

Auto Prévention a publié un article sur ces travaux dans son magazine, qui est distribué dans tous les établissements du secteur automobile. Cet article est également affiché sur le site Web de l'association. Martine Charette est satisfaite des résultats de cette recherche : « Nous avons maintenant des réponses à nos questions, indique-t-elle. Nous sommes assurés, aujourd'hui, que le risque pour la santé des travailleurs est faible, à moins que ceux-ci soient déjà sensibilisés aux isocyanates. » **PT**

BENOIT FRADETTE

### Pour en savoir plus



BOUTIN, Michel, Claude OSTIGUY, André DUFRESNE, Martine CHARETTE, Jacques LESAGE. *Détermination de la concentration d'isocyanates aéroportés pendant*

*la dégradation thermique de peinture automobile dans des ateliers de réparation de carrosserie*, Rapport R-456, 26 pages.

Téléchargeable gratuitement :

[www.irsst.qc.ca/files/documents/Pub\\_IRSST/R-456.pdf](http://www.irsst.qc.ca/files/documents/Pub_IRSST/R-456.pdf)

BOUTIN, Michel, Jacques LESAGE, Claude OSTIGUY, Michel J. BERTRAND. *Identification et quantification des isocyanates générés lors de la dégradation thermique d'une peinture automobile à base de polyuréthane*, Rapport R-418, 55 pages.

Téléchargeable gratuitement :

[www.irsst.qc.ca/files/documents/Pub\\_IRSST/R-418.pdf](http://www.irsst.qc.ca/files/documents/Pub_IRSST/R-418.pdf)

CHARETTE, Martine, Jacques LESAGE. « Dégradation thermique des isocyanates – Y a-t-il un risque à meuler la peinture automobile ? », *Auto Prévention*, vol. 20, n° 1, mars 2006, p. 14-15.

Téléchargeable gratuitement :

[www.autoprevention.qc.ca/Publique/pdf/AP\\_Mars\\_2006.pdf](http://www.autoprevention.qc.ca/Publique/pdf/AP_Mars_2006.pdf)

OSTIGUY, Claude, Sébastien GAGNÉ, Jacques LESAGE, Huu Van TRA, Yves CLOUTIER. *Développement d'une méthode d'analyse d'isocyanates à très haute sensibilité*, Rapport R-419, 43 pages.

Téléchargeable gratuitement :

[www.irsst.qc.ca/files/documents/Pub\\_IRSST/R-419.pdf](http://www.irsst.qc.ca/files/documents/Pub_IRSST/R-419.pdf)

## Le travail des mécaniciens et des carrossiers vu sous tous ses angles

### UN OUTIL BRUYANT ET VIBRANT

dans les mains, ils sont penchés sur une auto ou se tiennent debout les bras tendus pour atteindre les pièces d'un véhicule monté sur un pont élévateur. Les différentes tâches que doivent effectuer les mécaniciens, les peintres et les carrossiers sont à l'origine de troubles musculo-squelettiques (TMS), de surdité et du syndrome des vibrations main-bras. Deux recherches ont cours actuellement dans le but de réduire, voire d'éliminer ces facteurs de risque d'atteinte à la santé.

### EXPLORER LES TROUBLES MUSCULO-SQUELETTIQUES

À la demande de l'Association sectorielle paritaire des services automobile (Auto Prévention), Denis Giguère, de l'IRSST, et Denis Marchand, du Département de kinanthropologie de l'Université du Québec à Montréal (UQAM), documentent les facteurs de risques associés aux TMS. Ils examinent de près les gestes répétitifs, l'utilisation des limites extrêmes des articulations, la manipulation d'objets lourds et l'usage d'outils mécaniques. Une dizaine de tâches jugées « à risque » par les conseillers d'Auto Prévention font l'objet d'analyses, grâce à la collaboration des employés et des employeurs de la douzaine de garages qui ont accepté de participer à cette recherche.

À la fin des travaux, les résultats seront bien sûr livrés à Auto Prévention, qui disposera ainsi de diverses informations, dont une synthèse des caractéristiques ergonomiques de l'outillage utilisé par les mécaniciens, les peintres et les carrossiers. Ces connaissances pourront servir de référence pour élaborer des moyens de prévention et de formation à l'intention du personnel des concessionnaires automobiles, des entreprises de mécanique et des ateliers de carrosseries.

### DÉCRIRE LE BRUIT ET LES VIBRATIONS

Avec des collègues de l'IRSST et du Groupe d'acoustique et vibrations de l'Université de Sherbrooke, Pierre Marcotte, de l'Institut, veut caractériser les vibrations et le bruit émis



Photo : Mario Béjise

par les catégories d'outils portatifs les plus couramment utilisés, dans des conditions représentatives de celles qui existent dans les ateliers de réparation automobile du Québec.

Pour ce faire, l'équipe tente d'élaborer des méthodes qui permettront de mesurer et de décrire le bruit et les vibrations que produisent les outils les plus courants dans le secteur de la mécanique automobile et de définir des moyens de les réduire. Bien qu'il soit actuellement possible de déterminer en laboratoire la valeur des émissions vibratoires et sonores de ces outils, celles-ci ne représentent pas les niveaux d'exposition en situation de travail réelle, puisque les procédés appliqués ne tiennent pas compte du bruit et des vibrations que produit le contact de l'outil avec la pièce travaillée.

Cette recherche est réalisée au moyen d'une liste des outils les plus utilisés et des tâches jugées les plus difficiles par les travailleurs, dressée en collaboration avec l'association sectorielle Auto Prévention.

Ces deux recherches sont soutenues par le même comité de suivi, formé de représentants de la CSST, des mutuelles de prévention Aon et AST, de la Mutuelle des concessionnaires automobiles de Montréal, de la Fédération des travailleurs et des travailleuses du Québec (FTQ), TCA, local 4511, d'Auto Prévention, de la compagnie Chicago Pneumatic et des membres des deux équipes scientifiques. **PT**

MARJOLAINE THIBEAULT