



Nouvelle réglementation

Les manœuvres de recul

Modifications

**Changements au Code de sécurité
pour les travaux de construction**

Enquête d'accident

Accident mortel survenu à un arpenteur

Les manœuvres de recul sur les chantiers

Des modifications réglementaires ont été apportées au **Code de sécurité pour les travaux de construction (CSTC)** en ce qui concerne la circulation des véhicules automoteurs sur les chantiers de construction, plus particulièrement sur les manœuvres de recul.

Ces modifications visent à éliminer la manœuvre de recul, lorsque possible, sinon à éliminer la présence de toute personne dans la trajectoire de recul en effectuant la manœuvre dans une aire de recul ou en contrôlant la trajectoire de recul à l'aide d'un signaleur de chantier.

De plus, les exigences concernant l'alarme de recul sont resserrées pour assurer son efficacité lors de sa mise en fonction qui, d'ailleurs, devrait être considérée comme une demande de permission de reculer plutôt que comme un ordre de se déplacer. Le règlement bonifie les mesures de sécurité concernant le signaleur de chantier, le signaleur routier, et tout travailleur œuvrant sur un chantier où un véhicule automoteur est susceptible de le heurter.

Voici des informations supplémentaires :

CIRCULATION ET PLAN DE CIRCULATION SUR LE CHANTIER

Les articles 2.8.1 et 2.8.2 précisent les responsabilités du maître d'œuvre en matière de contrôle de circulation et bonifient le contenu du plan de circulation :

2.8.1. Responsabilités générales du maître d'œuvre : La circulation des véhicules automoteurs doit être contrôlée afin de protéger toute personne sur un chantier. À cette fin, le maître d'œuvre doit planifier la circulation de ces véhicules de manière à restreindre les manœuvres de recul et mettre en place des mesures de sécurité pour protéger toute personne qui circule sur le chantier. Il doit également informer préalablement toute personne qui doit circuler sur le chantier des mesures de sécurité prévues.

Le maître d'œuvre est responsable de voir à ce que des panneaux de signalisation, incluant les vitesses maximales permises, soient mis en place. Il doit baliser les voies de circulation, les aires de recul* et les aires de travail, le cas échéant. Il est aussi responsable de s'assurer que la poussière soit abattue sur les voies de circulation.

* **Définition d'aire de recul :** un espace balisé réservé aux manœuvres de recul des véhicules automoteurs (CSTC, art. 1.1.-1.3).

Lorsqu'il est prévu que les activités sur un chantier de construction occuperont simultanément au moins dix travailleurs de la construction, à un moment donné des travaux, le maître d'œuvre doit, avant le début des travaux, élaborer un **plan de circulation** conforme aux exigences de l'article 2.8.2.

2.8.2. Plan de circulation : Un plan de circulation doit indiquer les mesures de sécurité prises afin de restreindre les manœuvres de recul, ainsi que celles mises en place pour protéger les personnes qui circulent sur un chantier. Il doit également déterminer les procédures de télécommunication bidirectionnelle ou le code de signaux manuels liés aux manœuvres de recul.

Il doit de plus contenir un schéma indiquant :

- 1° la localisation et les dimensions des voies de circulation
- 2° la localisation des aires de recul, le cas échéant
- 3° la signalisation
- 4° les vitesses maximales permises
- 5° le positionnement d'un signaleur de chantier ou routier.

Ce plan doit être disponible en tout temps sur les lieux des travaux. Les informations qu'il contient doivent être mises à jour en cas de changement, notamment quant à la localisation des aires de recul.

Voir exemples en page 3

SIGNALEUR DE CHANTIER

Les articles 2.8.3 et 2.8.4 précisent les exigences de formation que doit respecter le signaleur de chantier, les caractéristiques du vêtement à haute visibilité qu'il doit porter de même que les accessoires dont il doit se munir.

