



Comment se porte la sécurité dans les entrepôts

Les chariots élévateurs figurent parmi les équipements qui ont contribué à faciliter considérablement les tâches de manutention dans les entrepôts. Cependant, ils sont également la cause de plusieurs accidents. Par exemple, on a recensé au Québec entre 1995 et 2000, 4 142 cas d'indemnisation liés à un accident de chariot élévateur, totalisant des déboursés de plus de 16 millions de dollars.

Une équipe de chercheurs de l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail (IRSST) vient de compléter une étude¹ – qui devrait être disponible sur Internet au moment de lire ces lignes, à l'adresse www.irsst.qc.ca, sous l'onglet « Nouvelles publications » – effectuée avec 50 caristes (38 expérimentés et 12 novices) sur trois terrains différents. Une analyse ergonomique a été réalisée à l'aide de capteurs sur le chariot, de plusieurs caméras vidéo et d'un oculomètre pour documenter l'endroit où le cariste porte son regard dans ses déplacements.



● Le cariste accomplit son travail dans des espaces souvent encombrés et exigus.

Métier exigeant

L'objectif de cette étude était de définir les situations, événements et conditions de travail qui occasionnent des risques d'accidents pour les caristes et leurs collègues. Les chariots élévateurs à contrepoids de deux à six tonnes ont été choisis, car ils sont impliqués dans 65 % des accidents graves et mortels (selon Tellier – 1995, p. 54).

Bien qu'il soit difficile de résumer en quelques mots un rapport de 133 pages, mentionnons qu'il en ressort que le métier de conducteur de chariot élévateur exige du savoir-faire pour assurer la fluidité des mouvements tout en gérant simultanément l'exécution de la tâche et la sécurité. Ce travail complexe, accompli dans des espaces souvent encombrés et exigus, sollicite une prise d'information à la fois visuelle,

auditive et proprioceptive pour prévenir les accidents. L'obstruction visuelle causée par l'encombrement des espaces de travail et le design des chariots élévateurs masquent des informations utiles.

L'étude montre que les règles de priorité de circulation sont floues et non partagées entre les caristes et leurs collègues. Les auteurs du rapport affirment qu'il faut poursuivre la sensibilisation des caristes aux dangers du travail en hauteur et à proximité des charges qu'ils doivent manipuler. Ils font des recommandations concernant, entre autres, l'amélioration du design des chariots élévateurs, l'aménagement des lieux, le repérage de la marchandise, l'organisation

du travail et la formation des caristes et de leurs collègues.

Formation des caristes

Francis Poirier, vice-président de la compagnie *Pedlex* à Anjou (concepteur de systèmes d'entreposage et de manutention) souligne ce besoin en formation des caristes : « Je ne suis pas certain que chaque conducteur de chariot élévateur a reçu la formation adéquate pour s'acquitter de ses tâches. Outre les risques que cela représente pour les autres travailleurs et lui-même, je remarque que beaucoup d'installations sont endommagées par des mauvaises manoeuvres dans les entrepôts. L'employeur doit garder à l'esprit qu'il est responsable de former ses caristes. » En plus d'encourager les employeurs à prioriser

la formation de son personnel et la réparation des composantes déficientes sur ses systèmes d'entreposage, M. Poirier insiste sur l'importance de faire la mise à niveaux des vieux systèmes qui ne satisfont plus les normes actuelles.

Mesure sécuritaire

Pour sa part, Sylvain Chantal, contremaître pour la compagnie *Profilés de portes et fenêtres Royal* à Saint-Hubert, précise que le comité SST de l'entreprise a trouvé un moyen de réduire les risques d'accidents avec les chariots élévateurs: «*Chaque cariste doit retirer la clé de son véhicule lorsqu'il n'est pas à bord, pour éviter qu'un opérateur non formé le lui "emprunte". Le Comité veille aussi à ce que chaque cariste porte sa ceinture de sécurité, malgré la résistance de ceux-ci étant donné leurs nombreuses entrées sorties du véhicule.*» Mentionnons aussi que chaque conducteur de chariot élévateur doit assister à une formation d'actualisation à tous les quatre ans, afin d'être à jour sur les nouvelles normes et réglementations.

Accès restreint

Marcel Faust, directeur Santé et sécurité chez *Hewitt Équipement* à Pointe-Claire, souligne l'importance de restreindre l'accès à l'entrepôt: «*Un entrepôt n'est pas une aire ouverte, c'est un endroit où se retrouvent des biens. Seules les personnes autorisées devraient s'y trouver. Pour notre part, nous fonc-*

L'étude recommande l'amélioration du design des chariots élévateurs, l'aménagement des lieux, le repérage de la marchandise, l'organisation du travail et la formation des caristes et de leurs collègues.

tionnons avec un système de cartes magnétiques dans le but d'en restreindre l'accès. Ainsi, nous diminuons les interactions chariots/piétons et nous nous assurons que les gens sur place sont informés sur les règles et politiques de circulation.» M. Faust précise que la sécurité est très présente chez *Hewitt*. La compagnie dispensait d'ailleurs déjà de la formation aux conducteurs de chariots élévateurs une bonne dizaine d'années avant que celle-ci devienne obligatoire.

Inspection déficiente

Sylvain Bouliane, président de *SOS Lift* à Granby, a fait partie du comité qui a instauré, en janvier 2008, la nouvelle carte de compétence devant être détenue par tout mécanicien travaillant sur un chariot élévateur au gaz propane. Cette carte est décernée après avoir suivi un cours et passé un test. M. Bouliane,

qui est conscient de l'importance qu'un mécanicien détienne une telle carte pour sa propre sécurité et celle des autres travailleurs, déplore que cette dernière ne lui soit jamais demandée dans l'exercice de ses fonctions, faute de budget pour embaucher des inspecteurs. «*Je trouve que la CSST et que les CLSC font bien leur travail. Toutefois, il y a certains manques importants en ce qui a trait à la loi, comme l'absence de vérification des compétences des mécaniciens travaillant sur les chariots élévateurs au gaz. C'est le cas aussi pour la vérification des émanations de monoxyde de carbone qui s'échappent de ces véhicules. Personne n'est mandatée pour en vérifier la conformité. Cet aspect est confié par le gouvernement à la Régie du gaz, et la CSST va intervenir si elle a un doute sur la défaillance d'une unité, mais aucune inspection n'est faite pour vérifier que les installations en service sont adéquates.*» À ce chapitre, les règles de l'Ontario seraient plus strictes, selon M. Bouliane, donc plus sécuritaires. ▶

1. Chariots élévateurs – Étude ergonomique et analyse des stratégies de conduite des caristes, Rapport R-601, 133 pages.

ACHETEZ VOS ÉLÉMENTS DIRECTEMENT DU FABRICANT!

ÉLÉMENT À BRIDE

BARRE CHAUFFANT (STRIP)

TUBULAIRE

THERMOPLONGEUR

ÉLÉMENT À BOUDIN OUVERT

Contacter notre dept. des ventes pour notre Garantie des plus bas prix*

WATTCO
ELECTRIC CANADA LTD/LTEE.

TEL: (800)4.WATTCO ou (800)492.8826 ou (514)488.9124
55 av. Milton, Lachine, Québec CANADA H8R-1K6
Email: conwatt@supernet.ca ou www.WATTCO.com