

Mine au Port

Mine au Port est publié à l'intention des employés,
des retraités et des partenaires d'IOC.

Du temps en famille !



*Yves Landry,
Technologue-dessinateur,
et sa fille Amélia*

- Le point sur l'expansion | 03
- Les ultrasons : pour inspecter les moteurs | 05
- Une famille d'opérateurs | 06
- Démantèlement d'équipements pétroliers désuets | 08
- Quatre générations chez IOC | 10



Message de Zoë Yujnovich

Avec l'arrivée de l'été, bon nombre d'entre nous aurons l'occasion de faire une pause et de prendre des vacances bien méritées pour partir en voyage ou pour entreprendre des travaux dans le jardin ou au chalet. Dans tous les cas, nous devons toujours avoir la sécurité en tête. Le début des vacances – une période passée entre amis et en famille – est d'ailleurs un bon moment pour se demander pourquoi la sécurité est si importante.

La santé et la sécurité d'abord

Nous ne serons pas satisfaits de notre performance en matière de santé et de sécurité tant que toutes les maladies et blessures au travail n'auront pas été éliminées. Nous devons maintenir le cap sur l'objectif « zéro blessure ». Je vous encourage à prendre le temps requis pour effectuer votre Prends 5 afin de cibler les risques liés à votre travail et d'appliquer les mesures nécessaires pour les contrôler. Ces petits gestes peuvent contribuer largement à vous protéger du danger.



Dans les mois qui viennent, nous accorderons notamment la priorité à la revue de nos procédures de travail. Pour ce faire, nous réaliserons des évaluations de risques par équipe, auxquelles prendront part des personnes qui occupent divers postes à chacun des sites. Nous devons nous assurer que nos procédures sont exactes pour que les risques liés au travail soient bien définis et que des mesures de contrôle soient mises en place. Je demande à chacun de vous, lorsque vous faites votre travail, d'évaluer les procédures utilisées et de nous le dire si des changements doivent être apportés. Il s'agit d'une étape importante pour nous assurer que les nouveaux employés qui se joignent à l'équipe appliquent les bonnes procédures et travaillent en toute sécurité.

Nous avons une tendance naturelle à baisser la garde et à prendre des risques lorsque le travail devient routinier. Lorsqu'il est question de sécurité, il ne faut rien tenir pour acquis.

Redémarrage du projet d'expansion

Depuis le dernier numéro de Mine au Port, le conseil d'administration d'IOC a approuvé le redémarrage, cet été, du projet d'expansion. Je suis convaincue que cette nouvelle vous réjouit autant que moi. Manifestement, nos actionnaires ont pleinement confiance en notre talent, nos employés et nos perspectives d'avenir.

Notre objectif est d'accroître de quatre millions de tonnes la capacité de production de concentré d'IOC, qui atteindrait ainsi 22 millions de tonnes d'ici 2012. Et si notre expansion passe aux étapes suivantes, nous pourrions même atteindre 26 millions de tonnes – voire davantage!

Amélioration continue : notre travail... et nous !

À la veille de l'accroissement de la production et compte tenu des pressions qui en découleront, il est de la plus haute importance d'utiliser davantage nos outils d'amélioration continue, comme LEAN et IPT. L'adoption d'une approche d'entretien planifié nous aidera à améliorer la qualité globale de nos actifs et de nos équipements, ce qui accroîtra la fiabilité de notre chaîne de production et nous permettra de réussir toutes les phases de notre programme d'expansion.

Comme vous serez nombreux à partir en congé cet été, je profite de l'occasion pour vous souhaiter des vacances reposantes. Maintenez le cap sur la sécurité, même si vous n'êtes pas au travail. Assurons-nous de passer des vacances agréables et de revenir au travail en bonne santé et plein d'énergie pour l'automne!

Le point sur l'expansion

La préparation de l'expansion très attendue d'IOC va bon train et Mine au Port en profite pour publier sa première mise à jour sur le sujet afin d'informer ses lecteurs, de maintenir leur intérêt pour ce projet et de les sensibiliser aux enjeux de sécurité connexes.

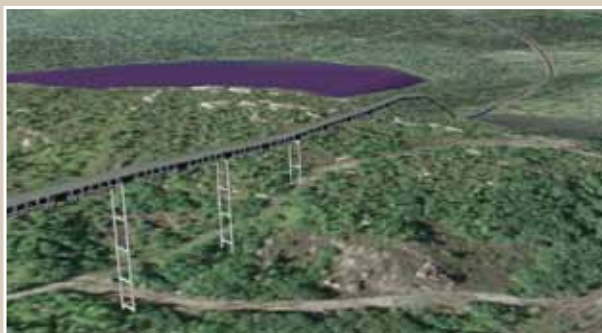
Comme la saison de construction est courte au Labrador, le conseil d'administration d'IOC a rapidement donné le feu vert au projet qui a débuté en mai, question de prendre avantage sur la saison estivale.

Selon l'équipe d'expansion, ces précieux mois d'été « seront principalement consacrés aux travaux de terrassement, comme le creusage des fondations et la préparation de la galerie à convoyeurs, qui comprend les parcours d'abattage à l'explosif et le remplissage subséquent. »

L'équipe s'attend à ce que la plupart des projets décrits ci-dessous, notamment les fondations du concasseur et du bâtiment d'entreposage, soient terminés d'ici la fin octobre. Le béton peut être coulé au Labrador jusqu'à la fin de novembre. Plusieurs connections critiques ont été réalisées durant la période d'arrêt de juin 2010.