2.8.3. Formation du signaleur de chantier : Le signaleur de chantier dirige les conducteurs de véhicules automoteurs, entre autres, lors des manœuvres de recul. Il doit suivre une formation, dispensée par un instructeur, qui porte notamment sur les éléments suivants :

- 1° les risques liés à la circulation des personnes et des véhicules automoteurs sur le chantier
- 2° les règles de circulation et les consignes de sécurité sur le chantier, notamment celles prévues au plan de circulation, le balisage des zones de circulation et les directives nécessaires à l'exécution de sa tâche
- 3° les équipements de travail propres à sa fonction tels le vêtement de sécurité à haute visibilité et le moyen de télécommunication bidirectionnelle
- 4° son rôle et ses responsabilités
- 5° le positionnement d'un signaleur de chantier et les angles morts des véhicules automoteurs
- 6° les moyens de communication et le code de signaux manuels liés aux manœuvres de recul.

2.8.4. Signaleur de chantier : Lorsqu'il exerce ses fonctions, le signaleur de chantier doit satisfaire aux conditions suivantes :

- 1° porter un vêtement de sécurité à haute visibilité de couleur jaune-vert fluorescent de classe 2 ou 3 et de niveau 2 conforme à la norme *Vêtements de sécurité à haute visibilité, CSA Z96*
- 2° utiliser l'un des moyens de communication prévus au plan de circulation et qui lui ont été enseignés lors de sa formation
- 3° demeurer visible du conducteur du véhicule automoteur qu'il dirige et rester en dehors de la trajectoire de ce véhicule.

MANŒUVRE DE RECUL

ALARME DE RECUL

L'article 2.8.5 précise les mesures de prévention applicables aux manœuvres de recul d'un véhicule automoteur visé par l'obligation d'être muni d'une alarme de recul.

2.8.5. Manœuvre de recul : Lorsqu'il est nécessaire qu'un véhicule automoteur visé au paragraphe 2° de l'article 3.10.12 effectue une manœuvre de recul dans une zone où il y a présence ou circulation de personnes et que cette manœuvre de recul peut compromettre leur sécurité, la manœuvre doit être effectuée dans une aire de recul où personne ne peut circuler à pied, ou à l'aide d'un signaleur de chantier qui doit diriger le conducteur tout au long de celle-ci.

Lorsqu'une manœuvre de recul est dirigée par un signaleur, celui-ci doit utiliser un moyen de télécommunication bidirectionnelle pour guider le conducteur. Toutefois, lorsque le véhicule recule d'une distance de moins de 10 mètres, le signaleur peut utiliser le code de signaux manuels indiqués au plan de circulation, le cas échéant.

L'article 3.10.12 met à jour les caractéristiques de l'alarme de recul, à partir du paragraphe 2.

3.10.12. Avertisseurs :

2. Doivent être munis d'une alarme de recul à réenclenchement automatique pour la marche arrière :

a) tout véhicule automoteur utilisé principalement sur un chantier et dont la vue du conducteur, par la lunette arrière, est obstruée

b) tout engin de terrassement tel que défini dans la norme *Engins de terrassement – Principaux types – Identification et termes et définitions*, ISO 6165:2012. Par exemple, boteur, chargeuse-pelleteuse, trancheuse, camion-benne, niveleuse, compacteur.

c) tout camion ayant une capacité nominale de 2250 kg ou plus, telle que définie au paragraphe 5 du présent article.

3. Le dispositif de l'alarme de recul à réenclenchement automatique visée au paragraphe 2 doit présenter les caractéristiques suivantes :

a) avoir un son distinct et une intensité supérieure au bruit environnant et à celui de l'équipement sur lequel il est installé

b) être visible de l'arrière du véhicule et pointer vers l'arrière

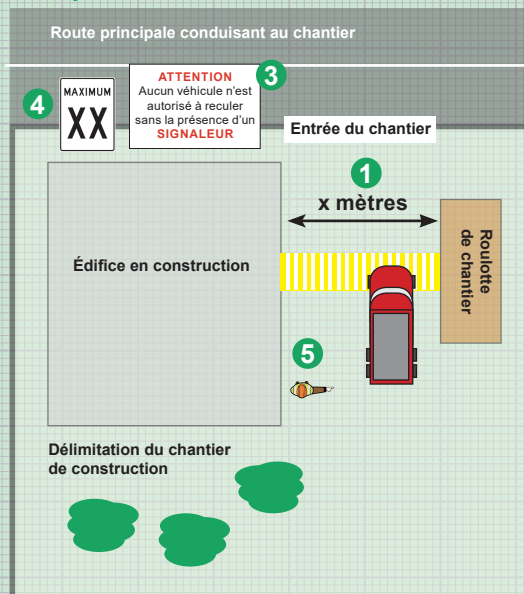
c) s'il est électrique, être conforme à la norme *Alarm - Backup - Electric Laboratory Performance Testing*, SAE J994.

