

L'Association sectorielle – Fabrication d'équipement de transport et de machines (ASFETM) est un organisme paritaire de santé et sécurité du travail qui dessert les employeurs et les travailleurs oeuvrant dans les entreprises des secteurs de la fabrication d'équipement de transport et de la fabrication de machines, au Québec.

Vol. 25 No. 2 Septembre 2008  
Revue d'information de l'ASFETM

# SANTÉ SÉCURITÉ +

Depuis 25 ans !



- **La santé sécurité chez Axium Inc.**
- **DOSSIER** *La sécurité des chariots élévateurs – 1<sup>re</sup> partie*
- **Opérateur de pont roulant : Formation désormais obligatoire !**

**SANTÉ SÉCURITÉ +** est publié par l'ASFETM  
Association sectorielle - Fabrication d'équipement  
de transport et de machines  
3565, rue Jarry Est, Bureau 202  
Montréal (Québec) H1Z 4K6  
Tél: 514-729-6961 ou 1-888-527-3386  
Fax: 514-729-8628  
www.asfetm.com • info@asfetm.com

Les termes et expressions utilisés dans la présente revue  
d'information incluent les deux genres grammaticaux.

La reproduction des textes est autorisée à la condition  
que la source soit mentionnée.

**DIRIGEANTS**

**Directeur général**

Arnold Dugas

**Coprésidente patronale**

Marie-Josée Lemieux

(Directrice, R.H., Bombardier Aéronautique)

**Coprésident syndical**

Alain Poirier

(Responsable, Service de la recherche, Syndicat des métallos)

**Trésorier**

Claude Boisvert (Agent d'affaires, AIMTA-FTQ)

**ADMINISTRATEURS**

**REPRÉSENTANTS DES ASSOCIATIONS PATRONALES**

**Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC)**

Jean-François Dubé (Dir., Santé, Sécurité, Environnement,  
Bombardier Aéronautique)

Jacques Grignon (Chef, Santé Sécurité, Environnement,  
Rolls Royce Canada)

Marie-Josée Lemieux (Directrice, R.H.,  
Bombardier Aéronautique)

Martin Thériault (Superviseur, Santé Sécurité,  
Bell Helicopter Textron Canada)

(vacant)

(vacant)

**Manufacturiers et exportateurs du Québec (MEQ)**

Léo Caron

Richard Dufour (Coord., RH et SST, Alstom Hydro Canada)

**Association de la construction navale du Canada (ACNC)**

Denis C. Fournier (Coord., D.O., Formation, Santé, Sécurité,  
Chantiers Davie)

(vacant)

**REPRÉSENTANTS DES ASSOCIATIONS SYNDICALES**

**Syndicat des métallos (MUA-FTQ)**

Alain Poirier (Responsable, Service de la recherche)

Denis Rainville (Président, Section locale 9414)

**Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale,  
du transport et des autres travailleurs et travailleuses  
du Canada (TCA-Canada-FTQ)**

André Gendron (Permanent syndical)

Raynald Plante (Repr. Prévention, Pratt & Whitney Canada)

Réal Vanier (Paccar du Canada Ltée)

**Fédération de la métallurgie (CSN)**

Mario Lévesque (Repr. Prévention, Bombardier Transport)

Jean-Pierre Tremblay (Secrétaire, Fédération)

**Association internationale des machinistes et  
des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA-FTQ)**

Claude Aubry (Repr. Prévention, Bombardier Aéronautique)

Claude Boisvert (Agent d'affaires, District 11)

**Fédération de la métallurgie, des mines  
et des produits chimiques (CSD)**

Gilles Prud'homme (Secrétaire, SNEGQ)

**PUBLICATION**

**Rédaction et coordination:** Suzanne Ready

**Supervision:** Comité des relations publiques

(Jean-François Dubé, André Gendron,  
Denis Rainville, Martin Thériault)

**Production:** Prêtexte Communications

**Tirage:** 10 000 exemplaires

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec

Troisième trimestre 2008

ISBN 2-921869-26-8

# À L'AGENDA

**1<sup>er</sup> au 4 septembre 2008** (à Québec)  
**3<sup>E</sup> CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR  
LES FACTEURS PSYCHOSOCIAUX AU TRAVAIL  
ICOH-CIST**  
Hôtel Loews Le Concorde  
Info: www.icoh-wops2008.com

**10 septembre 2008** (à Montréal)  
**21 novembre 2008** (à Montréal)  
**LA LOI C-21 ET SES IMPLICATIONS**  
Responsabilité pénale des organisations  
Bureaux de l'ASFETM  
Info: 514-729-6961 ou 1-888-527-3386  
dlahiere@asfetm.com

**10 octobre 2008** (à Saguenay)  
**COLLOQUE SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ  
AU TRAVAIL**  
CSST, Régions Saguenay/Lac-St-Jean  
Holiday Inn  
Info: 418-696-5200  
www.csst.qc.ca

**21 octobre 2008** (à Drummondville)  
**CARREFOUR SST**  
CSST, Régions Mauricie/Centre-du-Québec  
Hôtel Universel  
Info: 1-800-668-6210 #3404  
www.csst.qc.ca

**23 octobre 2008** (à Rouyn-Noranda)  
**COLLOQUE SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ  
AU TRAVAIL**  
CSST, Région Abitibi-Témiscamingue  
Centre des congrès  
Info: 819-797-6133  
www.csst.qc.ca

**18 et 19 novembre 2008** (à Montréal)  
**GRAND RENDEZ-VOUS SANTÉ ET SÉCURITÉ  
DU TRAVAIL**  
Palais des congrès de Montréal  
Info: 514-906-3061  
www.csst.qc.ca

## NOUVEAU MEMBRE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ASFETM



**Jacques GRIGNON**

Chef de service

Santé Sécurité et Environnement

Rolls Royce Canada Ltée

*Représentant de l'Association des industries  
aérospatiales du Canada (AIAC)*

## EN COUVERTURE



*Axiom Inc. est une  
entreprise qui œuvre  
depuis de nombreuses  
années dans le domaine  
de l'automatisation  
industrielle. Plus de 80  
personnes travaillent dans  
ses ateliers d'assemblage  
et d'essais, à Montréal.*

## La mission corporative de l'ASFETM

L'ASFETM est une association sectorielle paritaire créée en vertu de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail du Québec*. Elle a été constituée volontairement, en 1983, par des groupements de travailleurs et d'employeurs des secteurs d'activités économiques « Fabrication d'équipement de transport » et « Fabrication de machines ». L'ASFETM a pour mandat la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles dans ces deux secteurs d'activités. Pour ce faire, elle offre des services de formation et d'information, recherche et documentation, conseil et assistance technique, aux établissements qu'elle dessert, en privilégiant l'élimination à la source des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique des travailleurs, ce qui est l'objet même de la loi.