Une partie importante des travaux estivaux visent l'accroissement de la capacité en vue des grandes constructions à venir, notamment l'ajout d'une nouvelle salle à manger et d'une cuisine au Labrador Lodge, qui pourra accueillir 200 travailleurs et où il sera possible de préparer des repas pour 300 personnes.

Principaux projets d'expansion



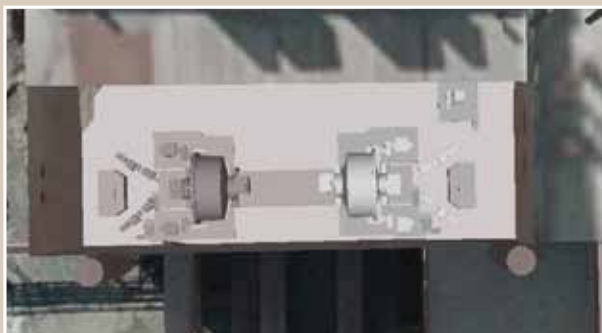
Système parallèle de livraison du minerai et concasseur

Le système parallèle de livraison du minerai de 6,6 km transportera 6 000 tonnes par heure, à une vitesse de 8 mètres par seconde, sur un convoyeur de 1,5 mètre de large. Le nouveau poste de concassage sera situé à la mine Luce, où deux camions pourront déverser du minerai simultanément.



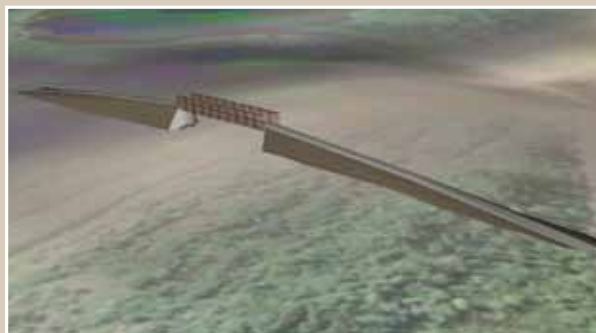
Modification aux installations de stockage

Après l'excavation, les installations nécessiteront dix fondations en béton distinctes pour les tours d'acier qui supporteront la nouvelle galerie à convoyeur de répartition. La construction devrait être terminée d'ici la fin de l'année.



Broyeur autogène 14

Une fois installé, le broyeur autogène 14 sera identique au circuit 13 et remplacera le broyeur 9, mis hors service sur le même site. La démolition du broyeur 9 avait commencé en 2008, mais elle avait été interrompue lorsque l'expansion d'IOC avait été suspendue.



Pont

Le pont d'une capacité de 60 tonnes, qui traverse la voie de l'ATO, contribuera à accroître la sécurité dans le secteur de la mine, où il y aura moins de trafic — ce qui n'est pas peu dire étant donné que le niveau d'activité augmentera dans les mois qui viennent. Et pour plus de commodité, il réduira considérablement la conduite ainsi que les périodes d'entrée/de sortie, et facilitera l'entretien et l'opération du poste de broyage une fois celui-ci entré en service.

Nos brigades d'urgence en pleine forme

Les brigades d'urgence de Labrador City et Sept-Îles sont respectivement composées de 30 et 11 employés qui bénéficient d'un très grand nombre d'heures de formation chaque année.

Les brigades d'urgence reçoivent entre autres une formation avancée sur l'administration des soins médicaux d'urgence et des premiers soins ainsi que sur le sauvetage de personnes coincées sous la terre, dans des espaces clos ou en hauteur. Cette année, ils auront l'occasion de perfectionner davantage leurs compétences en ajoutant de la formation sur la conduite de véhicules d'urgence, sur le sauvetage par désincarcération et sur la lutte contre les incendies industriels.

Les brigades font partie des équipes clés qui composent notre grande équipe de Résilience et de Continuité des Affaires dirigée par Tayfun Eldem, vice-président - Opérations et Ingénierie à Labrador City, Louis Gravel, directeur général - Livraison des produits à Sept-Îles ainsi que Zoë Yujnovich, présidente et chef de la direction à Montréal.

Labrador City obtient un taux de réussite parfait

Avec un taux de réussite de 100 % pour l'équipe de Labrador City, les formateurs externes n'avaient que des éloges à l'égard des participants et ont affirmé qu'ils n'avaient jamais vu des gens aussi désireux d'apprendre. Rick Blundon, surintendant - Sécurité et Michael Tost, alors directeur général - SSE, les ont félicités et leur ont remis les certificats émis par la Formation sur les systèmes de survie.

Jamie Stagg, ambulancier paramédical et maintenant coordonnateur en chef, Al Johnston, (ancien plongeur et commandant sapeur-pompier et sauvetage souterrain) ainsi qu'Ed Hibbs (sauvetage souterrain, sapeur-pompier et plongeur) figuraient parmi les formateurs expérimentés ayant assuré la formation. Les membres de la brigade de Labrador City ont également reçu une formation sur les interventions médicales d'urgence animées par Colleen Rixon, surintendante - Santé et hygiène, ainsi que de la formation sur les premiers soins donnée par Rick Blundon. L'équipe d'intervention d'urgence de Churchill Falls ainsi que des membres des services

d'incendie de Labrador City et de Wabush ont également suivi en partie ces formations.

