI CET INCIDENT S'EST-IL PRODUIT?

Le travailleur n'a pas communiqué avec l'opérateur de la chargeuse-transporteuse lorsqu'il est retourné travailler sur la pile de déblai. Aucune barricade ou panneau d'avertissement n'avait été placé pour avertir le personnel que quelqu'un travaillait sur la pile de déblai. L'opérateur de la chargeuse-transporteuse n'a pas arrêté pour confirmer où se trouvait le travailleur lorsqu'il a aperçu son véhicule.

COMMENT PEUT-ON PRÉVENIR CE GENRE D'INCIDENT?

Les travailleurs ne devraient pas entrer dans un endroit où travaille une chargeuse-transporteuse sans informer l'opérateur et que celui-ci face signe qu'il est sécuritaire d'approcher.

Les piétons, lorsqu'ils travaillent dans des endroits où il y a de la circulation, devraient placer des barricades, des lumières d'avertissement et des panneaux d'avertissement pour avertir les opérateurs de machines mobiles de leur présence.

Les piétons devraient prendre toutes les précautions raisonnables pour s'assurer que les opérateurs peuvent les voir en tout temps, puis être alertes au risque de s'exposer au danger lorsque l'attention de l'opérateur est concentrée sur quelque chose d'autre.

Appelez-nous sans frais au : 1-888-730-7821 (Ontario) | www.healthandsafetyontario.ca/WSN

Cette alerte est basée sur un vrai incident. Si vous voulez partager un incident avec nous, veuillez communiquer avec nous par courriel à customer-care@workplacesafetynorth.ca. La description des circonstances ne constitue pas un commentaire légal et ne cherche pas non plus à attribuer une responsabilité légale à quelque personne ou compagnie que ce soit.



Sécurité au travail
dans le Nord

En partenariat avec Santé et Sécurité Ontario

Quelques notes sur les IVM

Les incidents de véhicules motorisés

Conduire est l'une des activités les plus dangereuses qu'effectuent les Canadiens au jour le jour, et ce n'est pas plus sécuritaire au travail.

Les incidents de véhicules motorisés sur les routes de l'Ontario représentent la plus importante cause de décès de travailleurs, soit plus de 30 p. 100 de tous les décès, selon la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT). Ce nombre augmente à 45 p. 100 lorsque des véhicules ou des machines industriels sont en cause dans le lieu de travail – des véhicules que l'on utilise pour lever et déplacer du matériel – sont inclus dans les statistiques.

Les lieux de travail servis par Sécurité au travail dans le Nord (STN) n'ont rien de différents. Entre 2006 et 2010, 10 des 23 incidents mortels subis par les clients de STN ont mis en cause des véhicules motorisés ou des machines mobiles. Cela représente environ 43 p. 100 des décès dans les secteurs de l'exploitation minière, de l'exploitation forestière et des pâtes et papiers.

Pendant cette même période de cinq ans, 314 autres blessures avec perte de temps suite à des incidents de véhicules motorisés ou de machine mobile. Les incidents ont mis en cause une foule de machines mobiles, dont les chariots élévateurs, ainsi que des machines d'exploitation minière et de forage. Les incidents les plus communs ayant causé des blessures étaient :

- Collisions avec des objets stationnaires – 33
- Départs ou arrêts soudains (pas sur une route) – 29
- Véhicules ou machines mobiles qui font une sortie de route – 28
- Véhicules ou machines mobiles qui font un *Jackknife* ou qui renversent – 27
- Piéton heurté par un véhicule ou une machine mobile dans un stationnement – 20

Chez les travailleurs blessés dans les incidents :

- 40 p. 100 ont subi des foulures, des entorses et des déchirures
- 14 p. 100 ont subi des fractures
- 13,6 p. 100 ont subi des meurtrissures et des contusions

Le délai approche pour les remorques avec des droits acquis

Si l'année de fabrication de votre remorque est	Vous pouvez opérer avec un permis spécial jusqu'à l'année
1996	2016
1997	2017
1998	2018
1999	2019
2000	2020
2001	2021
2002	2022
2003	2023
2004	2024
2005	2025
2006 et plus récente	Aucun permis spécial n'est disponible

Périodes de droits acquis basées sur l'année de fabrication

Pas nécessaire de paniquer, mais le temps passe pour l'industrie forestière du Nord de l'Ontario. En vertu des normes sur les véhicules sûrs, productifs et n'endommageant pas l'infrastructure (SPNPI), les semi-remorques plus vieilles devront être remplacées.

L'année dernière, reconnaissant les difficultés économiques auxquelles était confrontée l'industrie depuis des années, le gouvernement de l'Ontario a modifié la réglementation relative au SPNPI dans le but de prolonger une période de droits acquis pour les véhicules conçus pour transporter les produits forestiers bruts, dans la mesure où le propriétaire obtient un permis spécial.

