

EN004229**RAPPORT D'ENQUÊTE**

**Accident mortel survenu le 10 janvier 2019 à un travailleur de
l'entreprise Pièces d'Autos Choc située au
4028, chemin de l'Église à Laterrière**

Direction régionale du Saguenay—Lac-Saint-Jean

Version dépersonnalisée

Inspecteurs :

Frédéric Potvin

Stéphane Simard

Date du rapport : 12 juin 2019

Rapport distribué à :

- Monsieur [A], Pièces d'Autos Choc
- Madame Francine Danais, coroner
- Monsieur Donald Aubin, directeur de la santé publique

TABLE DES MATIÈRES

<u>1</u>	<u>RÉSUMÉ DU RAPPORT</u>	<u>1</u>
<u>2</u>	<u>ORGANISATION DU TRAVAIL</u>	<u>2</u>
2.1	STRUCTURE GÉNÉRALE DE L'ÉTABLISSEMENT	2
2.2	ORGANISATION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL	2
2.2.1	MÉCANISMES DE PARTICIPATION	2
2.2.2	GESTION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ	3
2.2.2.1	SUPERVISION ET INSPECTION DES LIEUX	3
2.2.2.2	PROGRAMME DE PRÉVENTION	3
2.2.2.3	COMITÉ DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	3
2.2.2.4	FORMATION ET INFORMATION	3
<u>3</u>	<u>DESCRIPTION DU TRAVAIL</u>	<u>4</u>
3.1	DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	4
3.2	DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER	4
3.3	DESCRIPTION DES ÉQUIPEMENTS	5
<u>4</u>	<u>ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE</u>	<u>6</u>
4.1	CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	6
4.2	CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	8
4.2.1	DÉCLARATION DES TÉMOINS	9
4.2.1.1	[B]	9
4.2.1.2	[...]	9
4.2.2	LÉGISLATION APPLICABLE	10
4.2.3	EXPÉRIENCE DES TRAVAILLEURS	10
4.3	ÉNONCÉS ET ANALYSE DES CAUSES	11
4.3.1	UN TRAVAILLEUR EST MORTELLEMENT ÉCRASÉ PAR UNE CHARGEUSE SUR ROUES LORS D'UNE MANŒUVRE DE REcul	11
4.3.2	LA GESTION DES DÉPLACEMENTS DANS LA COUR EST DÉFICIENTE, CAR L'EMPLOYEUR PERMET QUE LES VÉHICULES ET LES PIÉTONS EMPRUNTENT LES MÊMES VOIES DE CIRCULATION.	12
<u>5</u>	<u>CONCLUSION</u>	<u>13</u>
5.1	CAUSES DE L'ACCIDENT	13
	<u>ANNEXE A - ACCIDENTÉS</u>	<u>14</u>
	<u>ANNEXE B - LISTE DES TÉMOINS ET DES AUTRES PERSONNES RENCONTRÉES</u>	<u>15</u>
	<u>ANNEXE C - RELEVÉS – ENVIRONNEMENT CANADA</u>	<u>16</u>
	<u>ANNEXE D - BIBLIOGRAPHIE</u>	<u>18</u>

SECTION 1**1 RÉSUMÉ DU RAPPORT****Description de l'accident**

Le 10 janvier 2019, l'homme de cour est écrasé par la chargeuse sur roues (ci-après nommée chargeuse) lors d'une manœuvre de recul alors qu'il circule à pied dans la cour de l'entreprise.

Conséquence

Le travailleur décède.



Photo 1 : Vue aérienne de la cour
Source : CNESST

Abrégé des causes

Un travailleur est mortellement écrasé par une chargeuse sur roues lors d'une manœuvre de recul.

La gestion des déplacements dans la cour est déficiente, car l'employeur permet aux véhicules et aux piétons d'emprunter les mêmes voies de circulation.

Le présent résumé n'a pas de valeur légale et ne tient lieu ni de rapport d'enquête, ni d'avis de correction ou de toute autre décision de l'inspecteur. Il constitue un aide-mémoire identifiant les éléments d'une situation dangereuse et les mesures correctives à apporter pour éviter la répétition de l'accident. Il peut également servir d'outil de diffusion dans votre milieu de travail.