« Les brigades sont composées d'employés ayant des aptitudes et des capacités sortant de l'ordinaire. Ils sont courageux et n'ont surtout pas froid aux yeux. » indique Rick Blundon. « Ils apprennent à réfléchir lors de situations d'urgence, à prendre de bonnes décisions et le plus important, à travailler en équipe de façon sécuritaire ».



Brigade d'urgence - Labrador City

À l'arrière : Dwight Locke, Chad Peyton, Jerry Hackett, Jamie Stagg, Frank Saint, Jody Louvelle, Leo Hartery, Cyril Osmond, Chris Downs.

Au milieu : Max Filippi, Glen White, Matt Stacey, Donald Best, Grayson Layden. **À l'avant :** Denise Carroll, Kristi Rice, Ed Hibbs

Défi Bougez !

Dans le cadre de cette initiative qui a commencé le 10 mai, des employés de Rio Tinto dans le monde entier ont formé des équipes, activé leur podomètre et commencé à marcher.

Plus de 250 employés d'IOC à Labrador City, à Sept-Îles et à Montréal ont relevé le défi; les équipes étaient motivées à atteindre le minimum requis de 10 000 pas par jour.

Jocelyne Gauvin, adjointe exécutive à Montréal, parle avec enthousiasme de l'engagement de son équipe envers le défi. « Tous les membres sont très compétitifs, dit-elle. Chaque jour, nous essayons de faire mieux que la veille. »

À Labrador City, les employés sont épatés par la performance de l'équipe de l'Entrepôt

central, qui occupait le premier rang du classement au 31 mai, avec plus de trois millions de pas! Max Filippi estime que son travail lui a permis de faire de nombreux pas additionnels. « Je fais des tours pendant mes pauses, a déclaré Ron Earle, membre de l'équipe, simplement pour bouger et augmenter mon nombre de pas. » Scott Stone a parcouru 120 000 pas en une seule journée – ce qui est énorme ! « J'ai été actif toute la journée, raconte-t-il, car je construisais une clôture. » À ce jour, les membres de l'équipe de l'Entrepôt central ont perdu collectivement 23 kilos !

De leur côté, les quatre gars de l'équipe « Nord Sept-Iles » sont fiers de leur performance alors que leur position au classement alterne entre le 1er et le 3ème rang de la catégorie « Élite ». Éric

est un amateur de vélo qui roule plus de 50 km quotidiennement. Marcel suit un entraînement en circuit dans un centre de conditionnement. Carl multiplie les activités en allant jouer au soccer avec ses enfants et en s'entraînant. Jean s'en tient quant à lui à la marche ainsi qu'à l'appareil elliptique en raison d'une récente chirurgie à l'épaule qui restreint ses choix d'activités physiques. Leur objectif : rien de moins que la première place !

Nous souhaitons bonne chance à toutes les équipes d'ici la fin du défi, en août. Maintenez la cadence !

Photos d'équipe à la page 11



Les ultrasons pour inspecter les moteurs

Il arrive parfois qu'une conversation anodine entraîne des conséquences étonnantes. Prenons par exemple la discussion qu'ont eue Bill George, conseiller principal – fiabilité, et Glen Oldford, technologie principal – surveillance des conditions.

Bill se plaignait de la poussière dans les moteurs des camions et des chargeuses. Car un seul petit trou dans l'arrivée d'air de ces moteurs permet à la poussière de fer et de silice de s'infiltrer, ce qui, à la longue, provoque des dommages pouvant parfois aller jusqu'au remplacement du moteur valant 500 000 \$.

Pour réduire ce risque, on vérifie régulièrement l'huile du moteur. Si on constate que la teneur en fer et en silice augmente au même rythme, l'équipe de surveillance des conditions exige l'arrêt du camion ou de la chargeuse pour inspection. Dans le cas du moteur dont parlait Bill, les concentrations en contaminants avaient atteint 10 000 ppm de fer et 800 ppm de silice. Même après avoir démonté tout le système, les mécaniciens n'avaient pas été en mesure de trouver la fissure.

En fait, trouver ces petits trous presque invisibles peut prendre jusqu'à 12 heures, ce qui coûte cher en main-d'œuvre, en temps d'interruption et de perte de production.

Depuis le mois de mai 2009, le groupe de surveillance des conditions connaît beaucoup de succès avec l'application de la technologie des ultrasons sur les

systèmes d'arrivée d'air des camions et des chargeuses. Lorsque Bill a abordé les problèmes de poussières, Glen a tout de suite pensé au nouvel équipement à ultrasons qu'il avait récemment reçu. « Pourquoi ne pas s'inspirer des méthodes d'essai d'étanchéité pour repérer ces fuites ? » a-t-il pensé.

Les ultrasons ne servent généralement pas à faire des diagnostics de moteur, mais pourquoi ne pas tenter le coup ?

Les ultrasons à la rescousse

Un soir, armé de l'appareil à ultrasons, Glen a entrepris d'examiner un des moteurs avec des problèmes de poussières. Après avoir inséré un petit émetteur à hautes fréquences dans le système d'arrivée d'air, il a utilisé l'appareil à ultrasons à l'extérieur des conduites d'arrivée d'air, un peu comme s'il s'agissait d'un microphone, en espérant qu'une hausse abrupte de l'intensité sonore indiquerait la présence d'une fuite. Quinze minutes plus tard, Glenn l'avait trouvée.