4. En plus des exigences prévues au paragraphe 3, le dispositif d'alarme de recul installé sur les engins de terrassement doit être conforme à la norme *Engins de terrassement - Avertisseurs sonores de déplacement et de recul montés sur engins - Méthodes d'essai et critères de performance*, ISO 9533:2010.

5. Pour l'application du présent article, on entend par « capacité nominale », le poids technique maximal certifié par le constructeur du véhicule moins la masse nette du véhicule.

EXEMPLES DE PLANS DE CIRCULATION

Exemple 1



2 Non applicable, puisqu'il y a un signaleur

- 1 la localisation et les dimensions des voies de circulation
- 2 la localisation des aires de recul, le cas échéant
- 3 la signalisation
- 4 les vitesses maximales permises
- 5 le positionnement d'un signaleur de chantier ou routier.

Exemple 2



5 Non applicable

Légende :  Signaleur  Cône

SIGNALEUR ROUTIER

L'article 10.3.2 met à jour les exigences concernant la formation, le vêtement de sécurité et les accessoires du signaleur routier pour qu'elles soient cohérentes avec celles du ministère des Transports qui ont cours sur les chantiers.

10.3.2. Lorsque la signalisation pour les usagers de la route doit être faite par un **signaleur routier**, l'employeur doit s'assurer que ce signaleur :

1° connaît toutes les responsabilités inhérentes à son travail

2° a suivi une formation relative à ses responsabilités reconnue par l'ASP Construction

3° porte un vêtement de sécurité à haute visibilité et est muni des autres accessoires conformes aux normes établies par le ministre des Transports et consignées dans le Tome V du manuel intitulé « Signalisation routière », en vertu du deuxième alinéa de l'article 289 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

L'article **10.4.1. Travaux de nuit** est modifié pour **Vêtement de sécurité à haute visibilité** et prescrit désormais le port d'un vêtement de sécurité à haute visibilité de couleur orange fluorescent pour tout travailleur qui exécute ses tâches sur ou à proximité d'une route où un véhicule automoteur est susceptible de le heurter, et non plus seulement aux travailleurs de nuit.

Cette publication n'a aucune valeur juridique et ne saurait donc remplacer les textes publiés dans le Code de sécurité pour les travaux de construction.

Source CNESST

Pour plus d'informations

Consultez le décret 1078-2015 pour obtenir tous les détails concernant ces modifications :

http://www.asp-construction.org/images/Decret1078-2015_LSST_CSTC_4730.pdf

À compter de ce printemps, l'ASP Construction offrira la formation **Le signaleur de chantier**. Visitez le site Web à la section **Formations**.

Types de vêtements



Signaleur routier



Signaleur de chantier



Autres travailleurs



Les alarmes de recul : comment les différencier ?

L'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail (IRSST) s'est intéressé au bruit en milieu de travail et en a fait un projet de recherche. Pour en savoir plus sur ce projet, consultez les liens suivants :

- Découvrez dans cette vidéo, les particularités et les avantages de cette nouvelle alarme de recul nommée *alarme à large bande*, dont sont munis de plus en plus de véhicules lourds au Québec :

<http://www.irsst.qc.ca/publications-et-outils/video.aspx?i=100231&n=alarme-recul-large-bande>

- Consultez l'étude *Sécurité des travailleurs derrière les véhicules lourds - Évaluation de trois types d'alarmes sonores de recul* pour en savoir plus sur le sujet :

<http://www.irsst.qc.ca/publications-et-outils/publication-irsst.aspx?i=100682&n=securite-des-travailleurs-derriere-les-vehicules-lourds-evaluation-de-trois-types-d-alarmes-sonores-de-recul-r-763>

- Visionnez la conférence du chercheur principal, M. Hugues Néllisse, qui parle d'une recherche qu'il a menée sur l'évaluation des alarmes de recul à large bande de fréquences :

<http://www.irsst.qc.ca/publications-et-outils/video/i/100154/n/alarmes-recul-large-bande-frequences>



Code de sécurité pour les travaux de construction

Plusieurs autres changements importants ont été apportés au Code de sécurité pour les travaux de construction (CSTC). En voici un bref résumé.

