

Les sièges pour les chauffeurs d'autobus

Troisième partie – Les prototypes

Nous terminons cette série d'articles sur les sièges d'autobus en vous présentant le prototype mis au point par la société Baultar, en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC).



Voici un exemple très éloquent d'une démarche paritaire qui s'est soldée par un succès impressionnant. « Tout remonte à l'année 2002 », explique Hugues Bernard, Chef du service santé et sécurité au travail. « Baultar propose au Réseau de transport de la Capitale de développer un prototype de siège pour les chauffeurs d'autobus. » Cela tombe bien ; les sièges de modèle Récaro, que l'on retrouve dans les autobus du RTC, posent des problèmes aux chauffeurs d'autobus et aux sociétés de transport : accidents du travail et jours perdus, maux de dos (entorses lombaires et hernies discales), sans compter les nombreux problèmes reliés à l'entretien des sièges, aux pièces en rupture de stock et à l'usure prématurée. « Bref, la proposition de Baultar tombait à point », affirme M. Bernard.

Le Réseau de transport de la Capitale et le syndicat représentant les chauffeurs¹ ont décidé d'accepter l'offre de Baultar et d'en faire un projet entièrement paritaire, ce qui s'est avéré être la meilleure décision, à en juger par des résultats pour le moins impressionnants.

On met sur pied un comité de travail. Tous les secteurs y sont représentés : On y trouve des chauffeurs, bien entendu, puisqu'ils sont les premiers concernés, mais également des représentants de l'entretien (gestionnaires et carrossiers), des opérations et des ressources humaines, et même un kinésologue. « On veut faire en sorte que tous les aspects soient couverts et que tous les points de vue soient pris en considération », explique Robert Gendron, agent de prévention au Syndicat des employés du transport public du Québec métropolitain (CSN).

« Puis, on fait table rase, ajoute Robert Gendron, on part à zéro et toutes les idées sont examinées. On fait un grand remue-méninge qui permet d'identifier les caractéristiques d'un siège idéal. »

- Un siège doté d'une suspension indépendante, quelle que soit la hauteur du siège (le siège de modèle Récaro n'est pas équipé d'une telle suspension, ce qui fait que l'assise du siège, lorsqu'elle est placée près du plancher de l'autobus, heurte le plancher quand l'autobus circule sur une chaussée endommagée).
- Un siège pouvant convenir à tous les gabarits (de 5 pieds à 6 pieds 6 pouces).
- Un siège à la fiabilité éprouvée permettant de réduire les coûts d'entretien.
- Des pièces disponibles en tout temps et en toutes circonstances.
- Un siège que l'on pourra adapter, quelles que soient les modifications subies en cours d'utilisation.
- Un siège dont les différentes parties peuvent être ajustées par proprioception (un panneau de contrôle sur le côté de l'assise du siège permet au chauffeur de faire tous les ajustements tout en demeurant assis).
- Une assise ventilée.

En 2006, la société Baultar a livré les premiers prototypes de siège au RTC. Ils ont été mis à l'essai sur des courses de 20 heures/jour par des chauffeurs et chauffeurs de gabarits différents. Après les essais, ces chauffeurs devaient répondre à un questionnaire d'évaluation et exprimer leurs commentaires de vive voix. Au terme d'une année d'essai et sur différents types de courses, le RTC n'a enregistré aucun accident du travail. Les chauffeurs n'ont pas déclaré de maux de dos et aucune critique n'a été émise à l'encontre du siège ; aucun bris mécanique n'a été rapporté. Un chauffeur a même déclaré : « Je viens de faire 8 heures en Métrobus, assis sur un siège Baultar, et je me sens encore bien. »

Le rédacteur de ces lignes a eu l'occasion d'essayer un siège de modèle Récaro Ergométric, puis de prendre place sur un siège Baultar : IMPRESSIONNANT ! Dans le premier cas, on sent une assise ferme, comme si, sous le coussin, il y avait une surface dure, comme une planche de bois. Dans le second cas – le siège Baultar – on a l'impression d'être assis sur un nuage, sur une bulle d'air. On ne sent rien. Le panneau de contrôle, sur le côté de l'assise, est une merveille. Tous les ajustements sont possibles d'une simple pression des doigts. Et des ajustements, il y en a toute une série ! C'est bien simple, on a l'impression de prendre place sur un « Lay Z Boy » ou un de ces fauteuils « zéro gravité » tellement le confort est extraordinaire. On ne peut qu'imaginer le confort de ce siège durant une course de six heures ou plus.

Le mot de la fin revient à Guy Savard ; une petite phrase, bien sentie, alors que nous revenions de prendre des photos du siège Baultar : « C'est un projet entièrement paritaire qui a eu énormément de succès. » Hugues Bernard et Robert Gendron acquiescent : « La confiance entre les membres du comité de travail était totale. Et les ingénieurs de la compagnie Baultar ont fait preuve de beaucoup de créativité pour répondre à toutes nos demandes. »

Actuellement, le RTC installe un siège Baultar dans chaque nouvel autobus qui lui est livré avec un siège Récaro Ergométric. À ce jour, cinquante autobus en sont dotés. Dès 2009, tous les nouveaux autobus seront livrés avec un siège Baultar. Le RTC a pour objectif d'équiper tous ses autobus du siège Baultar.

¹ Syndicat des employés du transport public du Québec métropolitain inc. (CSN)

Baultar est une entreprise spécialisée dans la fabrication de planchers en matériaux composites, de sièges, d'accessoires et de matériel technique pour le marché du transport. Ses bureaux sont situés à Windsor dans les Cantons-de-l'Est.