Il a ensuite appelé un mécanicien, lui a montré comment utiliser l'équipement et – sans préciser l'emplacement de la fuite – lui a demandé de la localiser. Le mécanicien l'a repérée tout aussi rapidement : le trou se trouvait sous un collier, dans un coin difficile d'accès du moteur. Une fois la fuite colmatée, des échantillons d'huile ont été prélevés après 48 et 72 heures de fonctionnement. Résultat : la teneur en contaminants respectait les limites acceptables : le problème était réglé.

Selon Glen, il était essentiel de faire une bonne présentation de cette technologie pour convaincre les mécaniciens de l'adopter. « Il y avait bien quelques sceptiques au départ, admet-il, mais ils ont complètement changé d'avis. Ils ont d'ailleurs utilisé l'équipement à ultrasons avec succès sur trois autres camions et une chargeuse. »

Qui plus est, 22 mécaniciens détiennent déjà une accréditation de niveau 1 pour l'équipement à ultrasons, et Glen Oldford est en voie d'obtenir son accréditation de niveau 2.

Un article est récemment paru dans le magazine Uptime sur ce succès, et IOC a été mise en candidature pour l'obtention d'un prix dans la catégorie Best Ultrasound Inspection Program (meilleur programme d'inspection aux ultrasons).

Les ultrasons viennent à bout d'un problème de poussières

Comment ne pas apprécier un appareil qui permet de réduire de 12 heures à moins de 30 minutes le temps de réparation d'un moteur, d'économiser des centaines de milliers de dollars chaque fois qu'on l'utilise, et qui ne coûte que 8 000 \$!





Cindy et Tom Farrell - Opérateurs au concasseur

Une famille d'opérateurs

Tom Farrell, opérateur au concasseur depuis 32 ans, n'a jamais pensé qu'il travaillerait un jour avec sa fille Cindy. Pourtant, il lui enseigne aujourd'hui les rudiments du métier !

Employé d'IOC depuis 36 ans, Tom se prépare tranquillement à passer le flambeau à la nouvelle génération. Cindy a, quant à elle, suivi le programme « Employé du futur » au College of the North Atlantic et a été embauchée par IOC en 2004. Lorsqu'on lui a proposé de la former sur l'opération du concasseur et de remplacer temporairement un des opérateurs, elle a tout de suite accepté. « J'entends parler de ce travail par mon père depuis que je suis toute petite, raconte-t-elle. Je connaissais déjà tout

le monde – mon parrain travaille aussi ici ! Ça a été très facile pour moi de faire le saut. »

Tom a été un excellent professeur pour Cindy. « Elle peut m'appeler à la maison n'importe quand, dit-il. Ça ne me dérange pas du tout. Elle continuera probablement de m'appeler même une fois que j'aurai pris ma retraite !

« Je n'ai jamais pensé que Cindy et moi travaillerions tous les deux chez IOC, poursuit-il, à plus forte raison que nous ferions partie de la même équipe. »

Cindy dit que son fils de 14 ans blague en disant qu'il va lui aussi venir travailler avec elle comme opérateur

de concasseur. « Ce serait formidable, déclare Dionne Wareham, gestionnaire d'équipe de Cindy et de Tom. C'est très intéressant de voir la tradition familiale se poursuivre chez les Farrell. Nous sommes un petit groupe et c'est spécial d'avoir parmi nous un père et sa fille. »

Tous deux apprécient le rythme de leur travail. « Nous sommes toujours occupés, explique Cindy, c'est un travail très stable. »

Tom prévoit prendre sa retraite dans la prochaine année et il est convaincu que l'équipe d'opération du concasseur est entre bonnes mains. IOC n'aura que quelques années à attendre pour que le prochain Farrell reprenne le flambeau et poursuive la tradition familiale.

Améliorer les processus et réaliser des économies



Bill Patterson, réparateur opérateur mécanique 2, Doug Yetman, ingénieur en formation mécanique, Troy Buckle, gestionnaire d'équipe senior, Hector Chaisson, réparateur opérateur mécanique 2, Shiloh Cassell, planificateur et Baxter Lane, réparateur opérateur mécanique 2.

L'équipe des Services généraux peut être fière d'avoir réussi à rendre intéressante l'une des tâches les plus fastidieuses de l'atelier. Troy Buckle, gestionnaire d'équipe principal, Doug Yetman, ingénieur mécanique en formation, et Shiloh Cassell, planificateur, ont donné suite aux suggestions de Baxter Lane et de Bill Patterson, deux soudeurs expérimentés, et ont entièrement modifié le pénible travail de remplacement des portes des wagons de minerais.

«Au préalable, le plan de travail de cette tâche impliquait six étapes exigeantes en main-d'œuvre, déclare Troy. Il fallait enlever le revêtement, réparer les dommages à la structure, nettoyer, remplacer la plaque et souder; un travail énorme et ardu, qui nécessitait près de 300 heures. Les employés de l'atelier ont alors proposé de construire une nouvelle porte de wagon plutôt que de maintenir ce processus de réparation laborieux.»

« Nous refaisons constamment le travail, expliquent les soudeurs. C'est beaucoup plus facile de fabriquer une nouvelle porte et ça prend le quart du temps. »

« Le travail impliquait beaucoup d'arc air, ajoute Baxter, processus que nous avons complètement éliminé. C'est maintenant une tâche beaucoup plus sécuritaire et plaisante à exécuter. »

Selon Troy, son rôle et celui de ses collègues Doug et Shiloh consistait à appuyer l'idée des soudeurs et de les aider à concrétiser leur projet.