## Le Prix Innovation en santé et sécurité du travail

Depuis la création du *Prix Innovation en santé et sécurité du travail*<sup>1</sup>, en 2001, l'ASFETM y a toujours collaboré. Nous en faisons la promotion, bien sûr. Nous encourageons aussi nos employeurs et nos travailleurs à y soumettre leurs réalisations et surtout, nous siégeons sur plusieurs jurys régionaux qui étudient et évaluent tous les projets présentés en vue d'en choisir les meilleurs. Pendant toutes ces années, nous en avons vu des idées et des réalisations paritaires : des bonnes, des très bonnes et des extraordinaires !

Dans SANTÉ SÉCURITÉ +, la publication que vous avez en main, nous mettons en valeur les réalisations des finalistes et des gagnants des établissements de notre secteur. Et lorsqu'une réalisation peut servir à nos établissements, nous en faisons la promotion. Par exemple, dans un précédent numéro<sup>2</sup>, nous avons consacré un article à une innovation facilitant le remplacement des bonbonnes de propane d'un chariot élévateur. Cette innovation, qui réduit considérablement les efforts de cette opération combien courante, a intéressé plusieurs de nos lecteurs. Nous les avons alors dirigés vers l'entreprise responsable de cette innovation.

En agissant ainsi, nous contribuons à la réalisation d'un des objectifs de ce concours, celui qui vise la valorisation des « bons coups

SST ». D'ailleurs, parmi les critères de sélection des projets pour le concours, figure la possibilité de mettre en pratique la réalisation ailleurs, afin d'en faire bénéficier le plus grand nombre.

Le *Prix Innovation en santé et sécurité du travail* connaît un grand succès et les résultats en terme de participation paritaire des entreprises, d'exemples contagieux et d'échanges de bonnes idées sont très encourageants et prometteurs.

Mais que pouvons-nous faire de plus ? Seuls, pas grand-chose... Mais tous ensemble, avec nos partenaires de la CSST, de l'IRSST et des autres ASP, ne pourrions-nous pas être innovateurs à notre tour, en forçant un peu le destin ? En effet, nous savons tous que la route est longue entre une bonne idée réalisée par une entreprise et le produit disponible commercialement : conception, étude de marché, prototypes, tests, certifications, financement, fabrication, distribution, publicité, etc. Il est dommage qu'une bonne innovation SST ne rejoigne pas tous les travailleurs et les employeurs qui pourraient en bénéficier. C'est ici que nous pourrions intervenir dans le sens à la fois des objectifs du concours de la CSST et de la mission de l'IRSST<sup>3</sup>.

Quoiqu'il en soit, nous vous invitons fortement à participer au *Prix Innovation en santé et sécurité du travail*<sup>4</sup> en encourageant les esprits innovateurs de votre entreprise à réaliser leurs idées d'innovation prévention. Et n'oubliez pas : les idées les plus ingénieuses sont parfois les plus simples ! Qui sait ? Vous serez peut-être lauréat d'un prochain concours...

<sup>1</sup> Le *Prix innovation en santé et sécurité du travail* est un concours tenu par la CSST dans les différentes régions du Québec. Il permet aux travailleurs et aux employeurs de faire connaître les initiatives qu'ils prennent – moyens de prévention innovateurs, adaptation d'équipement ou méthodes de travail sécuritaires – pour éliminer les dangers présents dans leur milieu de travail et ainsi prévenir les accidents et les maladies du travail. Ce prix est décerné chaque année dans les trois catégories suivantes : PME, grande entreprise et organisme public.

<sup>2</sup> Voir *Le remplacement des bonbonnes de propane d'un chariot élévateur rendu facile ! SANTÉ SÉCURITÉ +*, Vol. 24 No.3, Décembre 2007.

<sup>3</sup> Rappelons que l'IRSST a, notamment, comme mission : « Diffuser et mettre en valeur auprès des milieux de travail les connaissances issues des recherches ».

<sup>4</sup> Pour plus d'infos sur les modalités du concours : [www.csst.qc.ca/asp/innovation/index.html](http://www.csst.qc.ca/asp/innovation/index.html)

## NOUVELLE COPRÉSIDENTE PATRONALE À L'ASFETM !



Le directeur général de l'ASFETM, M. Arnold Dugas, est heureux d'annoncer que le conseil d'administration a entériné, le 11 avril 2008, la nomination de Mme **Marie-Josée Lemieux**, directrice des ressources humaines chez Bombardier Aéronautique Inc., comme coprésidente patronale de l'ASFETM. M. Léo Caron est le coprésident sortant, en poste depuis 1997, que nous remercions vivement pour sa présence et son dévouement.

# LA SANTÉ SÉCURITÉ CHEZ AXIUM INC.



## Les membres du comité SST chez Axiom

**De gauche à droite :** Devant : Paul Leblanc, Sylvain-Paul Morency, Jean-Bernard Pilon. Derrière : Pierre Filiole, Justin Laplante, Francesco Pensato, Philippe Hakier, Marc Ducharme. N'apparaissent pas sur la photo : Amany Morgan, Dominic Prévost, Jean-Sébastien Carrier, Sophie Lafond.

**Axiom Inc.** est une entreprise qui œuvre depuis de nombreuses années dans le domaine de l'automatisation industrielle. Plus de 80 personnes travaillent dans ses installations situées à Montréal, dotées d'un atelier d'assemblage et d'essais de 24 000 pieds carrés.

L'équipe d'Axiom est surtout composée d'ingénieurs et de techniciens qui travaillent à l'intégration et à l'automatisation de procédés industriels variés dans le domaine de l'assemblage et de la manutention. Ces équipements sont destinés à une clientèle très diversifiée, tels les secteurs pharmaceutique, cosmétique, industriel, alimentaire, automobile, biens de consommation, etc.

Développer et fournir des solutions robotisées non seulement performantes, pour optimiser les opérations manufacturières, mais aussi sécuritaires, pour prévenir, voire éliminer, les risques d'accident, voilà le double défi que relève l'équipe d'Axiom.