Manutention, usage et entreposage des explosifs

La modification réglementaire consiste en l'actualisation et en l'harmonisation de la section IV *Manutention et usage des explosifs* du CSTC avec les autres règlements provinciaux et fédéraux applicables en matière d'explosifs.



L'ASP Construction a produit un *Journal de tir*. Pour vous procurer un exemplaire, consultez la section **Publications** du site Web.

Levage avec les pelles hydrauliques

Des changements modifient le CSTC en :

- ajoutant la possibilité de lever les équipements utilisés lors des activités de sautage à l'aide d'une pelle hydraulique (art. 3.10.3.3)
- indiquant dans un nouvel article, les règles de sécurité et les équipements devant être ajoutés à une pelle hydraulique afin qu'elle puisse être utilisée en mode levage pour l'assemblage au sol des composantes lors des travaux de montage de lignes (art. 3.10.3.3.1).



Source ASP Construction

Installations sanitaires

Dans le but d'améliorer la salubrité sur les chantiers, ce règlement bonifie les exigences actuelles en :

- précisant que la fourniture des toilettes, lavabos et autres accessoires pour des besoins d'hygiène normale est sous la responsabilité du maître d'œuvre (art. 2.4.4)
- exigeant des toilettes à chasse sur tous les chantiers de 25 travailleurs et plus; l'utilisation de toilettes chimiques est permise sur les chantiers de moins de 25 travailleurs, de même que l'utilisation des toilettes d'un établissement lorsqu'il y a une autorisation (art. 3.2.7 et 3.2.7.2)
- fixant une distance maximale de 150 m (500 pi) ou 4 étages entre l'emplacement des toilettes et le lieu de travail (art. 3.2.7.1)
- exigeant des lavabos lorsque des toilettes à chasse sont utilisées (art. 3.2.8.1).

De plus, les modifications proposées concernant la salle à manger ajoutent aux exigences actuelles des dimensions minimales d'espace à respecter (art. 3.2.9).



Travail effectué au-dessus ou à proximité de l'eau

Le nouveau règlement vise à actualiser les exigences concernant le travail effectué au-dessus ou à proximité de l'eau. Plus particulièrement, en :

- précisant que le transport et le sauvetage sur l'eau sont sous la responsabilité du maître d'œuvre (art. 2.4.4)
- modifiant l'article 2.10.13 sur le port des vestes de sauvetage contre la noyade et en actualisant les exigences relatives à ces vestes
- ajoutant une nouvelle section XI *Travaux au-dessus ou à proximité de l'eau* concernant des mesures de prévention relatives à ces travaux.

Travaux dans l'air comprimé

Les dispositions réglementaires en ce qui a trait aux travaux dans l'air comprimé sont désuètes. La section IX *Travaux dans l'air comprimé* est donc supprimée.

Cadenassage et autres méthodes de contrôle des énergies

Le 14 janvier 2016, le CSTC s'est enrichi d'une nouvelle sous-section spécifique au cadenassage et aux autres méthodes de contrôle des énergies, et fait en sorte que dans un lieu de travail, le maître d'œuvre sera responsable de l'application des méthodes de contrôle des énergies. Pour ce faire, il devra s'assurer qu'une ou plusieurs procédures décrivant les méthodes de contrôle des énergies sont élaborées et facilement accessibles sur les lieux de travail (sous-section 2.20).

Source CNESST

Cette publication n'a aucune valeur juridique et ne saurait donc remplacer les textes publiés dans le Code de sécurité pour les travaux de construction.

De nouveaux documents maintenant disponibles !