Gord Benoit, planificateur – Entretien à la division Minerais primaire, est l'un des utilisateurs des portes. « Les nouvelles portes sont conçues de sorte que la structure principale est exposée, dit-il, ce qui nous permet de voir les fissures ou les défauts avant que la situation ne se détériore. Du point de vue de la conception, ces portes sont largement supérieures. »

Cette idée nous permet d'économiser environ 20 000 \$ par porte et, selon Baxter Lane, à rendre plus agréable une tâche qui était bien pénible.

Démantèlement d'équipements pétroliers désuets



Au cours des derniers mois, d'importants travaux de démantèlement ont eu lieu sur le site d'IOC à Sept-Îles. En effet, plusieurs équipements pétroliers inutilisés depuis de nombreuses années ont finalement été démantelés et retirés. Les coûts reliés à ces travaux représentent plus de 1,2 million de dollars.

Les travaux ont débuté au début novembre 2009 et ont été complétés en janvier 2010. En tout, c'est environ 500 tonnes de ferraille (tuyaux, équipements divers) qui ont été éliminées. Ces travaux ont présenté plusieurs difficultés et défis techniques pour l'équipe d'Ingénierie de Sept-Îles qui a dû faire preuve

d'ingéniosité et qui a eu recours à des solutions astucieuses. Toutes les mesures nécessaires avaient été prises afin de prévenir toute fuite et/ou déversement de produits pétroliers dans l'environnement. On a ainsi pu procéder à un nettoyage efficace de la tuyauterie contaminée et garantir une saine gestion des résidus générés. La collaboration de tous les intervenants a permis de compléter le projet sans qu'aucun déversement important ne se produise.

Les travaux de démantèlement et d'excavation ont été réalisés en conformité avec les exigences réglementaires applicables et ont été supervisés par un vérificateur externe qualifié auprès de la Régie du bâtiment

du Québec. De même, une firme externe a procédé au prélèvement d'échantillons de sols à diverses profondeurs afin de produire une étude de caractérisation environnementale.

Malgré leur ampleur, les travaux ont bien été coordonnés de sorte qu'ils n'ont eu aucune incidence sur les opérations. Le respect des politiques et normes de sécurité dans la gestion quotidienne des entrepreneurs a fait en sorte qu'aucun accident n'est survenu.

Ces travaux s'inscrivent dans un programme de mise à niveau des équipements pétroliers et viennent compléter le retrait d'installations datant d'une autre époque.

ÉQUIPEMENTS RETIRÉS

+ 4 km	Conduites souterraines (mazout lourd et diesel) reliant le parc à carburant et le concentrateur
+ 2 km	Conduites aériennes (mazout lourd et diesel) reliant le concentrateur à l'usine de bouletage
2	Anciens réservoirs de diesel (70 000 gallons chacun) et la salle des pompes d'une ancienne rampe de ravitaillement (incluant la conduite souterraine les reliant à la ligne aérienne de diesel)
2	Réservoirs (mazout lourd / 282 000 gallons et diesel / 55 000 gallons) et une salle de pompage rattachés à l'usine de bouletage (incluant la digue, le séparateur eau-huile et la portion de tuyauterie aérienne les raccordant à
1	Salle de pompage au parc à carburant

Une table élévatrice modèle

Afin de réparer et de remplacer les moteurs des locomotives, les employés de l'Atelier des locomotives se servent d'une table élévatrice.

La table dont les employés disposaient il y a encore quelques mois présentait plusieurs risques. Un employé devait se placer sous la locomotive alors qu'un autre employé actionnait la télécommande afin d'abaisser la table au bon niveau pour exécuter le travail. La sécurité de l'employé se trouvant en-dessous de la locomotive dépendait donc de l'employé ayant le contrôle entre les mains. Selon la charte de sécurité de la CSST, cet outil de travail était coté 5; ce qui représente le plus haut risque de danger.

Nous devons donc obligatoirement remplacer cet outil de travail par un nouveau plus ergonomique et qui éliminerait les risques. Steve Bourgeois, Rogerio Bernardo et Alain Proulx, tous réparateurs opérateurs mécanique 2 à l'Atelier des locomotives, Éric Porlier, dessinateur technique et

Frédéric Lesage, gestionnaire d'équipe, ont donc planché à la conception et à la fabrication d'une table élévatrice qui répondrait aux exigences de travail de l'équipe et améliorerait le niveau de sécurité.

Grâce à l'implication et la collaboration de tous, la nouvelle table élévatrice a été conçue de manière à ce que les employés puissent travailler en position debout. Ils s'installent maintenant sur des tapis tactiles situés sur les côtés de la table, ce qui rend le mouvement de la table impossible tant et aussi longtemps qu'une personne se trouve sur un de ces tapis.

La nouvelle table élévatrice est fonctionnelle depuis avril dernier et l'équipe est très fière du travail accompli. Non seulement cet outil de travail est presque devenu une pratique exemplaire et un modèle à suivre pour les autres compagnies mais il a aussi permis à IOC de sauver du temps en évitant des déplacements inutiles et éliminant de longs délais.



Steve Bourgeois et Alain Proulx, réparateurs opérateurs mécanique 2, Éric Porlier, technologue mécanique, Frédéric Lesage et Yan Leblanc, gestionnaires d'équipe

Quatre générations chez IOC

Lorsque Alex Mayo, 19 ans, s'est présenté pour sa première journée de travail chez IOC, le 2 septembre 2008, en tant qu'apprenti-électricien, sa famille est entrée dans le livre des records d'IOC. « C'est un honneur de représenter la quatrième génération de ma famille à travailler chez IOC » de dire Alex. Sa famille comptera certainement le plus long état de service cumulé par ses membres!