SECTION 2

2 ORGANISATION DU TRAVAIL

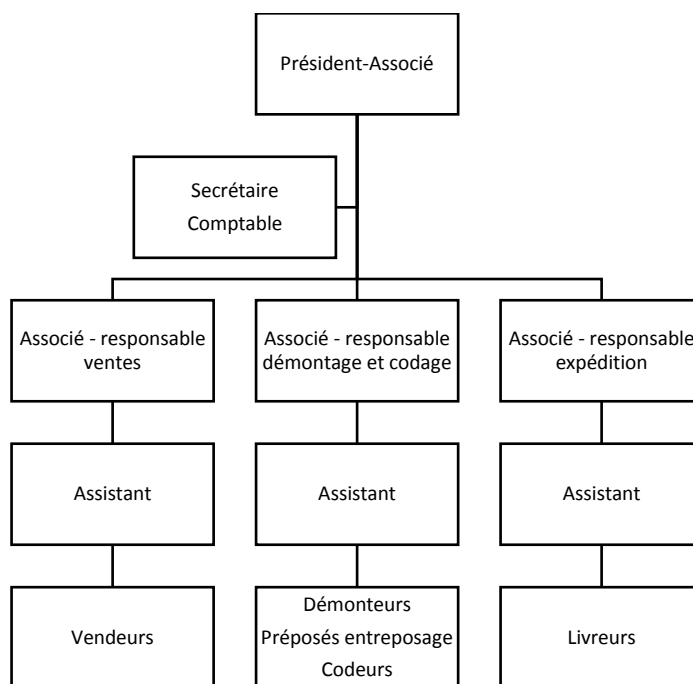
2.1 Structure générale de l'établissement

L'entreprise Pièces d'Autos Choc (ci-après nommée PAC) est un commerce spécialisé dans la récupération et la vente de pièces neuves et usagées destinées au secteur automobile.

L'établissement, situé au 4028, chemin de l'Église à Laterrière, comprend un bureau de vente, un garage où les pièces sont démontées et une cour où sont entreposés les véhicules. Le commerce est ouvert du lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 13 h à 17 h.

L'entreprise est divisée en trois (3) départements distincts : les ventes, les pièces et l'expédition.

Chaque département est géré par un directeur assisté d'un chef d'équipe. L'entreprise emploie une quarantaine de travailleurs.



Organigramme de l'entreprise

2.2 Organisation de la santé et de la sécurité du travail

2.2.1 Mécanismes de participation

Il n'y a pas de comité de santé et de sécurité (CSS) actif dans l'entreprise. Des pauses-sécurité sont tenues à l'occasion et les travailleurs sont invités à signaler toute situation dangereuse.

2.2.2 Gestion de la santé et de la sécurité

[...] Les observations qui découlent de ces visites permettent d'élaborer un plan d'action que l'employeur est invité à appliquer. Le plan d'action 2018-2019 traite du travail dans la cour. Il est mentionné de fournir des dossards à tous les travailleurs qui doivent circuler dans la cour et d'assurer la présence de la signalisation requise.

En 2018, l'entreprise PAC entreprend une réorganisation et engage [...] afin de la soutenir dans sa gestion. Le volet santé et sécurité est l'un des mandats qui sont confiés à [...].

2.2.2.1 Supervision et inspection des lieux

Selon un directeur, des tournées d'inspection sont réalisées de façon hebdomadaire. Il s'agit d'observations générales des lieux de travail et aucun document n'est rempli. Une rétroaction est faite avec les travailleurs concernés.

2.2.2.2 Programme de prévention

[...] PAC a élaboré et applique un programme de prévention. Ce programme identifie les dangers, les moyens de contrôle et désigne un responsable pour effectuer les mesures correctives. Le programme 2016-2017 n'aborde pas les déplacements dans la cour. Le programme de 2018-2019 prévoit, quant à lui, le port d'un dossard à bandes réfléchissantes et recommande d'assurer la présence de la signalisation requise.