Ici, on crée des « solutions machines » pour tous les besoins. Or, qui dit « machines » dit « sécurité des machines ». Car, on le sait, les machines

comportent des risques importants pour ceux qui les fabriquent, les opèrent, les entretiennent et les réparent. La sécurité faisant partie des us et coutumes d'Axiom depuis sa création, le plan d'action conduit par la CSST<sup>1</sup> s'inscrit tout à fait dans le programme d'action de l'entreprise. Chez Axiom, cette démarche s'applique d'ailleurs dès la conception de la machine. Démarche qui se poursuit lors du montage et de l'assemblage de la machine en atelier, où des essais sont faits, avant livraison au client. Avant de livrer une solution, celle-ci est réévaluée pour s'assurer qu'elle soit sécuritaire.

Ces systèmes automatisés sont fabriqués en cellule grillagée, permettant l'enfermement de la machinerie dangereuse. De surcroît, selon les accès nécessaires, des rideaux de lumière, des dispositifs d'interverrouillage et plusieurs autres solutions assurent la sécurité des travailleurs. Comme chaque machine fabriquée est unique, tant l'installation mécanique, les tests, la maintenance que le cadenassage doivent, chaque fois, être adaptés à la situation, en tenant compte de la conformité aux normes internationales et des exigences du plan d'action de la CSST.

Outre ces projets « clé en main », Axiom a aussi développé une expertise visant à sécuriser des machines moins récentes, déjà en utilisation chez le client, en offrant des solutions innovatrices et adaptées.

Un groupe de travailleurs est uniquement dédié à la sécurité des machines et est en charge des analyses de risques à l'interne comme à l'extérieur de l'entreprise. Pour les analyses externes, les services offerts vont de l'analyse à la mise en place des correctifs, en passant par la recherche des solutions optimales avec le client. Axiom offre également d'assister des clients qui ont déjà une partie du processus de sécurité complétée, pour les aider dans leur démarche.

Plus encore, Axiom a développé une formation complète en sécurité des machines, en mettant l'accent sur le côté pratique et la recherche de solutions.

Chez Axiom, c'est le comité de santé et de sécurité, composé de 12 personnes, qui gère le plan d'action SST revu à tous les mois. L'inspection préventive y prend une grande place. Le comité voit aussi à élaborer et réaliser un programme de formation SST. Ainsi, une formation sur l'utilisation sécuritaire des chariots élévateurs a



**Jean-Bernard Pilon, Pierre Filiole et Dave St-Pierre posent devant un démonstrateur de dispositifs de sécurité électrique utilisé lors des activités de formation en appréciation et réduction du risque.**



été donnée à une vingtaine de personnes, par **Fernand Fleury**, conseiller en prévention de l'ASFETM assigné à cette entreprise. L'analyse et la réduction du risque a aussi fait l'objet d'une formation de **Tony Venditti**, ing., chargé de recherche technique à l'ASFETM. Cette formation avait comme objectif de faire en sorte que tous, même les employés ne faisant pas partie du groupe sécurité, aient des connaissances de base en sécurité des machines.

*L'encoffrement du compresseur à air à l'extérieur des murs de l'usine a permis de réduire considérablement le niveau de bruit dans l'atelier d'assemblage et d'essais.*

*De gauche à droite, l'on reconnaît l'équipe composée de Christian Grenon, Dominique Molini, Francis Arseneault et René Mercure.*



<sup>1</sup> Depuis 2005, la sécurité des machines fait l'objet d'un plan d'action conduit par la CSST qui applique désormais une politique de «tolérance zéro» lorsque les pièces en mouvement des machines sont accessibles et peuvent causer des lésions graves.

## SESSIONS PUBLIQUES DE FORMATION EN SANTÉ SÉCURITÉ DU TRAVAIL

Les sessions de formation de l'ASFETM se donnent préférentiellement sur les lieux du travail, en entreprise. Un minimum de 8 à 10 participants est cependant requis. Aussi, pour accommoder les entreprises qui ne peuvent réunir ce nombre minimum de participants, des sessions publiques sont régulièrement offertes. Le calendrier ci-dessous en annonce quelques-unes. N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute information ou toute autre demande de formation !

### À Montréal

#### UTILISATION SÉCURITAIRE DE CHARIOTS ÉLÉVATEURS

(Théorie seulement)

8 septembre 2008 • 18 septembre 2008  
2 octobre 2008 • 16 octobre 2008  
4 novembre 2008 • 20 novembre 2008  
2 décembre 2008 • 11 décembre 2008

Durée : 4 heures (de 8h à midi)

#### TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

25 septembre 2008 • 11 novembre 2008  
16 décembre 2008

Durée : 4 heures (de 8h à midi)

#### SIMDUT POUR TRAVAILLEURS

11 septembre 2008 • 29 octobre 2008  
3 décembre 2008

Durée : 4 heures (de 8h à midi)

#### TRAVAIL SÉCURITAIRE EN ESPACE CLOS

9 septembre 2008 • 26 novembre 2008

Durée : 4 heures (de 8h à midi)

#### PROTECTION RESPIRATOIRE

22 octobre 2008 • 10 décembre 2008

Durée : 4 heures (de 8h à midi)

#### SÉCURITÉ DES MACHINES

16 et 17 septembre 2008  
12 et 13 novembre 2008

Durée : 14 heures (de 8h30 à 16h30)

#### FORMATIONS POUR FORMATEURS

Offertes exclusivement aux entreprises des secteurs « Fabrication d'équipement de transport » et « Fabrication de machines »

#### SIMDUT pour formateurs

24 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 2008

Durée : 14 heures (de 8h30 à 16h30)

#### PROTECTION RESPIRATOIRE

pour formateurs

8 et 9 octobre 2008

Durée : 14 heures (de 8h30 à 16h30)

#### Lieu des formations à Montréal :

3565, rue Jarry Est, Bureau 202, Montréal

### À Québec

#### UTILISATION SÉCURITAIRE DE CHARIOTS ÉLÉVATEURS (Théorie seulement)

2 décembre 2008

Durée : 4 heures (de 8h30 à 12h30)

#### TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

4 décembre 2008

Durée : 4 heures (de 8h30 à 12h30)

#### SIMDUT POUR TRAVAILLEURS

5 décembre 2008

Durée : 4 heures (de 8h30 à 12h30)

#### Lieu des formations à Québec :

Hôtel Le Cofortel (à L'Ancienne-Lorette)

#### Inscription préalable obligatoire

Coût / Information / Inscription :