La dynastie a débuté en 1963 alors que Joseph Mayo et sa famille ont quitté Eddies Cove, un petit village de pêcheurs de Terre-Neuve, pour emménager à Labrador City. Comme plusieurs Terre-Neuviens à cette époque, Joseph était à la recherche d'une plus grande sécurité économique pour sa famille et l'a trouvée chez IOC.

« Je ne peux rien dire de mal sur IOC » assure Joseph, qui a pris sa retraite en 1995. « Au fil du temps, IOC nous a soutenus bon an mal an. Je suis heureux d'être venu m'établir ici. »

Joseph a été témoin d'énormes changements au cours de sa carrière de 31 ans. « Le froid extrême et le manque de confort matériel comparativement à aujourd'hui, ont marqué mes premières années. Je me souviens avoir dormi dans des »baraques« et de m'être rendu au travail à bord de tracteurs semi-remorque équipés de bancs et sans chauffage même



Walter Galliot,
arrière-grand-père d'Alex



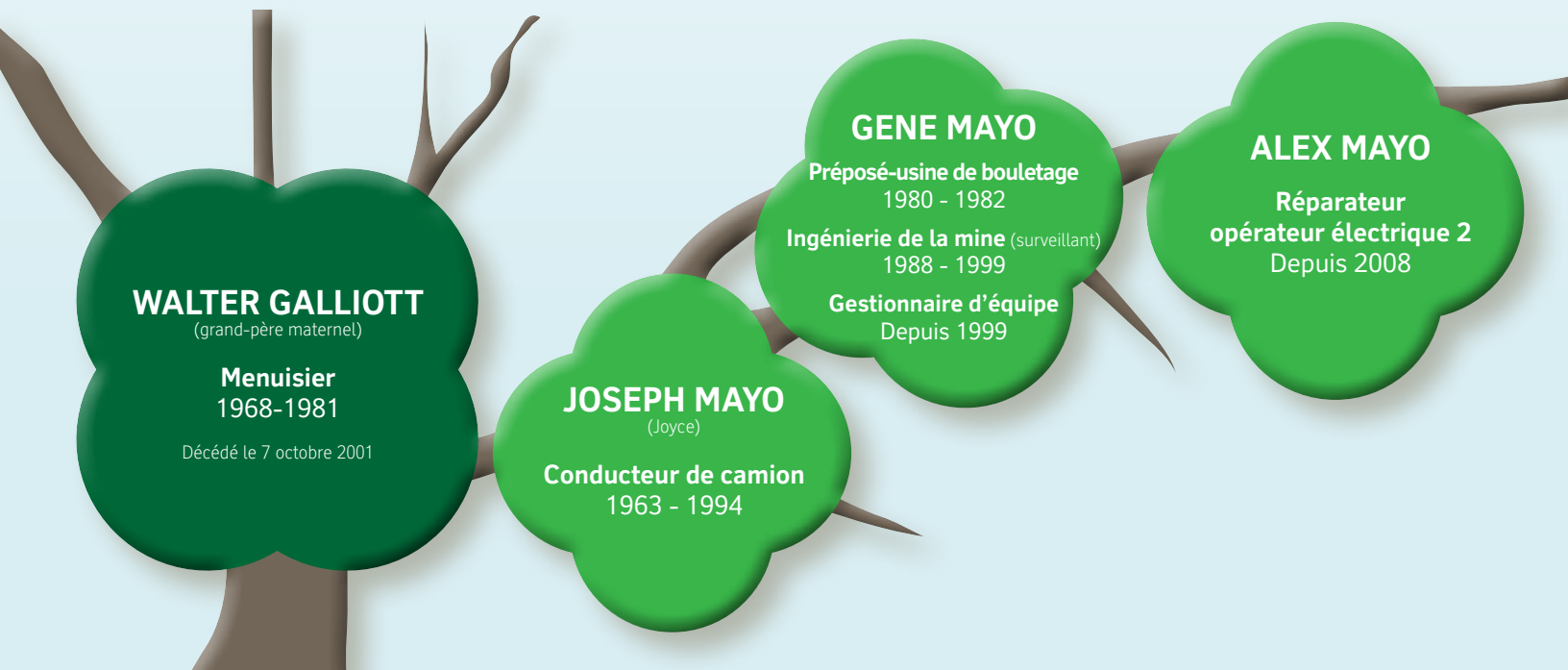
Alex Mayo, son père, Gene Mayo,
et son grand-père, Joseph Mayo.

s'il faisait entre -30 et -40 . Il ne faisait vraiment pas chaud dans les cabines des équipements qui, en plus, étaient très mal isolées. En comparaison, les cabines d'aujourd'hui sont presque des Cadillac. »

Le fils de Joseph, Gene Mayo, la troisième génération de la famille chez IOC, est actuellement un gestionnaire d'équipe au sein de la division Minerai primaire, mais il était presque encore un bébé lorsqu'il est arrivé avec sa famille. Bien que ses souvenirs soient vagues, il se rappelle que son grand-père maternel, Walter Galliot, qui avait aussi quitté Terre-Neuve pour venir travailler chez IOC en 1969, était à ce moment dans la cinquantaine et est décédé en 2001. Walter représentait la première génération de la famille à

travailler pour le compte d'IOC. Gene a travaillé chez IOC pendant presque 25 ans. « Je me considère chanceux d'avoir pu travailler chez IOC. Mon grand-père travaillait ici, mon père travaillait ici, et me voilà maintenant qui travaille ici avec mon fils. ». Molly et Troy, deux autres membres de la famille de Gene, travaillent également chez IOC.