2.2.2.3 Comité de santé et de sécurité

Un CSS a déjà été actif dans l'entreprise. Toutefois, ses activités ont cessé à la suite du départ d'un employé en 2017. Dans le cadre de la réorganisation, les activités de ce comité devaient reprendre en 2019.

2.2.2.4 Formation et information

Les travailleurs qui utilisent le chariot élévateur ont suivi une formation de cariste en 2014 et en 2017. Ils détiennent une attestation décernée par un formateur agréé. [B] a également suivi la formation de cariste adaptée pour l'utilisation d'une chargeuse munie de fourches.

SECTION 3

3 DESCRIPTION DU TRAVAIL

3.1 Description du lieu de travail

L'entreprise récupère des véhicules pour la revente de pièces. L'établissement a une superficie totale de 12 000 m². Le bâtiment principal a 650 m². Il dispose de quatre (4) portes de garage à l'avant et deux (2) à l'arrière.

Les véhicules récupérés sont entreposés dans la cour arrière d'une superficie d'environ 10 000 m². Une voie de circulation principale permet les déplacements sur le site et l'accès aux différents bâtiments d'entreposage de pièces. Aucune signalisation n'est en place dans la cour.



Photo 2 : Vue de l'établissement
Source : YouTube, modifiée CNESST

3.2 Description du travail à effectuer

L'homme de cour a pour principale fonction de démanteler les petites pièces sur les véhicules entreposés dans la cour. Il effectue un travail manuel à l'aide d'outils et s'occupe du triage primaire des pièces. Pour se déplacer sur le site, il utilise un véhicule de service ou encore il parcourt la distance à la marche. Sa charge de travail est en fonction des commandes des clients, des besoins des commis du service à la clientèle et de la disponibilité des pièces entreposées. Il est informé des pièces à démonter sur les véhicules à partir des billets de travail produits par les commis. Ces billets sont imprimés dans le garage et ensuite récupérés par l'homme de cour.

L'homme de cour relève du [A]. Il se réfère également à [B] qui est [...].

[B] reçoit les véhicules récupérés, gère la disposition des véhicules dans la cour et assure l'entretien des voies de circulation. Il déplace également les véhicules pour le démantèlement des pièces dans le garage.

3.3 Description des équipements

La chargeuse impliquée dans l'accident est de marque Komatsu, modèle [...], de l'année 2016. Elle est la propriété de PAC et ses entretiens sont faits selon les recommandations du fabricant. La chargeuse possède une alarme de recul fonctionnelle.

Divers accessoires, tels des godets et des fourches, sont disponibles selon les tâches à effectuer par [B].

SECTION 4

4 ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE

4.1 Chronologie de l'accident

Le jour de l'accident, l'homme de cour et [B] commencent leur journée vers 8 h et effectuent leurs tâches habituelles.

Vers 14 h, [B] procède au déneigement des voies de circulation en raison de la neige accumulée pendant la journée.

Vers 14 h 30, l'homme de cour rencontre [B] pour discuter d'une pièce à récupérer sur une automobile. À ce moment, l'homme de cour est debout, près de la chargeuse, tandis que [B] est dans son véhicule. Lors de cette discussion, il est convenu que [B] ira aider l'homme de cour après avoir déplacé un conteneur situé à environ 20 m du point de rencontre (Schéma 1).