Suzanne Ready

514-729-6961 ou 1-888-527-3386

ready@asfem.com www.asfem.com

La manutention et le déplacement du matériel font partie des opérations courantes en production et les chariots élévateurs sont des équipements de manutention omniprésents dans les entreprises que nous desservons. Ils sont aussi, hélas, impliqués dans beaucoup d'accidents et, souvent, avec des conséquences graves. En effet, même si un chariot n'est pas plus grand qu'une petite automobile, il pèse au moins cinq fois plus et, de plus, il transporte souvent des charges aussi lourdes qu'une auto. Son opérateur, appelé cariste, n'a pas la même visibilité que derrière les vitres panoramiques d'une auto et il fait des manœuvres bien plus complexes. Enfin, le versement d'un chariot, même à faible vitesse, expulse souvent le cariste et l'écrase sans pitié. Pourtant, la conduite d'une automobile est bien plus réglementée (fabrication, sécurité, formation, permis, code de la route, etc.) que celle d'un chariot élévateur. Vous comprendrez alors pourquoi le législateur a introduit, en 2007, dans le *Règlement sur la*

*santé et la sécurité du travail* (RSST), à la SECTION XXIII MANUTENTION ET TRANSPORT DU MATÉRIEL, quatre nouveaux articles portant spécifiquement sur les chariots élévateurs :

- Âge minimum du cariste (a. 256.2)  
*En vigueur depuis le 6 janvier 2007*
- Formation du cariste (a. 256.3)  
*En vigueur depuis le 6 janvier 2007*
- Dispositif de retenue du cariste (a. 256.1)  
*En vigueur depuis le 4 janvier 2008*
- Levage d'un travailleur (a. 261)  
*En vigueur depuis le 4 janvier 2008.*

Ces nouveautés réglementaires ont donné un nouveau souffle à la sécurité des chariots élévateurs, en misant notamment sur la formation obligatoire des opérateurs. Nous avons souvent abordé cette question de la formation dans de récents numéros de SANTÉ SÉCURITÉ +. La formation de l'ASFETM (voir page 9) est conçue pour être conforme aux exigences du RSST depuis plusieurs années déjà, en incluant les

recommandations de la norme *Safety Standard for Low Lift and High Lift Trucks* B56.1-1993, qui a inspiré cet article 256.3 du RSST.

SANTÉ SÉCURITÉ + vous propose un dossier en deux parties, présentant divers sujets, tous reliés à la manutention et au transport du matériel, en rapport avec les risques d'accidents.

Dans le présent numéro :

- Qu'est-ce qu'un chariot élévateur ?
- Dispositif de retenue du cariste
- Levage d'un travailleur
- Que faire avec les nouveaux opérateurs ?

À suivre dans le prochain numéro, en décembre :

- Caristes et palettiers
- Sécurité aux quais de transbordement
- Piétons et signalisation

**Bonne lecture !**

## QU'EST-CE QU'UN CHARIOT ÉLÉVATEUR?

Question existentielle s'il en est une! Mais qu'est-ce donc qu'un chariot élévateur? Intuitivement, nous pourrions dire que le chariot élévateur n'est pas un véhicule de transport comme l'automobile. C'est plutôt un engin de manutention utilisé pour soulever et empiler (ou gerber) des charges, les transporter sur de courtes distances, les descendre et les déposer (ou dégerber). Mais encore...

L'article **1. Définitions** du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail* (RSST) ne donne aucune définition des chariots élévateurs. Plus loin, l'article **256. Chariot élévateur**, sans définir le chariot élévateur, exige toutefois que celui-ci soit conforme à la norme *Safety Standard for Low Lift and High Lift Trucks* B56.1-1993<sup>1</sup> <sup>2</sup>.

Dans la norme, on ne retrouve pas de définition d'un chariot élévateur. Par contre, l'annexe B présente un glossaire des termes les plus utilisés et l'on y retrouve plusieurs définitions. Pourquoi plusieurs définitions? Et bien, parce qu'il existe

plusieurs types de chariots élévateurs : les chariots élévateurs en porte-à-faux (le «classique» contrebalaancé) et les chariots à poste de conduite élévable, à grande levée (le célèbre «order-picker»), mais aussi les chariots à conducteur porté, les chariots élévateurs à petite levée, les chariots motorisés à conducteur accompagnant, etc.

Ces modèles varient :

- selon que le chariot est à petite ou à grande levée (hauteur de soulèvement de la charge);
- selon la position du cariste : assis, porté (debout), conducteur accompagnant;
- selon que le poste de conduite est élévable ou non; et
- selon le type de prise (latérale, frontale, rétractable).

Chaque modèle peut présenter des particularités pour lesquelles le cariste doit être formé. Quelques modèles sont illustrés dans le tableau ci-contre. Les illustrations sont tirées de la norme. L'on remarque notamment que le transpalette

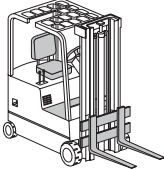
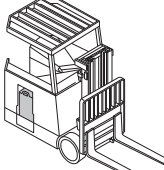
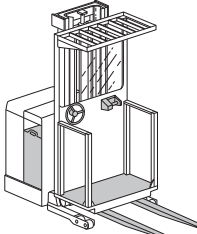
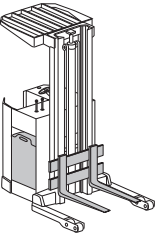
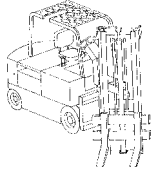
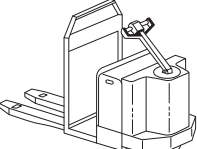
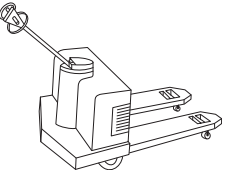
électrique<sup>3</sup>, qui est un chariot motorisé à conducteur accompagnant, doit être considéré comme un chariot élévateur. Les articles du RSST portant sur l'âge minimum et la formation du cariste s'appliquent donc aussi aux utilisateurs de transpalette!

<sup>1</sup> La version française de cette norme, intitulée *Norme de sécurité concernant les chariots élévateurs à petite levée et à grande levée*, a été traduite en collaboration avec la CSST.

<sup>2</sup> Il existe une version plus récente de cette norme (ANSI/ITSDF B56.1-2005) publiée par *Industrial Truck Standards Development Foundation*. Comme le RSST réfère à la version de 1993, c'est cette version qui a servi de référence pour le texte.