Toutes les remorques non SPNPI doivent être remplacées d'ici 2015, à moins qu'un permis spéciale n'ait été obtenu, donnant au détenteur la permission d'utiliser les remorques non SPNPI pendant une période de 20 après la date de fabrication, dans la mesure où les remorques ont été fabriquées avant 2006. Ces remorques pourront être utilisées selon une capacité de charge réduite.

Les permis sont achetés à titre exceptionnel pour chaque remorque. Le permis demeure avec la remorque, peu importe le propriétaire. Le permis comprendra le numéro d'identification du véhicule (NIV) et doit se trouver avec la remorque en tout temps.

Entre-temps, la Northern Ontario Log Transportation Association (NOLTA) a lancé un projet pilote de deux ans afin d'évaluer le rendement d'une remorque forestière SPNPI à cinq essieux sur les routes forestières de la région.

Des rapports seront produits périodiquement dont un rapport majeur après un an de service. Un rapport préliminaire devrait être disponible cet été. Les éléments importants à l'étude sont l'entretien, l'usure des pneus, l'exploitabilité et la capacité de répondre aux normes SPNPI à l'égard du poids brut du véhicule et de la capacité des essieux.

ALERTE AU DANGER!

SECTEUR FORESTIER

Conducteur de débusqueuse blessé par des débris



QUE S'EST-IL PRODUIT?

Un opérateur de débusqueuse à grappin poussait des petits arbres et de la broussaille pour dégager un espace pour l'ébranchage. La fenêtre de la porte de droite était ouverte d'environ cinq à huit centimètres, lorsque des débris ont été projetés dans la cabine, heurtant le visage de l'opérateur. L'opérateur a subi une blessure nécessitant une intervention chirurgicale à l'œil droit.

POURQUOI CET INCIDENT S'EST-IL PRODUIT?

Lorsque la fenêtre de cabine de n'importe quelle machine est ouverte, même un peu, l'opérateur est exposé à un risque accru de blessure provenant de débris projetés. Les opérateurs de débusqueuse et de tracteur sont particulièrement à risque lorsqu'ils travaillent près d'arbres sur pied et de broussaille.

COMMENT PEUT-ON PRÉVENIR CE GENRE D'INCIDENT?

On aurait pu prévenir cet incident en gardant la fenêtre fermée. L'incident aurait également pu être prévenu ou la gravité des blessures réduite si l'opérateur avait porté des lunettes de sécurité quand la fenêtre était ouverte et qu'il était possible que des débris entrent dans la cabine.

Appelez-nous sans frais au : 1-888-730-7821 (Ontario) | www.healthandsafetyontario.ca/WSN

Cette alerte est basée sur un vrai incident. Si vous voulez partager un incident avec nous, veuillez communiquer avec nous par courriel à customercare@workplacesafetynorth.ca. La description des circonstances ne constitue pas un commentaire légal et ne cherche pas non plus à attribuer une responsabilité légale à quelque personne ou compagnie que ce soit.



Sécurité au travail
dans le Nord

En partenariat avec Santé et Sécurité Ontario

Commencez la journée avec une ronde de sécurité



Une ronde de sécurité détaillée devrait être un automatisme avant d'utiliser un véhicule ou une machine mobile pour la première fois de la journée, puis c'est une étape importante pour assurer la sécurité du lieu de travail.

Une ronde de sécurité est une inspection visuelle, parfois matériel, d'un véhicule ou d'une machine mobile. Il s'agit de faire le tour du véhicule au complet, ainsi qu'une vérification de l'intérieur afin de s'assurer qu'il n'y a aucune préoccupation sur le plan de la sécurité.

Commencez à l'avant (côté conducteur) et marchez vers l'arrière, vérifiant tous les éléments au fur et à mesure que la ronde progresse. Il faut noter les déficiences sur le plan de la sécurité ou de la mécanique ainsi que les dommages. Les déficiences doivent être signalées à un superviseur et l'on ne doit pas utiliser une machine mobile ou un véhicule s'il n'est pas sécuritaire.

À l'extérieur du véhicule

- Est-ce que les essuie-glaces sont en bon état?
- Est-ce que les fenêtres sont propres, dégagées, sans fissures et obstructions?
- Est-ce que les rétroviseurs sont fixés au véhicule et sans fissure?
- Y a-t-il des composants desserrés qui pourraient tomber?
- Est-ce que les réservoirs de carburant sont libres de fuites, de bosses, de fissures, etc.?
- Est-ce que le système d'échappement est en bon état?
- Est-ce que la suspension et le châssis sont en bon état?
- Est-ce que les feux d'arrêt, de signalisation et de gabarit fonctionnent?
- Est-ce que la plaque d'immatriculation est propre et lisible?

Pneus et roues

- Est-ce que la pression d'air dans les pneus est appropriée au pneu et à la météo?