Aujourd'hui, en tant que jeune homme fraîchement sorti d'une école de formation professionnelle, Alex se sent passablement chanceux d'avoir obtenu un emploi permanent chez IOC. Six de ses 16 compagnons de classe ont aussi un emploi chez IOC. « J'apprécie vraiment ma chance » termine-t-il.



WALTER GALLIOTT
(grand-père maternel)

Menuisier
1968-1981

Décédé le 7 octobre 2001

JOSEPH MAYO
(Joyce)

Conducteur de camion
1963 - 1994

GENE MAYO

Préposé-usine de bouletage
1980 - 1982

Ingénierie de la mine (surveillant)
1988 - 1999

Gestionnaire d'équipe
Depuis 1999

ALEX MAYO

**Réparateur
opérateur électrique 2**
Depuis 2008

Les employés d'IOC s'impliquent à fond cet été !



Pédalez pour les enfants, 18 juin - Montréal

- Un grand total de 635 000 \$
- Une équipe composée de 8 employés d'IOC et de Rio Tinto
- L'équipe IOC / Rio Tinto a amassé 36 000 \$ pour l'Hôpital pour enfants de Montréal



Relais pour la vie - 11 juin - Sept-Îles

- Un grand total de 153 750 \$
- 660 marcheurs (52 équipes)
- 3 équipes d'IOC (33 employés)
- 201 survivants
- Plus de 5 000 luminaires



Relais pour la vie, 12 juin - Labrador Ouest

- Un grand total de 117 000 \$
- 29 équipes
- 100 survivants
- 1 400 luminaires
- L'équipe "Friends for Life" d'IOC a amassé 32 324,75 \$

Tom Albanese, chef de la direction de Rio Tinto, visite le siège social d'IOC à Montréal



Ne manquez pas le pique-nique IOC!

Samedi, 21 août 2010

Tous les détails vous seront communiqués début juillet sur IOCTv.



Rio Tinto

DÉFI BOUGEZ !

(article paru à la page 7)



« NORD SEPT-ÎLES », IOC SEPT-ÎLES

Carl Poirier, gestionnaire d'équipe - Nord Sept-Îles;
Marcel Marticotte, Éric Jomphe et Jean Guérault, réparateurs opérateurs mécanique 2 - Nord Sept-Îles.



« ON THE MOVE », IOC MONTREAL

Jocelyne Gauvin, adjointe exécutive
Elisabeth Prévost, adjointe exécutive principale
Marie-Laure Cimetier, conseillère principale - Amélioration
Kim Raymond, adjointe exécutive



« CENTRAL WAREHOUSE », IOC LABRADOR CITY

Dean Hamlyn, magasinier
Scott Stone, conducteur de camion
Max Filippi, magasinier
Ron Earl, préposé - Traitement



Bienvenue à nos nouveaux collègues

ATELIERS DES WAGONS

Éric Buteau, réparateur opérateur mécanique 2
Dominic Lauzier, réparateur opérateur mécanique 2
Éric Poirier, réparateur opérateur mécanique 2
Frédéric Touzel, réparateur opérateur mécanique 2

CAMIONS LÉGERS

Jamie Randell, réparateur opérateur mécanique 2

CONCENTRATEUR

Melissa Boyd, journalière
Sheldon Drover, gestionnaire d'équipe - Opérations
Cherie Hamlyn, opérateur réparateur
Thomas Hodder, opérateur réparateur
Steven McDonald, réparateur opérateur électrique 1
Todd Pardy, réparateur opérateur électrique 1
David Warren, réparateur opérateur électrique 1
Shalene Wall, opérateur réparateur

CONTRÔLE FINANCIER

Marco Letto, comptable débutant

COUR DE RÉCUPÉRATION / ENTRETIEN DE LA VOIE

Dan Guillaume Pelletier, opérateur réparateur sénior
Mathieu St-Onge, opérateur réparateur sénior

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES

Nick Gardiner, ingénieur principal - Planification de la mine
Kent Carter, géologue

ENTREPÔT

Guy Bouchard Laurent, opérateur réparateur
Roger Ford, magasinier
Troy Glover, magasinier
Lisa Hoskins, magasinier
Amanda Mclean, magasinier
Reginald Parsons, magasinier

ENTRETIEN DE LA VOIE

Marc Boulay, opérateur réparateur sénior
Donald Collard, opérateur réparateur sénior
Miguel Croft, opérateur réparateur sénior
Éric Lebrasseur, opérateur réparateur sénior
Olivier Jauron Bélanger, opérateur réparateur sénior
Ronald Morency, opérateur réparateur sénior

Steve Pelletier, opérateur réparateur sénior
Frédéric Thibeault, opérateur réparateur sénior
Tommy Thibaudeau, opérateur réparateur sénior
Alain Vaillancourt, gestionnaire d'équipe - Train de travaux