<sup>3</sup> Les chariots élévateurs manuels à grande levée propulsés manuellement sont couverts par la norme ANSI/ITSDF B56.10-2006 *Safety Standard for Manually High Lift Industrial Trucks*. Par contre, les transpalettes manuels ne sont, vraisemblablement, couverts par aucune norme B56 existante.



NOM DU CHARIOT	ILLUSTRATION	PARTICULARITÉS
<b>Chariot élévateur en porte-à-faux à conducteur assis</b>		Lors d'un renversement, le cariste doit être protégé pour éviter qu'il ne se fasse écraser par la cage de protection, d'où l'obligation du port de la ceinture de sécurité (RSST, art. 256.1).
<b>Chariot élévateur à grande levée, en porte-à-faux, à conducteur porté</b>		Le conducteur étant debout, le port de la ceinture n'est pas obligatoire. Le risque de renversement demeure pourtant présent. On doit aussi protéger le cariste de matériaux ou obstacles pouvant pénétrer dans le poste de conduite, avec une barre verticale par exemple (non illustrée).
<b>Chariot élévateur à poste de conduite élevable, à grande levée</b>		Le conducteur étant debout, le port de la ceinture n'est pas obligatoire. En raison de la position des roues avant, le risque de renversement est considéré moindre que celui du contrebalancé, mais il demeure présent.  Le cariste s'élève avec la charge, il doit donc aussi être protégé des chutes de hauteur en s'attachant avec un harnais. Dans certains cas, des gardes de protection installés sur une plateforme, positionnée sur la fourche, sont aussi utilisés.
<b>Chariot pour allées étroites, à conducteur porté, à fourches entre longerons</b>		Le conducteur étant debout, le port de la ceinture n'est pas obligatoire. En raison de la position des roues avant, le risque de renversement est considéré comme moindre que celui du contrebalancé, mais il demeure présent.  On doit aussi protéger le cariste de matériaux ou obstacles pouvant pénétrer dans le poste de conduite, avec une barre verticale par exemple (non illustrée).
<b>Chariot en porte-à-faux, à prise latérale et frontale</b>		Lors d'un renversement, le cariste doit être protégé pour éviter qu'il ne se fasse écrasé par la cage de protection, d'où l'obligation du port de la ceinture de sécurité (RSST, art. 256.1). En raison de la prise variable, la visualisation du triangle de stabilité demande des connaissances supplémentaires.
<b>Chariot motorisé à petite levée, à conducteur porté</b>		Le cariste est debout sur la plate-forme du chariot. Il doit garder ses mains et ses pieds à l'intérieur de la plate-forme pour prévenir les coincements (contre des palettiers, colonnes et autres obstacles). Il doit aussi contrôler le déplacement du chariot pour prévenir une chute lors d'un virage aigu ou d'un arrêt brusque.
<b>Chariot motorisé à petite levée, à conducteur accompagnant</b>		Le cariste marche à l'avant (ou à l'arrière) du chariot. Il doit garder ses mains et ses doigts à l'intérieur de la zone protégée du timon et le corps et les pieds éloignés du châssis pour prévenir les risques de coincement ou d'écrasement. Il doit aussi contrôler le déplacement du chariot pour prévenir une collision (lors de virages par exemple).

## DISPOSITIF DE RETENUE DU CARISTE

### Ceinture, porte, cabine ou siège : lequel choisir ?

Vous le savez sûrement, un nouvel article du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail* (RSST) traitant du « dispositif de retenue du cariste » est en vigueur depuis le 4 janvier 2008. Il se lit comme suit :

#### Article 256.1. Dispositif de retenue du cariste

*Un chariot élévateur en porte-à-faux à grande levée et à poste de conduite au centre, non élevable avec le cariste assis, visé au deuxième alinéa de l'article 256, doit être muni d'un dispositif de retenue, tels une ceinture de sécurité, des portes grillagées, une cabine fermée, un siège enrobant ou à oreilles, afin d'éviter que le cariste ne soit écrasé par la structure du chariot élévateur en cas de renversement.*

*Ces dispositifs doivent être, le cas échéant, maintenus en bon état et utilisés.*

Cet article exige un dispositif de retenue du cariste, c'est clair. Ce qui l'est moins, comme en témoignent les nombreuses questions qu'il soulève et la diversité des réponses, c'est la nature du dispositif exigé. En effet, on y donne une liste de dispositifs, à titre d'exemples, sans préférence, ni hiérarchisation, ni exclusivité. En d'autres termes, vous avez le choix du dispositif ; les cinq cités ne le sont qu'à titre indicatif seulement.

On pourrait donc être tenté de conclure que le siège à oreilles, par exemple, est acceptable pour se conformer à l'article. Est-ce vrai ?

Pour répondre à cette question, rappelons qu'un même article de règlement (ou de loi) peut comporter plusieurs obligations.

Dans l'article 256.1, lorsqu'on dit : *Un chariot (...) doit être muni d'un dispositif de retenue (...)*, il s'agit clairement d'une obligation. Plus loin, quand on dit : *(...) tels une ceinture de sécurité, des portes grillagées, (...)*, on donne le choix du moyen permettant de rencontrer cette obligation. Enfin, lorsqu'on spécifie : *(...) afin d'éviter que le cariste ne soit écrasé par la structure du chariot élévateur en cas de renversement*, c'est clairement une seconde obligation dont il s'agit.

Nous avons donc ici une double obligation. L'obligation d'utiliser un dispositif de retenue (parmi quelques exemples indicatifs mais non restrictifs et tout en nous laissant le choix) et l'obligation d'un résultat que ce dispositif doit atteindre.

Cela dit, un siège à oreilles est-il acceptable pour se conformer à l'article ? La réponse est : Non, pas à l'article, mais à une partie de l'article seulement, celle de la première obligation.

Comment alors se conformer à la seconde obligation de résultat ? Comment s'assurer que notre dispositif évitera que le cariste ne soit écrasé par la structure en cas de renversement ? Bien sûr, il ne s'agit pas de se lancer dans des



Paccar du Canada

expériences dangereuses ni d'attendre qu'un accident nous fournisse la réponse.