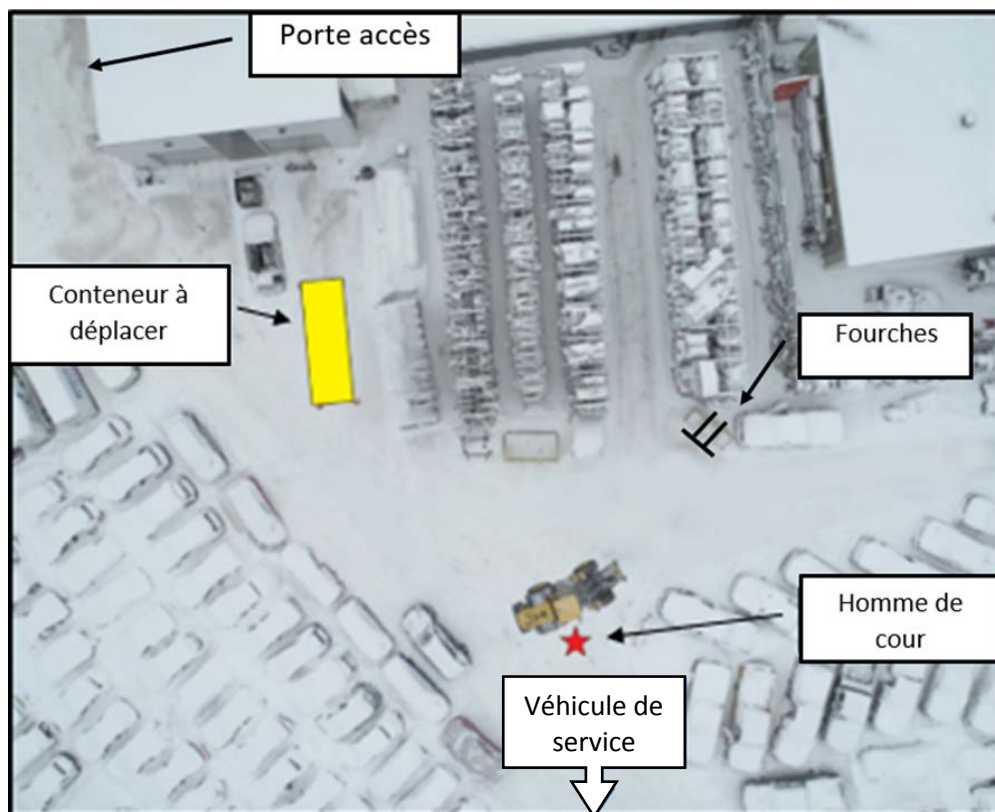


Schéma 1 : Position de la chargeuse, du travailleur et du conteneur
Source : CNESST

Ce contenu vide, livré plus tôt dans la journée, doit être déplacé vers son emplacement final. La chargeuse doit être positionnée sur le côté du conteneur pour le pousser vers l'espace libre (Schéma 2).

