

# Les sièges pour les chauffeurs d'autobus

## Première partie - Historique

Bien que le siège du chauffeur ne soit qu'un élément de l'autobus, il a fait l'objet de plusieurs recherches et de nombreux travailleurs ont participé à son amélioration. Et pour cause, les chauffeurs y sont postés pendant tout leur quart de travail, et ce, pour plusieurs heures.

À la demande du sous-comité « Siège » du groupe de liaison des chauffeurs d'autobus, l'APSAM publiera une série d'articles sur les sièges pour les chauffeurs d'autobus. Nous traiterons d'abord de l'historique des sièges à la Société de transport de Montréal (STM) et nous poursuivrons dans de prochains articles sur l'entretien des sièges, l'ajustement ergonomique et enfin, nous examinerons les prototypes en développement. Pour le présent article, nous avons rencontré M. Jean Pelletier, technicien de soutien à la production pour la STM.

M. Pelletier assiste une équipe de travailleurs qui voient à la modification et à l'entretien des sièges des chauffeurs. Avant de vous entretenir sur les tâches que réalise l'équipe de travail, laissez-nous vous raconter le début de cette histoire.

Lors de l'apparition des sièges à suspension pneumatique, on retrouvait initialement les sièges de marque Recaro et USSC dans les autobus. Cette nouvelle technologie devait rendre la conduite plus confortable pour les chauffeurs, mais elle devint une source de problèmes avec le temps. La suspension était certes plus douce, mais elle devenait franchement désagréable lorsqu'elle « tapait dans le fond ». Sans compter l'apparition de complications comme l'affaissement rapide de la mousse des assises. Au début des années 2000, la STM a connu des difficultés d'approvisionnement sur certaines composantes des sièges Recaro, jusqu'à ne plus être en mesure d'en obtenir. De plus, adapter le siège d'USSC sans lui apporter des modifications majeures n'était pas chose facile. Donc, les Services techniques de la STM ont décidé de conserver la base des sièges Recaro (la plus compatible avec l'habitacle des autobus Classic) et d'utiliser des composantes d'USSC pour compléter le montage. Par la suite, le comité central SST a demandé quelques changements, ce qui a amené la fabrication d'une partie du siège en usine à la STM. Le principe d'un siège à commande entièrement pneumatique n'est pas mauvais, mais cela engendre des coûts d'entretien plus élevés. C'est la raison pour laquelle ils ont tenté de minimiser les composants pneumatiques en faveur des composants mécaniques.

Les employés des Services techniques de la STM ont développé par la force des choses une expertise en ce domaine. C'est maintenant ce qu'on appelle les sièges « hybrides ». Ils ont peaufiné au fil des ans des astuces pour améliorer les sièges. On ne doit pas oublier que la taille des chauffeurs varie de 1,45 m à 2 m (4 pi 9 po à 6 pi 6 po), et que la variation du poids est tout aussi importante. Il n'est donc pas évident de concevoir un siège qui sera confortable autant pour les petites que les grandes personnes. Les travailleurs des Services techniques ont tout de même trouvé quelques solutions.

La conception du poste de conduite et du siège a été faite à partir de l'accélérateur. Tout a été pensé en fonction de cette pédale! Les sièges sont actuellement installés dans les autobus (Classic) et une étude est en cours pour leur installation dans les autobus APS. Un technicien peut passer plusieurs heures à la réfection d'un siège. Le coût de cette réfection est raisonnable et permet de pallier au manque de pièces ou aux ruptures de stock des fournisseurs. Un siège hybride de la STM est constitué :

- d'une base de type B100W,
- d'une assise (coussin) de type USSC,
- d'un dossier de type USSC.

Les formes du dossier ont été arrondies et la mousse initiale a été remplacée par une mousse plus dense et plus épaisse.

Pour modifier un siège neuf, un technicien a passablement de vérifications à effectuer. En fait, il remplace une bonne partie des composants pneumatiques. Il apporte également les modifications suivantes avant la mise en service :

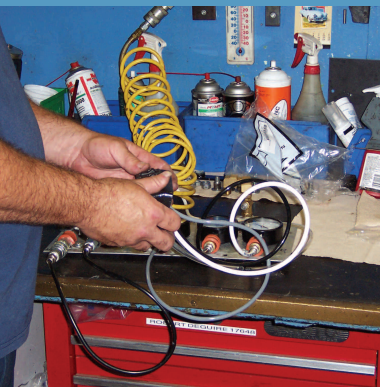
- changer la boulonnerie du boîtier de contrôle,
- réaligner les glissières,
- percer un trou pour l'ajustement de l'appui-tête,
- modifier les amortisseurs.

C'est ainsi que les employés de la STM ont développé toutes sortes d'astuces pour rendre les sièges des chauffeurs plus confortables et plus durables.



Les principaux éléments d'un siège pour chauffeur d'autobus.

- 1 Appui-tête
- 2 Dossier
- 3 Assise
- 4 Base



Changement d'une partie de la boulonnerie