La réponse se trouve dans une recherche de l'IRSST<sup>1</sup> qui a établi que, parmi les dispositifs mentionnés dans l'article, seules la **ceinture de sécurité**, les **portes grillagées** et la **cabine fermée**, permettent d'éviter que le cariste ne soit écrasé par la structure du chariot en cas de renversement. De plus, les fabricants de chariots à sièges enrobant ou à oreilles, mentionnent tous que ces dispositifs doivent être utilisés **avec** la ceinture de sécurité. Enfin, si d'autres dispositifs vous sont proposés, assurez-vous que le fabricant vous garantisse qu'ils donneront le même résultat... et par écrit !

Attention : Cet article n'est pas un avis juridique...

<sup>1</sup> *Sécurité des chariots élévateurs : Étude de l'efficacité de la ceinture de sécurité*, IRSST, Rapport R-541. Voir aussi : *Dispositifs de retenue du cariste lors du renversement d'un chariot élévateur : Synthèse des modèles disponibles principalement au Québec*, IRSST, R-434. Ces deux rapports sont disponibles sur le Web : [www.irsst.qc.ca](http://www.irsst.qc.ca)

## À VISIONNER !

### Une vidéo qui déboulonne les mythes sur le port de la ceinture de sécurité

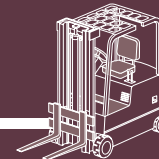
La vidéo *Le port de la ceinture de sécurité peut vous sauver la vie* déboulonne les trois mythes les plus répandus chez les caristes :

- Premier mythe : « J'aurais le temps de sauter si mon chariot élévateur renversait sur le côté » ;
- Deuxième mythe : « Si le chariot renverse, je n'ai qu'à me cramponner à mon volant et caler mes pieds pour me retenir » ;
- Troisième mythe : « Porter une ceinture pelvienne provoque un coup de fouet et l'intensité du choc de ma tête au sol serait supérieur ».

L'information vulgarisée y est présentée de façon à ce qu'un travailleur puisse se reconnaître dans les situations décrites et se convaincre de porter la ceinture pelvienne.

Cette vidéo a été réalisée par le groupe de recherche PERSEUS, du département de génie mécanique de l'Université de Sherbrooke, dans le cadre d'un projet financé par l'IRSST.

Voir [www.irsst.qc.ca/chariot\\_web.wmv](http://www.irsst.qc.ca/chariot_web.wmv)



# FORMATION DU CARISTE

## Que faire avec les nouveaux opérateurs ?

L'article 256.3 du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail* (RSST) intitulé « Formation du cariste » dit : *Un chariot élévateur doit être utilisé uniquement par un cariste ayant reçu :*

- 1° une formation qui porte notamment sur
  - a) les notions de base relatives aux chariots élévateurs ;
  - b) le milieu de travail et ses incidences sur la conduite d'un chariot élévateur ;
  - c) la conduite d'un chariot élévateur ;
  - d) les règles et mesures de sécurité ;

2° une formation pratique, effectuée sous la supervision d'un instructeur, qui porte sur les activités liées au chariot élévateur, tels le démarrage, le déplacement et l'arrêt, la manutention de charges et toute autre manoeuvre nécessaire à la conduite d'un chariot élévateur.

La formation pratique doit être réalisée, dans un premier temps, si possible, à l'extérieur de la zone réservée aux opérations courantes et être ensuite complétée dans la zone habituelle de travail.

De plus, la formation prévue aux paragraphes 1 et 2 comprend les directives sur l'environnement de travail, les conditions spécifiques à celui-ci ainsi que le type de chariot élévateur qu'utilisera le cariste.

C'est clair. Mais, comment alors former les jeunes ou les nouveaux opérateurs de chariots élévateurs, ceux qui n'ont jamais conduit un chariot et qu'on appelle parfois « les verts »...?

La formation théorique peut être donnée dans un premier temps. Ensuite, le futur cariste doit pouvoir opérer un chariot élévateur pour apprendre à le conduire, c'est encore le meilleur et le seul moyen ! Le règlement précise cependant que, dans la mesure du possible, cette pratique devrait être réalisée « à l'extérieur de la zone réservée aux opérations courantes » pour ensuite être « complétée dans la zone habituelle de travail ».

La norme B56.<sup>1</sup> apporte aussi des précisions à ce sujet. Elle stipule, à l'article 4.19.1, que « Les personnes qui n'ont pas reçu la formation de conducteur de chariot de manutention motorisé peuvent **conduire un chariot aux fins de formation seulement et uniquement sous la surveillance directe de l'instructeur**. La formation doit se donner **loin des autres chariots, des obstacles et des piétons.** »

Ce nouvel opérateur ne doit en aucun cas être laissé à lui-même pour apprendre à conduire un chariot élévateur. Il ne peut surtout pas « apprendre sur le tas »... Il devrait donc recevoir d'abord un entraînement pratique encadré, dans une zone à l'écart avec un instructeur présent. Puis, une fois qu'il maîtrisera la conduite de base du chariot élévateur (démarrage, déplacement, arrêt, manutention de charge, etc.), sa formation devra se poursuivre dans la zone de travail réel, toujours sous la supervision d'un instructeur. Enfin, après une évaluation de la sécurité de ses pratiques et de leur conformité au contenu de la formation théorique, il pourrait, sous supervision, commencer par les tâches les plus faciles et passer aux tâches plus complexes, au fur et à mesure que son expérience le lui permet.

<sup>1</sup> *Safety Standard for Low Lift and High Lift Trucks B56.1-1993*. La version française de cette norme *Norme de sécurité concernant les chariots élévateurs à petite levée et à grande levée*, a été traduite en collaboration par la CSST. Il existe une version plus récente de cette norme (ANSI/ITSDF B56.1-2005) publiée par l'*Industrial Truck Standards Development Foundation*.

# LA FORMATION DE L'ASFETM !

Une formation **théorique et pratique** doit donc désormais être suivie par toute personne qui opère un chariot élévateur, même occasionnellement !

Paccar du Canada



La session de formation de l'ASFETM d'une durée d'environ 5 heures – 4 heures de théorie en groupe, suivie d'une pratique individuelle – a été élaborée pour répondre à ces nouvelles exigences du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail* auquel tous les employeurs du Québec doivent désormais se soumettre.

Dans le cadre de cette formation, nous encourageons la prise en charge par le milieu en aidant les entreprises à se doter d'un instructeur à l'interne habilité à utiliser une grille d'observation pour la partie pratique.