L'ASP Construction vous présente trois nouveaux documents :

- la fiche de prévention *Les appareils de protection respiratoire*
- la fiche de prévention *La protection auditive*
- le guide *Le bruit dans la construction*.

Les appareils de protection respiratoire

Dans une situation de travail où il y a présence de contaminants, il est important de s'assurer que des moyens de contrôle ont été envisagés pour diminuer, voire éliminer à la source l'exposition des travailleurs.

Cependant, lorsque ces moyens sont insuffisants, qu'ils nécessitent un délai d'application ou sont techniquement impossibles à mettre en place, l'utilisation d'un appareil de protection respiratoire est nécessaire.

Cette fiche de prévention rassemble les informations utiles afin de sélectionner, d'ajuster, d'inspecter, d'entretenir et d'entreposer un appareil de protection respiratoire. On y retrouve également le contenu d'un programme de protection respiratoire.



La protection auditive

Le moyen le plus efficace pour prévenir la surdité professionnelle est de réduire le bruit à la source. Cependant, lorsque cela s'avère impossible, en appliquant des mesures de prévention ou en attendant que des transformations soient réalisées, l'employeur doit mettre à la disposition des travailleurs des protecteurs auditifs afin de limiter le volume de bruit qui atteint leurs oreilles.

Cette fiche de prévention regroupe les informations indispensables à la sélection et à l'utilisation d'une protection auditive.



Le bruit dans la construction

Les méfaits du bruit sur les chantiers de construction sont trop souvent méconnus et négligés. Pourtant, les conséquences peuvent être graves et irréversibles. Ces nuisances sonores peuvent causer une perte d'audition temporaire ou permanente (surdité), des acouphènes, des impacts sur la santé cardiovasculaire, de la fatigue et du stress.

Ce guide présente les notions de base sur le bruit, le mécanisme de l'oreille, des mesures préventives à mettre en place, ainsi que des pistes de solution pour guider l'analyse, la sélection et l'utilisation d'une protection auditive.



Pour vous procurer une copie de ces documents, visitez notre site Web à la section **Publications**.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la Commission des normes du travail (CNT), la Commission de l'équité salariale (CES) et la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) ne font qu'un. De ce regroupement est née la **Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST)**. Cette nouvelle organisation offre aux employeurs et aux travailleurs une expertise intégrée en matière de travail.

Message aux formateurs accrédités du cours *Santé et sécurité générale sur les chantiers de construction*

Nous invitons les formateurs à visiter le **Portail du formateur** afin d'y obtenir la 6^e édition du cours, **version 2016**, à laquelle des modifications réglementaires ont été apportées et une révision complète a été effectuée.



www.asp-construction.org

Note : la version anglaise de la 6^e édition du cours *Santé et sécurité générale sur les chantiers de construction* est disponible depuis le 1^{er} janvier 2016.

Un arpenteur surveillant de chantier à Drummondville est décédé après s'être fait heurter et écraser par un bouteur sur chenilles (bulldozer).

Juillet 2015 - Le chantier prévoit la réfection de la chaussée de la route 255 près de Drummondville. Au printemps 2015, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a confié l'exécution des travaux et la maîtrise d'œuvre du chantier à un entrepreneur. Les travaux vont nécessiter la présence d'une dizaine de travailleurs quotidiennement. Un contremaître de l'entrepreneur est présent en tout temps sur le chantier et les travailleurs peuvent s'y référer au besoin.

En parallèle, le MTQ a confié à une firme d'arpenteur-géomètre le mandat d'assurer l'arpentage topographique pour ce projet. Un travailleur de cette firme agira à titre d'arpenteur surveillant sur le chantier.

Le matin du 23 juillet 2015, c'est le début des travaux d'excavation de la chaussée. L'arpenteur surveillant effectue des relevés de niveaux finaux de la zone excavée. Il effectue un premier relevé sur le côté du centre de la route et s'apprête à effectuer un deuxième relevé au centre de la voie de gauche. Pendant ce temps, le bouteur se déplace en mode recul vers la surface du terrain excavée. La manœuvre de recul s'effectue sur une distance de 20 mètres, sans que l'opérateur du bouteur ne regarde à l'arrière. Ce dernier concentre plutôt son regard de chaque côté de la lame à l'avant du bouteur.