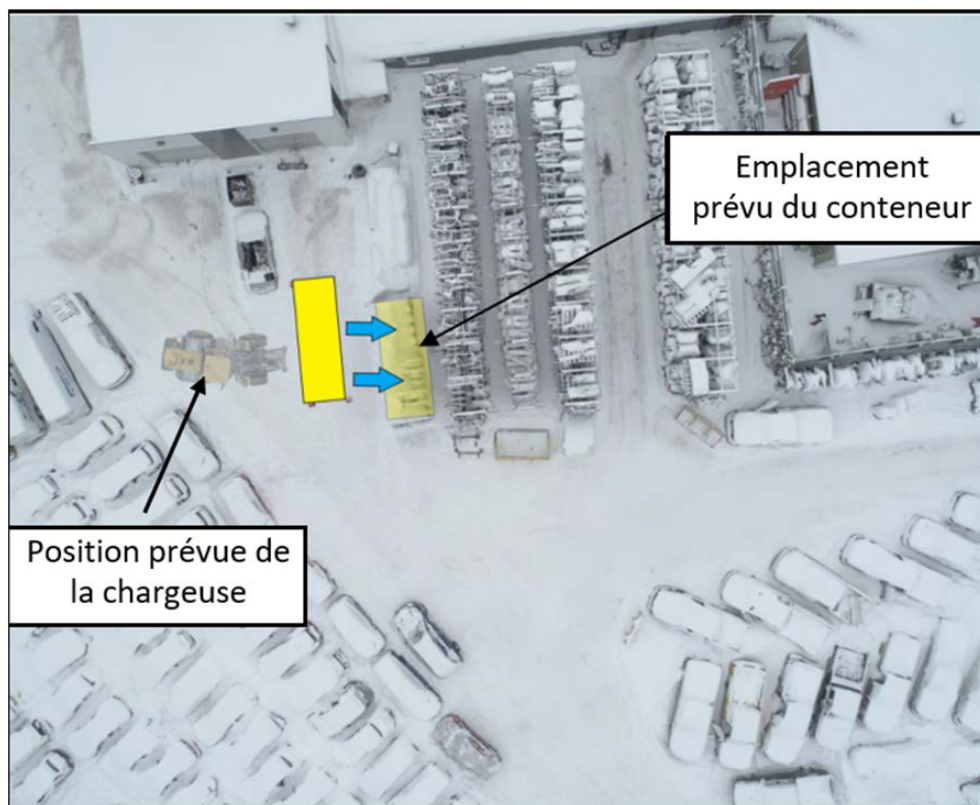


Schéma 2 : Déplacement prévu du conteneur
Source : CNESST

Après leur discussion, [B] voit l'homme de cour s'éloigner dans la direction opposée au conteneur. Ce dernier se dirige vers son véhicule de service situé à environ 40 m du point de rencontre.

[B] avance d'environ 15 m pour retirer son godet et mettre en place les fourches pour pousser le conteneur. Avant d'effectuer sa manœuvre de recul vers le conteneur sur une distance d'environ 30 m, [B] regarde derrière lui de tous les côtés et constate que la voie est libre. Il entame sa manœuvre de recul et pivote le haut du corps vers la gauche pour voir derrière lui. Pendant la manœuvre, il regarde à quelques reprises à droite. La manœuvre de recul est effectuée en braquant vers la gauche pour passer dans la voie de circulation entre le conteneur et les véhicules entreposés (Schéma 3).

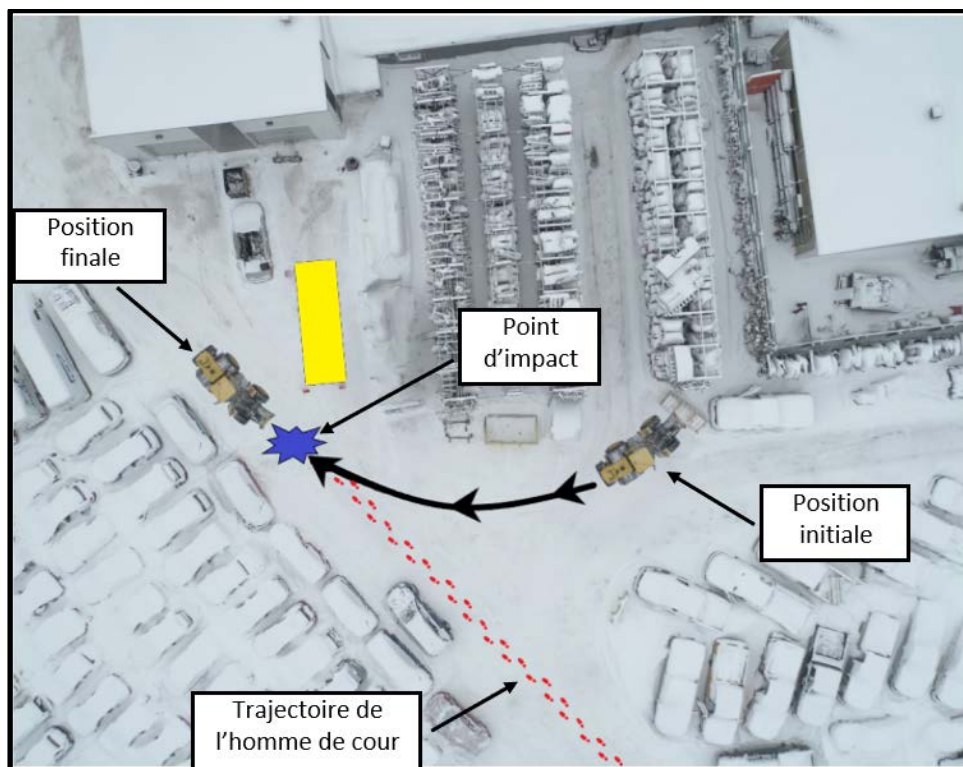


Schéma 3 : Manœuvre de recul de la chargeuse
Source : CNESST

Après s'être rendu à son véhicule de service, l'homme de cour se dirige à pied vers le garage. Il emprunte la même voie de circulation que la chargeuse. Pour se rendre au garage, il doit passer à côté du conteneur vide.