### Contenu de la formation

- Réglementation
- Composantes des types de chariots élévateurs
- Inspection
- Sources d'énergie
- Principes de stabilité
- Règles de conduite
- Gerbage et dégerbage, chargement et déchargement
- Évaluation théorique des connaissances
- Pratique individuelle

Pour plus d'informations ou pour organiser une telle session de formation à votre établissement, n'hésitez pas à communiquer avec nous au 514-729-6961 ou 1-888-527-3386 ou écrivez-nous : [info@asfetsm.com](mailto:info@asfetsm.com)

## LEVAGE D'UN TRAVAILLEUR

Même si l'idéal est de toujours travailler sur le plancher des vaches, il est parfois nécessaire d'effectuer du travail en hauteur.

Pour ce faire, une plate-forme élévatrice de travail est l'équipement approprié. Mais, même si cet équipement est bien moins cher qu'un chariot élévateur, il arrive que des entreprises n'en soient pas dotées. Dans ce cas, l'on peut utiliser une plate-forme de travail (ou « cage » de personnel) soulevée par un chariot élévateur, à condition de respecter certaines règles, regroupées dans le même article du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail* (RSST) qui se lit comme suit :

**261. Levage d'un travailleur:** *Le levage d'un travailleur à l'aide d'une grue mobile est permis si les conditions prévues à l'article 3.10.7 du Code de sécurité pour les travaux de construction (c. S-2.1, r.6) tel qu'il se lit au moment où il s'applique, sont respectées.*

*Le levage d'un travailleur à l'aide d'un chariot élévateur doit s'effectuer conformément à la Norme de sécurité concernant les chariots élévateurs à petite levée et à grande levée, ASME B56.1 (1993-A.1995).*

*De plus, chaque travailleur doit porter un harnais de sécurité conforme aux articles 347 et 348.*

Voici les points qu'exige cette norme :

- Plancher anti-dérapant de la cage
- Superficie minimale de plancher de 18 po x 18 po

- Protecteur contre les pièces mobiles dangereuses du chariot
- Harnais avec point d'ancrage conforme
- Facteur de sécurité structural de 3
- Fixation sécuritaire de la plate-forme au chariot
- Poids total de la plate-forme + la charge + le personnel: inférieur à la moitié de la capacité nominale du chariot
- Mât de levage du chariot maintenu vertical
- Plate-forme maintenue horizontale et centrée
- Chariot sur une base solide et de niveau
- Commandes du chariot au neutre et frein de stationnement appliqué
- Périmètre de sécurité érigé autour du chariot
- Si des commandes sont prévues à bord de la plate-forme, elles doivent avoir préséance sur les commandes du chariot et doivent permettre l'arrêt du moteur du chariot ainsi que l'abaissement des fourches
- Monter et descendre le personnel lentement et uniquement à sa demande
- Avoir un cariste formé à ces manœuvres aux commandes
- Le personnel doit avoir les pieds sur la surface de la plate-forme
- Le chariot doit être pourvu de valves de retenue qui empêchent la descente des fourches à plus de 120 pi/min en cas de bris de boyaux



Xebec Adsorption Inc.

- Si le chariot est doté d'un rotateur de fourches, celui-ci doit être bloqué.

La norme n'exige pas explicitement qu'une plaque signalétique indiquant la capacité maximale de la plate-forme soit apposée. C'est cependant une bonne pratique à suivre.

Ce n'est qu'en respectant toutes ces exigences qu'on peut travailler en toute légalité et surtout... en toute sécurité !

## SAVIEZ-VOUS QUE...

- ... Si l'on change d'équipement de préhension (rallonge de fourche, tablier à fourches à déplacement latéral, etc.) sur un chariot élévateur, cela affecte sa capacité de levage ?

Il faut, en effet, tenir compte du poids de l'équipement même, ainsi que de la distance supplémentaire qu'il ajoute au centre de

charge (en particulier, dans le cas des rallonges de fourche).

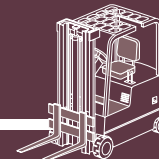
- ... Les rallonges de fourches de chariots élévateurs doivent respecter certaines règles de sécurité ?

Ainsi, chaque rallonge doit posséder une plaque signalétique indiquant la capacité maximale de

chacune en terme de poids et de centre de gravité de la charge. La

longueur maximale des rallonges ne doit pas dépasser une fois et demie la longueur des fourches. Les rallonges doivent être fixées sécuritairement.





# COLLOQUES SUR LA CONDUITE SÉCURITAIRE DE CHARIOTS ÉLÉVATEURS



Au printemps 2008, trois colloques (tenus à Laval, Drummondville et Québec) ont réuni près de 500 participants soucieux de « prendre le virage en toute stabilité » !

Ce fut l'occasion de faire le point sur la nouvelle réglementation parue en janvier 2007.

Six ateliers ont abordé les sujets suivants :

- La formation des caristes
- L'instabilité des chariots élévateurs
- La sécurité et la visibilité
- Les quais de chargement
- Chariots élévateurs et palettiers
- L'entretien des chariots élévateurs

Voici quelques points saillants à retenir...

## Sécurité et visibilité

Lorsque l'on parle de visibilité et de sécurité, tant pour les caristes que pour les piétons circulant dans l'usine, plusieurs mesures de prévention doivent être mises en place. Il faut

d'abord réaliser que le système visuel du cariste a des limites. La limite anatomique du champ visuel de l'œil équivaut environ à la grandeur d'un dix sous, regardé à bout de bras. Tout le reste du champ visuel diminue en précision, au fur et à mesure de l'éloignement. De plus, le déplacement de l'œil et de la tête est limité, de même que la perception des couleurs. La vision binoculaire est, elle aussi, limitée, selon l'angle du regard. L'œil a besoin d'un temps d'adaptation à la noirceur et peut subir, à l'opposé, les effets de l'éblouissement (lumière, réflexion sur la charge, etc.); s'ajoutent aussi les effets de la fatigue visuelle. De plus, même avec une vision optimale, le cariste peut avoir la vue obstruée par des composantes du chariot ou par la charge ou être concentré sur une étape de manutention et ne pas voir l'obstacle. Autant de raisons pour améliorer la visibilité du cariste...

Que peut-on faire ?

- Aménager les lieux du travail (en réduisant la « coactivité » pour diminuer les croisements, en allouant une zone tampon pour diminuer le « déterrage ») ;
- Privilégier, si possible, la prise d'information directe (plutôt que les rétroviseurs) ;
- Réduire les obstacles à la prise d'information visuelle (disposer les accessoires du chariot, tels que extincteur, rétroviseur, etc., hors du champ de vision du cariste) ;
- Augmenter la visibilité du chariot (avec feux de freinage, marche arrière et gyrophare) ;
- Éclairer le travail du cariste avec des phares (en contrôlant les risques d'éblouissement de la charge) ;
- Respecter une distance sécuritaire entre le cariste et les piétons, etc.