L'arpenteur surveillant se trouvant dans la trajectoire de recul du bouteur, se fait heurter par l'équipement. Il perd alors l'équilibre, glisse sous la chenille droite du bouteur et se fait écraser.

Les premiers secours lui sont prodigués immédiatement par les travailleurs sur place, jusqu'à la prise en charge des ambulanciers. Le travailleur accidenté est transporté à l'hôpital. Il succombera à ses blessures cinq jours plus tard.



Source CSST

Les causes

L'enquête de la **Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST)** a permis d'identifier deux causes pour expliquer cet accident.

1. L'opérateur du bouteur nivèle la zone excavée alors que l'arpenteur surveillant effectue des relevés de niveaux finaux dans la même zone, sans communication entre les deux.

Dans la situation qui nous concerne, l'arpenteur surveillant effectue des relevés de niveaux finaux avant les travaux de remblai par le bouteur. Il prend alors un premier relevé puis, sans s'annoncer, se déplace au centre de la voie de gauche pour prendre un deuxième relevé. Pendant ce temps, l'opérateur du bouteur effectue une opération de nivelage en mode recul, en regardant pendant toute l'opération de chaque côté de la lame à l'avant du bouteur, jusqu'à ce qu'il heurte le travailleur.

Avant toute intervention, il est primordial que le travailleur s'annonce en tout temps et attende une confirmation verbale ou visuelle de l'opérateur de l'équipement lourd, ce qui n'a malheureusement pas été le cas lors de cet événement.

2. L'organisation du travail concernant la présence de travailleurs dans la zone de travail des équipements lourds est déficiente.

Avant même que le projet de renforcement de la chaussée de la route 255 ne débute, l'entrepreneur et maître d'œuvre avait été informé que le MTQ avait mandaté une firme d'arpenteur-géomètre pour effectuer des relevés de niveaux finaux à différentes étapes du projet. La présence de l'arpenteur surveillant dans la zone de travail des équipements lourds était donc inévitable.

Étant au courant de cette situation, malgré une circulation à pied nécessaire dans la zone de travail mécanisée, il n'y a eu de la part du maître d'œuvre aucun ajustement dans les façons de faire pour exécuter les travaux. Durant toute la durée des travaux, l'arpenteur surveillant a circulé librement sur le chantier sans devoir se rapporter au contremaître du maître d'œuvre ni au représentant du surveillant du MTQ avant d'intervenir pour prendre des mesures.

Ces éléments permettent de constater que le travail de l'arpenteur surveillant n'est ni pris en charge ni planifié par le maître d'œuvre.

Les recommandations

La Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST) prescrit, à l'article 51.3^e, que l'employeur doit s'assurer que l'organisation du travail et les méthodes et techniques utilisées pour l'accomplir sont sécuritaires et ne portent pas atteinte à la santé du travailleur.

L'élaboration d'une méthode de travail sécuritaire lors de la présence simultanée de travailleurs et d'équipements lourds dans une zone de travail, aurait pu éviter un tel accident.

Pour accéder au rapport dépersonnalisé de la CSST, rendez-vous au <http://www.centredec.csst.qc.ca/pdf/ed004073.pdf>



Prévenir les collisions engins-piétons

Les bonnes pratiques : dossier



Plusieurs collisions mortelles entre équipements lourds et travailleurs se produisent chaque année sur les chantiers. La prévention de ces accidents passe, en premier lieu, par la mise en application de mesures organisationnelles, tel un plan de circulation, permettant de réduire les risques à la source. En second lieu, par le recours à certaines technologies de détection, outils de prévention intéressants, mais devant être intégrés dans une démarche globale de prévention. Nous vous présentons un dossier de cinq articles faisant le point sur les bonnes pratiques permettant de prévenir les collisions engins-piétons.