Alors qu'il approche du conteneur, [B] sent qu'il a rencontré un obstacle du côté droit avec la chargeuse. Il immobilise celle-ci et voit un objet au sol. Il descend et découvre l'homme de cour étendu près des fourches. Il s'approche de la victime, constate son état et se dirige vers le garage pour demander de l'aide.

Le décès de l'homme de cour est constaté sur place par les services d'urgence.

4.2 Constatations et informations recueillies

La coactivité entre la chargeuse et l'homme de cour est usuelle dans l'aire du parc automobile. L'homme de cour y circule soit avec son véhicule, soit à pied.

Le jour de l'accident, il porte son dossard à bandes réfléchissantes et des bottes de sécurité.

L'homme de cour utilise parfois le système de communication qui est à sa disposition. Ce système permet notamment de contacter [B].

L'employeur n'a pas attribué de voie ou de passage réservé aux piétons. Par conséquent, il n'y a aucune signalisation présente dans la cour.

Dans l'après-midi du 10 janvier, il y avait des averses de neige et de la poudrière élevée selon Environnement Canada (Annexe C).

Pour dégager les voies de circulation, [B] a déneigé la cour dans les minutes précédant l'accident, ce qui a laissé un fond lisse de neige durcie.

4.2.1 Déclaration des témoins

4.2.1.1 [B]

- Il se tourne pour regarder en arrière lors des manœuvres de recul, car il n'utilise pas les rétroviseurs.
- Selon lui, l'homme de cour se servait rarement de la radio pour communiquer. La plupart du temps, il lui faisait signe et venait lui parler.
- Il a demandé le port de la veste à bandes réfléchissantes, la limitation de la circulation à pied et l'accompagnement des visiteurs dans la cour.
- Il n'y a pas de route réservée pour les piétons dans la cour.

4.2.1.2 [...]

- Ils décrivent les tâches et l'ancienneté approximative de l'homme de cour.
- [D] n'a jamais entendu parler d'un événement semblable. [E] a eu, quant à lui, connaissance d'une manœuvre de recul dangereuse au garage impliquant un chariot élévateur devant l'établissement. Il a alors rencontré les travailleurs concernés.
- L'un des mandats de [...] est de définir les tâches de tous les travailleurs de l'entreprise. Celles de l'homme de cour étaient sur le point de lui être transmises.
- [...]
- Le port du dossard est obligatoire dans la cour et tous les visiteurs doivent être accompagnés pour se déplacer.
- Il est usuel que l'homme de cour circule à pied. Il utilisait aussi un véhicule lorsque la distance à parcourir était plus grande.

4.2.2 Législation applicable

Selon l'article 51 paragraphes 1 et 3 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST) :

L'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur. Il doit notamment :

1° s'assurer que les établissements sur lesquels il a autorité sont équipés et aménagés de façon à assurer la protection du travailleur;

3° s'assurer que l'organisation du travail et les méthodes et techniques utilisées pour l'accomplir sont sécuritaires et ne portent pas atteinte à la santé du travailleur.

4.2.3 Expérience des travailleurs

L'homme de cour travaille pour l'entreprise PAC [...]

[...]

4.3 Énoncés et analyse des causes

4.3.1 Un travailleur est mortellement écrasé par une chargeuse sur roues lors d'une manœuvre de recul

En après-midi, l'homme de cour rencontre [B] pour discuter d'une pièce à récupérer sur une automobile. Il est alors convenu que [B] ira aider l'homme de cour après avoir déplacé le conteneur vide qui a été livré plus tôt dans la journée.