Voilà autant de mesures concrètes pour améliorer la visibilité du cariste, pour sa sécurité et celle des piétons !

## Entretien

Le chariot élévateur est considéré, par le RSST, comme un appareil de levage. Or, l'article 245 « Conditions d'utilisation 5° » spécifie: *Tout appareil de levage doit être inspecté et entretenu conformément aux instructions du fabricant ou à des normes offrant une sécurité équivalente.*

En consultant la norme<sup>1</sup>, à l'article 6.2, il est mentionné que l'entretien et l'inspection des chariots élévateurs motorisés doivent être effectués par du personnel autorisé et ayant reçu la formation requise, conformément aux instructions du constructeur. La formation donnée aux caristes dans le cadre du RSST leur permet de faire une inspection sommaire de leur chariot élévateur pour en vérifier l'état de marche. Ce n'est donc pas une formation appropriée pour l'entretien et l'inspection approfondie du chariot élévateur. Une formation spécialisée auprès du fabricant ou du fournisseur de chariot est requise pour le personnel de maintenance.

Le recueil de toutes les présentations données lors de ces colloques est disponible sur le Web : [www.irsst.qc.ca](http://www.irsst.qc.ca)

<sup>1</sup> *Safety Standard for Low Lift and High Lift Trucks B56.1-1993. La version française de cette norme Norme de sécurité concernant les chariots élévateurs à petite levée et à grande levée, a été traduite en collaboration par la CSST. Il existe une version plus récente de cette norme (ANSI/ITSDF B56.1-2005) publiée par l'Industrial Truck Standards Development Foundation.*

### Par la poste:

ASFETM  
3565, Jarry est, Bureau 202  
Montréal (Québec) H1Z 4K6

### Par téléphone:

514-729-6961  
ou 1-888-527-3386

### Par télécopieur:

514-729-8628

### Par courriel:

[info@asfetm.com](mailto:info@asfetm.com)

## Pour abonnement ou changement d'adresse

Nom : \_\_\_\_\_ Fonction : \_\_\_\_\_

Établissement ou organisme : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Ville : \_\_\_\_\_ Code Postal : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_ Courriel : \_\_\_\_\_

Ancienne adresse (s'il y a lieu) : \_\_\_\_\_

Ville : \_\_\_\_\_ Code Postal : \_\_\_\_\_

# FORMATION DE L'OPÉRATEUR DE PONT ROULANT

## Nouvelles exigences réglementaires !

Il y a encore du nouveau au *Règlement sur la santé et la sécurité du travail* !

En effet, la *Gazette officielle du Québec* du 4 juin 2008 a annoncé un nouvel article de règlement visant **les opérateurs de pont roulant, pour qui la formation est désormais obligatoire**. Voici le libellé de cet article, en vigueur depuis le 19 juin 2008.

### SECTION XXIII

#### MANUTENTION ET TRANSPORT DU MATÉRIEL

##### § 2. Appareils de levage

**254.1. Formation de l'opérateur de pont roulant** : Un pont roulant doit être utilisé uniquement par un opérateur ayant reçu une formation théorique et pratique donnée par un instructeur.

La formation théorique doit porter notamment sur :

- 1° la description des différents types de ponts roulants et d'accessoires de levage utilisés dans l'établissement ;
- 2° le milieu de travail et ses incidences sur l'utilisation du pont roulant ;
- 3° les opérations liées au pont roulant et aux accessoires de levage, telles l'élingage, l'utilisation des dispositifs de commande, la signalisation selon le système universel, la manutention et le déplacement des charges ainsi que toute autre manoeuvre nécessaire à l'opération du pont roulant ;
- 4° les moyens de communication liés à l'opération du pont roulant ;



- 5° l'inspection sur le bon état et le bon fonctionnement du pont roulant et des accessoires de levage avant leur utilisation par l'opérateur ;
- 6° les règles liées à l'utilisation du pont roulant ainsi que les directives sur l'environnement de travail de l'établissement.

La formation pratique doit porter sur les matières visées aux paragraphes 1 à 6 du deuxième alinéa. Elle doit être réalisée en milieu de travail dans des conditions qui n'exposent pas l'opérateur et les autres travailleurs à des dangers liés à l'apprentissage de l'opération du pont roulant. Elle doit, de plus, être d'une durée suffisante pour permettre une utilisation sécuritaire du pont roulant et des accessoires de levage.

Lorsque les opérations liées au pont roulant et aux accessoires de levage nécessitent la présence d'un signaleur ou d'un élingueur, ces derniers doivent également recevoir une formation théorique et pratique correspondant aux tâches qu'ils ont à exécuter.

Par ailleurs, la *Gazette officielle du Québec* du 4 juin 2008 a aussi ajouté au RSST, la définition « instructeur », terme qui se retrouve notamment aux articles 254.1 et 256.3 relatifs à la formation pour « ponts roulants » et pour « chariots élévateurs ». En voici le libellé :

### SECTION I

#### INTERPRÉTATION ET CHAMP D'APPLICATION

**1. Définitions** : Dans le présent règlement, on entend par :

(...) « instructeur » : une personne chargée de la formation pratique et de la communication des connaissances théoriques nécessaires à l'acquisition de la compétence professionnelle (...)

Le texte complet du RSST est disponible sur le Web : [www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca](http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca)

**Nous vous rappelons que l'ASFETM peut répondre à vos besoins de formation en cette matière!** Pour plus d'informations ou pour organiser les formations à votre entreprise, n'hésitez pas à communiquer avec nous au 514-729-6961 ou 1-888-527-3386 ou écrivez-nous à [info@asfetm.com](mailto:info@asfetm.com)

## CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ASFETM 2008-2009



### De gauche à droite

**Assis** Léo Caron (coprésident patronal sortant), Marie-Josée Lemieux (coprésidente patronale), Arnold Dugas (directeur général), Alain Poirier (coprésident syndical), Claude Boisvert (trésorier)

**Debout** Gilles Prud'homme, Martin Thériault, Jacques Grignon, Jean-François Dubé, Richard Dufour, Denis C. Fournier, André Gendron, Denis Rainville, Mario Lévesque, Claude Aubry, Raynald Plante, Réal Vanier, Jean-Pierre Tremblay