

ALERTE À L'INDUSTRIE

MORT/BLESSURE

Deux incidents récents illustrent les dangers des explosions de pneus

Que s'est-il produit?

Dans deux incidents distincts, au Québec et en Saskatchewan en 2004, des travaux qui semblaient être de routine sur un pneu de machinerie lourde ont eu des conséquences dévastatrices. Dans l'incident de la Saskatchewan, un travailleur de 22 ans, d'une compagnie d'entretien de champs de gaz et de pétrole, gonflait un pneu avant de le remettre sur un appareil lorsque le pneu lui a explosé dans le visage. Le travailleur a été conduit d'urgence à l'hôpital où l'on a constaté son décès. Dans l'incident qui s'est déroulé au Québec, un travailleur forestier est arrêté au bord d'un chemin forestier pour réparer la crevaison d'un des pneus de son camion. En desserrant les boulons de la roue, la gente s'est déchirée et la chambre à air a éclaté, projetant le pneu dans sa poitrine. Il a subi de graves blessures à la poitrine et au haut du corps.

Pourquoi ceci s'est-il produit?

Les enquêteurs du décès en Saskatchewan pensent que la cause de l'incident est que le pneu n'était pas retreint par une cage de sécurité ou une chaîne pendant qu'il le soufflait. L'enquête de l'incident au Québec a révélé que la jante de roue était rouillée et le travailleur n'avait pas expulsé l'air du pneu avant de desserrer les boulons.

Comment peut-on prévenir ce genre d'incident?

Un employé qui doit travailler avec des pneus et des roues doit être formé à reconnaître et comprendre les dangers et doit connaître les procédures appropriées portant sur tous les aspects de l'entretien et de la réparation de pneus et de jantes, y compris l'inspection, l'installation et la dépose de ceux-ci.

L'article 77 du *Règlement sur les établissements industriels* stipule clairement qu'il faut utiliser une chaîne de sécurité ou une cage lorsqu'on gonfle un pneu monté sur une roue. Ces dispositifs de sécurité retiendront les pièces volantes en cas d'explosion. La pratique idéale lors du gonflement d'un pneu est d'utiliser une soupape et une jauge à distance et de se tenir dans un endroit sécuritaire, loin de la trajectoire des composantes de la roue.

Les opérateurs de camions et de machines mobiles devraient inspecter les pneus et les jantes de façon régulière pour y déceler tout signe de rouille excessive ou de fissures, de pièces pliées, cassées ou usées, des trous de boulon endommagés ou allongés, des boulons endommagés, desserrés ou manquants, ainsi que des crampons tordus ou arrachés. Si l'on soupçonne la présence de dommage au pneu ou à la jante, il faut complètement expulser l'air du pneu avant de desserrer les écrous de la roue. Sur les roues doubles, toujours inspecter le pneu intérieur avant d'enlever les boulons du couvert de la roue extérieure. S'il y a des dommages évidents ou si on en soupçonne sur le pneu intérieur ou sur les pièces de la roue, expulser complètement l'air des deux pneus. L'ASTIFO a établi un sujet de réunion sur la sécurité, *Tires, Wheels & Rims: Controlling the Hazards*. Un CD-ROM qui contient une version imprimable de tous les documents nécessaires. Les compagnies membres peuvent s'en procurer un exemplaire pour 20 \$, en téléphonant à l'ASTIFO au (705) 474-7233 p. 267 ou par courriel à gaetanedubois@ofswa.on.ca.

www.ofswa.on.ca