Après leur discussion, [B] voit l'homme de cour se rendre vers son véhicule de service situé à environ 40 m du point de rencontre. L'homme de cour marche alors dans la direction opposée au conteneur à déplacer.

[B] avance la chargeuse pour mettre en place les fourches qui serviront à déplacer le conteneur. Afin de déplacer le conteneur vers son emplacement final, [B] doit placer la chargeuse perpendiculairement à celui-ci. Pour s'y rendre, il manœuvre à reculons. Avant d'entamer la manœuvre, [B] regarde derrière lui et de chaque côté. Il constate que la voie est libre.

Il entame sa manœuvre en pivotant le haut du corps vers la gauche. À quelques reprises pendant la manœuvre, [B] regarde à droite pour s'assurer que la voie est libre.

Après s'être rendu à son véhicule, l'homme de cour se dirige à pied vers le garage. Il emprunte la même voie de circulation que la chargeuse. Pour se rendre à la porte d'entrée du garage, il doit passer à côté du conteneur à déplacer.

Au moment où l'homme de cour s'approche du conteneur, [B] croise la trajectoire du travailleur et l'écrase mortellement.

Cette cause est retenue.

4.3.2 La gestion des déplacements dans la cour est déficiente, car l'employeur permet que les véhicules et les piétons empruntent les mêmes voies de circulation.

L'accident survient près de l'intersection du chemin principal et d'un chemin perpendiculaire. Il n'y a pas de voie réservée aux piétons dans la cour. De plus, aucune signalisation n'est présente tant pour les piétons que pour les véhicules. La voie de circulation empruntée par le travailleur venait d'être déneigée et présentait une surface dure et lisse.

L'homme de cour porte un dossard et possède un système de télécommunication fourni par l'employeur. Par ailleurs, l'alarme de recul de la chargeuse fonctionne correctement.

L'employeur a identifié le risque que représente la coactivité entre les piétons et les véhicules. Afin de réduire ce risque, il a pris certaines mesures comme l'accompagnement des visiteurs et le port du dossard.

L'employeur fait des inspections périodiques dans la cour. [...], lors de ses visites, a également recommandé d'assurer la présence de la signalisation requise dans la cour.

L'employeur, en vertu de l'article 51.1 de la LSST, doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur. Il doit notamment s'assurer que l'établissement sur lequel il a autorité est équipé et aménagé de façon à assurer la protection du travailleur.

Afin de s'acquitter de ses obligations et éviter un accident, l'employeur a choisi différents moyens pour gérer la présence des véhicules et des piétons dans la cour. Cependant, ces moyens se sont avérés insuffisants et ont démontré une déficience ayant contribué à la matérialisation du danger.

Cette cause est retenue.

SECTION 5**5 CONCLUSION****5.1 Causes de l'accident**

- Un travailleur est mortellement écrasé par une chargeuse sur roues lors d'une manoeuvre de recul.
- La gestion des déplacements dans la cour est déficiente, car l'employeur permet que les véhicules et les piétons empruntent les mêmes voies de circulation.

ANNEXE A**Accidentés**

Nom, prénom : [F]
Sexe : [...]
Âge : [...]
Fonction habituelle : [...]
Fonction lors de l'accident : homme de cour
Expérience dans cette fonction : [...]
Ancienneté chez l'employeur : [...]

Nom, prénom : [B]
Sexe : [...]
Âge : [...]
Fonction habituelle : [...]
Fonction lors de l'accident : [...]
Expérience dans cette fonction : [...]
Ancienneté chez l'employeur : [...]

ANNEXE B**Liste des témoins et des autres personnes rencontrées**

Monsieur [D]

Monsieur [E]

Monsieur [A]

Monsieur [B]

ANNEXE C

Relevés – Environnement Canada



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

[Accueil](#) → [Environnement et ressources naturelles](#) → [Météo, climat et catastrophes naturelles](#)
 → [Conditions météorologiques et climatiques passées](#) → [Données historiques](#)

Rapport de données horaires pour le 10 janvier 2019

Toutes les heures sont exprimées en heure normale locale (HNL). Pour convertir l'heure locale en heure avancée, ajoutez 1 heure s'il y a lieu.