ENTRETIEN ÉLECTRIQUE ADMIN

Jamie Abbott, gestionnaire d'équipe

ENTRETIEN ET INGÉNIERIE

Gerard Kelly, ingénieur - Fiabilité

ENTRETIEN - MINERAI PRIMAIRE

Kristal Hynes, adjointe administrative

ENTRETIEN - USINE DE BOULETAGE

Kenneth Whitten, spécialiste - Gestion des entrepreneurs

ÉQUIPEMENT MOBILE

Thomas Dostie, réparateur opérateur mécanique 2
Cory Guy, planificateur
Tyler Kean, réparateur opérateur mécanique 2
Katherine King, réparateur opérateur mécanique 2

GARE ET COUR

Marcus Cardwell, Mécanicien de locomotive
Shayne Drover, Mécanicien de locomotive
Leon Hardiman, Mécanicien de locomotive
Jeremy Parsons, Mécanicien de locomotive
Christopher Raymond, Mécanicien de locomotive

GESTION DES RÉSIDUS

Jerome Rideout, réparateur opérateur mécanique 2

INGÉNIERIE

Fadi Alzibary, ingénieur mécanique
Geoffrey Norman, technologue mécanique

INGÉNIERIE DU PROCÉDÉ

Adam Friedberg, surintendant

LIVRAISON DES PRODUITS

Sheldon Gavin, réparateur opérateur mécanique 2

PRÉPARATION ALIMENTATION - ENTRETIEN

Benoit Brochu, réparateur opérateur mécanique 2

PROCÉDÉ

Leonard Mesher, réparateur opérateur mécanique 2
Michael Ward, réparateur opérateur mécanique 2

MINERAI PRIMAIRE

John Fitzpatrick, opérateur réparateur
Sabrina Lawlor, opérateur réparateur
Beverly Ann O'Brien, géologue en formation
David Ponce, ingénieur minier en formation
Christian Sheppard, technicien géologue

PROJETS D'EXPANSION

Jacob Makil, ingénieur en formation mécanique

SANTÉ ET HYGIÈNE

Kathleen Lee, ergonomie

SÉCURITÉ

Kristi Rice, agent de sécurité
Anthony John Smith, agent de sécurité
Mary Tucker, adjointe administrative

SERVICES TI

Dave Arseneault, analyste - Services clients
Simon Cooke Poirier, analyste - Services clients
Jean François Fortier, analyste - Services clients

SOUTIEN AU RENDEMENT

Eunice Earle, adjointe administrative
Tina Harris, administratrice

TRANSPORT ET TRAFFIC

Vincent Bordeleau, gestionnaire d'équipe

USINE DE BOULETAGE

Tammy Collins, opérateur réparateur
Tyler Hollett, réparateur opérateur électrique 1
Kenneth Muise, réparateur opérateur électrique 1

USINE THERMIQUE

Nathan Gosh, mécanicien de machines fixes 3e classe
Christopher Twyne, mécanicien de machines fixes 3e classe

Félicitations !

Aux employés ayant récemment complété leur certification interprovinciale « Red Seal »

Colin Rideout - Électricien industriel
Greg Reid - Électricien industriel
Kenneth Fitzgerald - Électricien industriel
John Cumby - Électricien industriel

In memoriam Nous présentons nos sincères condoléances aux familles de

Claude Goudie, décédé le 31 janvier 2010
Albert Roussy, décédé le 3 mars 2010
Eric Ward, décédé le 5 mars 2010
Fred Todd, décédé le 6 mars 2010
Renaud Salvail, décédé le 9 mars 2010
Hervé Murray, décédé le 16 mars 2010
Gerry Manning, décédé le 20 mars 2010

Ghislain Ross, décédé le 6 avril 2010
Nicola Di Lorenzo, décédé le 8 avril 2010
William Churchill, décédé le 13 avril 2010
Jean-Louis Ross, décédé le 14 avril 2010
Blake McCulloch, décédé le 18 avril 2010
Morrie Bazilsky, décédé le 21 avril 2010
Frank Maver, décédé le 25 avril 2010

Vernon Smith, décédé le 26 avril 2010
Carl Lindstrom, décédé le 29 avril 2010
Adeodat Robichaud, décédé le 30 avril 2010
Julien Jarnet, décédé le 10 mai 2010
Yvon Lévesque, décédé le 10 mai 2010
Hermel Castilloux, décédé le 11 mai 2010
Patrice Savard, décédé le 22 mai 2010

Mine au Port L'équipe :

Sarah Budgell, Communications et relations externes
Darlene Collins, Amélioration de produits
Pascale Gauthier, Développement durable et Environnement
Barry Hillier, Ingénierie
Sean Hiscock, Santé et sécurité
Éric Labrie, Transport et Ateliers
Judith Leclerc, Lean
Connie Lane, Minerais primaire
Hughes Lapierre, Terminal

Nicolas Mercier, IPT
Krista Norman, Communications et relations externes
Randy Philpott, Services généraux
Carl Poirier, Ateliers
Natalie Rouleau, Communications et relations externes.
Stephanie Ste. Marie, Lean/Ressources humaines
Chantill Strangemore, Technologies de l'information et des systèmes
Jacqui Winter, Communications et relations externes

Compagnie minière IOC

Produit par le service des Communications
www.ironore.ca • krista.norman@ironore.ca • Tél. : 709 944-8400 #8349
Mise en page : Naika Communications inc.



Poste-publications commerciales :
N° compte 1006379 • N° de convention 40005861
Compagnie minière IOC, 1, rue Retty, Sept-Îles (Québec) G4R 3C7



Recyclé

Contribue à l'utilisation responsable
des ressources forestières
www.fsc.org Cert no. SGS-COC-005105
© 1996 Forest Stewardship Council