- Institut national de recherche et de sécurité (France). Lamy, P.; Bury, M.; Hella, F. et al. « Les bonnes pratiques pour prévenir les collisions engins-piétons : dossier ». Hygiène et sécurité du travail. N° 236 (juil.-août-sept. 2014). P. 22-38. Cote : AP-605352

<http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=DO%206>

Les dispositifs de détection et d'aide visuelle : guide



Dans un objectif de prévention globale, ce guide propose une démarche pour définir le besoin d'un dispositif de détection, démarche préalable à toute installation sur un engin mobile. De fait, ces dispositifs interviennent de manière complémentaire et ne peuvent supprimer tous les risques de collision avec les piétons. Le guide présente les étapes pour le déploiement d'un tel dispositif et décrit ceux offerts sur le marché. D'abord, le système d'aide visuelle de type caméra-écran (critères de choix, mise en œuvre, etc.), puis cinq technologies de détection de personnes (ultrasons, marqueurs radioélectriques, analyse d'images, radar et laser). Un tableau synthèse des caractéristiques principales est proposé pour chaque technologie.

- Institut national de recherche et de sécurité (France). Lamy, P.; Charpentier, P. Le Brech, A. et al. Prévenir les collisions engins-piétons : la place des dispositifs de détection et d'aide visuelle. 3^e éd. Paris : INRS, 2015. 58 p. ED 6083. Cote : MO-127005

<http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206083>

Pour accéder en un seul clic aux sources électroniques présentées dans cette chronique, rendez-vous sur le site Web à la section *Bulletin Prévenir aussi*, à la dernière page du présent numéro <http://www.asp-construction.org/bulletin-prevenir-aussi/magazines>

Principes fondamentaux de l'évaluation des risques

DVD



Cette vidéo détaille le processus pour mettre en œuvre une évaluation des risques dans un milieu de travail. L'évaluation doit prendre en compte l'identification des dangers présents sur le lieu de travail et l'appréciation des risques qu'ils présentent. Les concepts de « danger » et de « risque » sont expliqués et illustrés par des exemples. L'objectif de l'évaluation est d'établir si le niveau de risque découlant des tâches effectuées est acceptable ou si des mesures de prévention ou de contrôle additionnelles doivent être mises de l'avant pour maîtriser les dangers et éliminer ou réduire les risques inacceptables. La vidéo explique les étapes qu'exige une évaluation des risques et met l'accent sur diverses méthodes de prévention ou de contrôle des risques : élimination, substitution, mesures d'ingénierie et administratives. Elle conclut avec la dernière partie de l'évaluation qui consiste à informer le personnel concerné de ses résultats, à appliquer les améliorations nécessaires et à réviser régulièrement l'évaluation afin de s'adapter à l'évolution du milieu de travail.

- Safetycare. Principes fondamentaux de l'évaluation des risques. [Burlington, Ont.] : Safetycare, [2015]. DVD (env. 17 min) Cote : MO-340046 **Pour emprunt seulement.**



ASP Construction
7905, boul. Louis-H.-Lafontaine, bureau 301, Anjou QC H1K 4E4
Tél.: 514 355-6190 1 800 361-2061 Téléc.: 514 355-7861

Site Web :
<http://www.asp-construction.org>

Centre de documentation :
biblio@asp-construction.org

Commander nos publications et/ou les consulter en ligne :
<http://www.asp-construction.org/publications/commande>



Ce document est imprimé sur du papier contenant
55 % de fibres recyclées et 30 % de fibres recyclées
post-consommation.

Prévenir aussi est publié quatre fois l'an par
l'ASP Construction.

Les publications de l'ASP Construction sont offertes gratuitement aux employeurs qui cotisent à l'ASP Construction ainsi qu'à leurs travailleurs de même qu'aux associations patronales et syndicales.

La reproduction d'un texte est autorisée à la condition d'en mentionner la source et de nous en faire parvenir une copie.

Tirage : 16 000
Poste-publications 40064867

DÉPÔT LÉGAL :
Bibliothèque et Archives Canada
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Directrice générale :
Sylvie L'Heureux

Documentation :
Lucie Brunet

Conception graphique :
Gaby Locas

Textes :
Linda Gosselin

Collaboration :
Lucie Brunet, Isabelle Dugré,
Caroline Lavoie, Louise Lessard