- Est-ce que l'usure de la bande de roulement est dans les limites acceptables?
- Est-ce que les pneus sont libres de perforations?
- Est-ce que les moyeux et les boulons de roue sont serrés?

Sous le capot

- Est-ce que les niveaux de liquides sont appropriés?
- Est-ce qu'il y a des canalisations qui fuient?
- Est-ce que les courroies et les canalisations sont toutes en bon état?
- Est-ce que les fils sont en bon état?

À l'intérieur du véhicule

- Est-ce que les phares avant, les feux de signalisation, le klaxon, les feux d'avertissement et les alarmes fonctionnent?
- Est-ce que les indicateurs lumineux et les cadrans du tableau de bord fonctionnent?
- Est-ce que les rétroviseurs sont bien placés, propres et intacts?
- Est-ce que les ceintures de sécurité sont en bon état?
- Est-ce que le frein de stationnement est capable de retenir le véhicule lors d'une accélération légère?
- Est-ce que les freins retiennent et immobilisent le véhicule de façon régulière?
- Est-ce que l'embrayage et le levier de vitesse fonctionnent de façon régulière?
- Est-ce que le volant tourne de façon régulière?
- Est-ce que les pièces mobiles produisent des sons inhabituels?

Chaque véhicule possède sa propre liste d'éléments à vérifier. L'exemple présenté ici n'est qu'un point de départ. Ajoutez ou enlevez des éléments selon les véhicules qu'utilise votre compagnie.

STN- Notes sur la santé et la sécurité



« Mais, est-ce que je suis responsable? »

Sécurité au travail dans le Nord a tenu un procès fictif à North Bay, au Clarion Pinewood Resort en mai dans le but d'aider les employeurs locaux mieux comprendre leurs responsabilités en vertu de la *Loi sur la santé et la sécurité au travail*. La victime, représentée dans la photo, jouée par Jesse Beam, a témoigné à propos d'un incident fictif qui aurait causé l'amputation de son pied gauche et d'une partie du droit. Un procès semblable est prévu pour Timmins cet automne.

Les sauveteurs miniers ont dédié leur victoire à leurs collègues

Sécurité au travail dans le Nord (STN) et Sauvetage minier de l'Ontario ont attribué des casques de sécurité en or aux sauveteurs miniers de la Vale West Mines comme gagnants au classement général de 61e édition de la Compétition de sauvetage minier de l'Ontario à Marathon les 10 et 11 juin.

L'équipe a dédié leur victoire aux mineurs de Vale, Jason Chenier et Jordan Fram, qui sont morts dans un incident à la mine Stobie à Sudbury, un jour avant la compétition. Les décès, un rappel saisissant de l'importance du sauvetage minier, ont été commémorés par une minute de silence. La plupart des participants et des spectateurs portaient des rubans noirs.

Les membres des équipes de sauvetage minier, la colonne vertébrale du Sauvetage minier de l'Ontario, sont des travailleurs miniers volontaires formés par les officiers/consultants en sauvetage minier afin de répondre à tous les genres d'urgences dans les mines, comme les incendies, les explosions et les chutes de roches.

Les équipes de partout en Ontario, gagnantes des sept compétitions régionales qui ont eu lieu au début de mai, ont intervenu lors d'une urgence fictive au cours de deux jours à la mine Williams de Barrick-Hemlo à Marathon. Pendant l'activité les équipes de six membres devaient éteindre un feu, trouver de mineurs perdus - y compris sauver un mineur inconscient d'une passerelle - et traiter les blessures.

Les équipes de sauvetage minier représentaient Canadian Gypsum Co. (district du Sud); Goldcorp Canada, mine de Musselwhite (district de Red Lake); Barrick-Hemlo (district de Thunder Bay/Algoma); Xstrata Copper, mine Kidd (district de Timmins); Kirkland Lake Gold, mine Macassa (district de Kirkland Lake); Xstrata Nickel (district d'Onaping); et Vale West Mines (district de Sudbury).



Les autres prix comprennent :

Deuxième au classement général - Barrick-Hemlo

Premiers soins en équipe - Xstrata Copper, mine Kidd

Équipement spécial en équipe - Xstrata Nickel



Bienvenue chez-nous



Sécurité au travail dans le Nord à un nouveau chez-soi sur le Web

L'invitation est lancée.

Vous pouvez y accéder par le site de Santé et sécurité Ontario ou directement à STN à l'adresse suivante : www.healthandsafetyontario.ca/WSN.

Notre nouveau site Web vous permet de toucher à d'importants sujets :

- Formation
- Produits
- Ressources
- Groupes de sécurité
- Événements et nouvelles

Vous pouvez également nous trouver à info@workplacesafetynorth.ca. Ajoutez STN à vos favoris et faites comme chez-vous. Le site de Sécurité au travail dans le Nord n'est pas disponible en français.