BAGOTVILLE A
QUÉBEC

Opérateur de station opérationnelle : MDN

Latitude :	48°20'00,000" N
Longitude :	71°00'00,000" O
Altitude :	159,10 m
ID climatologique :	7060400
ID de l'OMM :	71727
ID de TC :	YBG

HEURE	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	-3,6	-5,8	84	36	9	9,7	97,58		-7	Averses de neige
01:00	-3,8	-6,1	84	36	8	9,7	97,60		-7	Neige
02:00	-4,7	-6,8	85	36	13	6,4	97,62		-10	Neige
03:00	-4,4	-6,8	83	36	21	19,3	97,62		-11	Neige
04:00	-4,3	-6,1	88	36	24	24,1	97,59		-11	Nuageux
05:00	-4,3	-6,1	88	36	26	24,1	97,61		-12	Averses de neige
06:00	-4,7	-6,8	85	36	21	24,1	97,64		-11	Nuageux
07:00	-4,6	-6,1	89	36	24	24,1	97,66		-12	Nuageux

http://climat.meteo.gc.ca/climate_data/hourly_data_f.html?StationID=5889&timeframe=... 2019-04-11

	<u>Temp.</u> °C ↕	<u>Point de rosée</u> °C ↕	<u>Hum. rel.</u> %	<u>Dir. du vent</u> 10's deg	<u>Vit. du vent</u> km/h ↕	<u>Visibilité</u> km ↕	<u>Pression à la station</u> kPa ↕	<u>Hmdx</u>	<u>Refr. éolien</u>	<u>Météo</u>
08:00	-4,6	-6,4	87	32	18	32,2	97,72		-11	Nuageux
09:00	-4,2	-5,9	88	32	28	32,2	97,75		-12	Averses de neige
10:00	-3,7	-6,0	84	32	28	24,1	97,76		-11	Averses de neige
11:00	-3,3	-6,4	79	32	28	32,2	97,77		-11	Généralement nuageux
12:00	-3,4	-6,2	81	36	22	24,1	97,75		-10	Averses de neige
13:00	-3,3	-8,5	67	32	22	32,2	97,79		-10	Averses de neige
14:00	-3,6	-6,8	78	32	18	24,1	97,85		-9	Averses de neige
15:00	-6,0	-7,7	88	27	41	2,4	97,93		-16	Neige,Poudrierie élevée
16:00	-7,5	-8,8	91	27	41	0,8	98,06		-18	Neige,Poudrierie élevée
17:00	-9,3	-10,8	89	27	44	1,2	98,21		-20	Neige,Poudrierie élevée
18:00	-10,6	-12,7	84	27	46	1,2	98,32		-22	Neige,Poudrierie élevée
19:00	-11,9	-13,8	86	27	35	1,6	98,45		-23	Neige,Poudrierie élevée
20:00	-12,2	-14,1	86	27	37	4,8	98,56		-23	Neige modérée,Poudrierie élevée
21:00	-13,2	-15,2	85	23	41	4,8	98,63		-25	Neige,Poudrierie élevée
22:00	-14,0	-16,2	84	23	41	4,8	98,70		-26	Neige,Poudrierie élevée
23:00	-14,6	-16,8	83	27	43	4,8	98,75		-27	Neige,Poudrierie élevée

Légende

- E = Valeur estimée
- M = Données manquantes
- ND = Non disponible

ANNEXE D**Bibliographie**

Gouvernement du Québec. *Loi sur la santé et la sécurité du travail, LRQ, chapitre S-2.1.* [En ligne].
[\[http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cr/S-2.1,\]](http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cr/S-2.1) (Page consultée le 18 avril 2019).

Pièces d'Autos Chocs. *Pièces d'Autos Choc.* [En ligne].
<https://www.youtube.com/watch?v=L3pmHgwYwGw> (Page consultée le 25 avril 2019).