

Les sièges pour les chauffeurs d'autobus

Deuxième partie – L'entretien

Il y a près d'un an paraissait dans notre Vol. 14 numéro 3 le premier article d'une série de trois sur les sièges pour les chauffeurs d'autobus. Dans ce premier article, nous avons traité de l'historique des sièges et du développement d'un siège hybride par la STM. Dans le présent article, nous traiterons de l'entretien apporté à un siège au cours de sa vie. Pour cela nous avons rencontré M. Pascal Octeau, chef de section Ingénierie à la STM, qui a eu l'amabilité de nous informer de leur façon de faire.

D'abord, la Société fait une vérification sommaire du siège tous les 20 000 km conformément au *Guide de vérification mécanique* de la SAAQ. Visuellement et manuellement le mécanicien doit s'assurer, entre autres, que :

- le siège est bien fixé ;
- le système de réglage du siège est fonctionnel et sans défaut ;
- les coussins, dossier et appui-tête sont en bon état.

Ensuite, tous les 80 000 km, en plus de l'inspection de la SAAQ, la STM remplace systématiquement l'assise du siège. La valeur de 80 000 km représente la distance moyenne effectuée par les autobus sur une période de deux ans d'utilisation. Cette fréquence de remplacement de l'assise a été déterminée à la suite d'essais selon la norme ASTM D 3574 (*Standard test methods for flexible cellular materials slab, bonded, and molded urethane foams*) et en tenant compte des commentaires des chauffeurs.

Cependant, il peut subvenir un affaissement de la mousse de l'assise avant d'atteindre son entretien périodique. Il peut alors être demandé aux Services techniques d'en vérifier la densité. La STM a développé un outil pour vérifier la fermeté des assises USSC et RECARO (Figure 1). Il peut, selon le cas, se glisser au-dessus de la base et prendre en sandwich, entre les deux plaques, l'assise du siège (Figure 2). Dans le cas d'un siège fixe, l'appareil de mesure s'attache à la base à l'aide des dispositifs prévus à cet effet (Figure 3). La pression à laquelle l'assise était conforme a été établie de manière empirique. Si le manomètre indique une pression plus basse, l'assise sera remplacée.

Viendra le moment où le siège devra subir une « métamorphose ». En effet, le siège sera retiré de l'autobus pour subir une cure de rajeunissement! On remplacera, entre autres, les commandes pneumatiques fatiguées et certaines pièces de la base du siège. Lorsqu'on remplacera le siège dans l'habitacle de l'autobus, il est essentiel pour le confort du chauffeur et pour éviter qu'il prenne de mauvaises postures, que le siège soit en ligne droite avec la colonne de direction. Pour cette situation précise, la STM a développé un gabarit d'alignement (Figure 4). Une fois le siège en place, on installe le gabarit au niveau du rail du siège. Le bras de pivot permettra à l'indicateur de se positionner vis-à-vis du capuchon (Figure 5). La lecture donnée par l'indicateur permettra de constater si le siège est bien aligné ou pas. Un autre dispositif du gabarit permet de voir si le siège est bien à sa place. C'est la petite barre, fixée au milieu du bras de pivot, qui permet de voir si l'assise du siège est elle aussi dans la bonne position (Figure 6).

En somme, la STM, le comité central SST et les Services techniques, ont développé des outils de travail pour permettre une uniformité dans les travaux touchant les sièges pour les chauffeurs. L'APSAM est fière de souligner ces innovations et cette prise en charge en santé et sécurité du travail.



Figure 1 – Appareil de vérification de fermeté des assises



Figure 2- Assise amovible

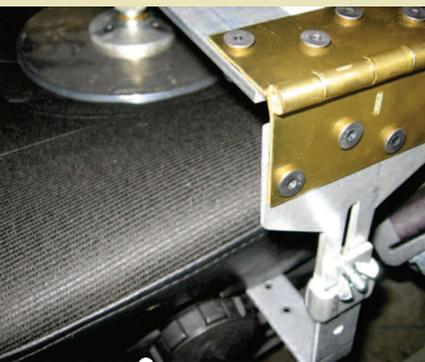


Figure 3 - Assise fixe

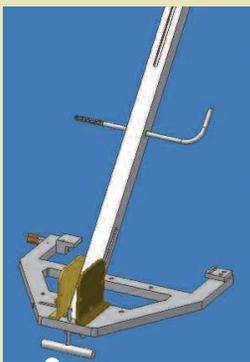


Figure 4 - Gabarit d'alignement



Figure 5 - Lecture de l'indicateur



Figure 6 - Barre de vérification