

# **RAPPORT D'ENQUÊTE**

**EN004239**

**Accident ayant causé la mort d'un travailleur employé à  
Trailer Wizards Itée, situé au 2150, 46<sup>e</sup> Avenue,  
arrondissement Lachine, le 14 mars 2019**

**Direction régionale de Montréal de la prévention-inspection**

**VERSION DÉPERSONNALISÉE**

**Inspectrices :**

\_\_\_\_\_  
**Julie Martel**

\_\_\_\_\_  
**Isabelle Lalonde**

**Date du rapport : 15 octobre 2019**

**Rapport distribué à :**

- Monsieur [ A ], [ ... ], Trailer Wizards Itée
  - Comité de santé et de sécurité, Trailer Wizards Itée
  - Madame Julie-Kim Godin, coroner
  - Dre Mylène Drouin, directrice régionale de santé publique de Montréal
-

**TABLE DES MATIÈRES**

<b><u>1</u></b>	<b><u>RÉSUMÉ DU RAPPORT</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>ORGANISATION DU TRAVAIL</u></b>	<b><u>3</u></b>
2.1	STRUCTURE GÉNÉRALE DE L'ÉTABLISSEMENT	3
2.2	ORGANISATION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL	4
2.2.1	MÉCANISMES DE PARTICIPATION	4
2.2.2	GESTION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ	5
<b><u>3</u></b>	<b><u>DESCRIPTION DU TRAVAIL</u></b>	<b><u>8</u></b>
3.1	DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	8
3.2	DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER	9
<b><u>4</u></b>	<b><u>ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE</u></b>	<b><u>10</u></b>
4.1	CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	10
4.2	CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	13
4.2.1	EXPÉRIENCE ET FORMATION DU CHEF D'ÉQUIPE	13
4.2.2	TÂCHES	13
4.2.3	TRACTEUR DE COUR	13
4.2.4	MÉTHODE DE TRAVAIL	17
4.2.5	NORMES ET MESURES DE PRÉVENTION	18
4.3	ÉNONCÉS ET ANALYSE DE LA CAUSE	19
4.3.1	ALORS QU'IL SE TROUVE SUR LA PLATEFORME ARRIÈRE ET QUE LE TRACTEUR DE COUR EST EMBRAYÉ EN MARCHÉ AVANT, SANS CHAUFFEUR AU POSTE DE CONDUITE, LE CHEF D'ÉQUIPE PERD L'ÉQUILIBRE, CHUTE PUIS EST ÉCRASÉ ENTRE LA ROUE ET LE RÉSERVOIR DE DIESEL.	19
<b><u>5</u></b>	<b><u>CONCLUSION</u></b>	<b><u>21</u></b>
5.1	CAUSE DE L'ACCIDENT	21
5.2	AUTRES DOCUMENTS ÉMIS LORS DE L'ENQUÊTE	21
5.3	SUIVI DE L'ENQUÊTE	21
<b><u>ANNEXES</u></b>		
ANNEXE A :	Accidenté	23
ANNEXE B :	Liste des témoins et des autres personnes rencontrées et contactées	24
ANNEXE C :	Description des tâches du superviseur de service	25
ANNEXE D :	Rapport d'expertise	27
ANNEXE E :	Extrait de la procédure à l'intention des gareurs de cour	31

<b>ANNEXE F :</b>	<b>Extrait du manuel du fabricant</b>	<b>34</b>
<b>ANNEXE G :</b>	<b>Références bibliographiques</b>	<b>36</b>

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

Le 14 mars 2019, à 14 h 30, le travailleur, M. [ B ], chef d'équipe, commence son quart de travail chez Trailer Wizards ltée. Vers 22 h 30, un client lui demande de déplacer la semi-remorque de type châssis 505988 placée devant la semi-remorque 995586. Le travailleur déplace le châssis 505988. Il tente ensuite sans succès d'atteler la semi-remorque 995586 sur son tracteur de cour (shunter). Alors qu'il se déplace sur le pont arrière du tracteur de cour, qui est embrayé en marche avant, il chute sur l'essieu entre le pneu et le châssis du véhicule pour ensuite être entraîné entre le pneu et le réservoir de diesel.

**Conséquences**

Le chef d'équipe est écrasé entre le pneu et le réservoir de diesel et décède sur place de ses blessures.



**Photo 1 : Lieu de l'accident**  
(Source : CNESST)

**Abrégé de la cause**

L'enquête a permis de retenir la cause suivante :

- Alors qu'il se trouve sur la plateforme arrière et que le tracteur de cour est embrayé en marche avant, sans chauffeur au poste de conduite, le chef d'équipe perd l'équilibre, chute puis est écrasé entre la roue et le réservoir de diesel.

**Mesures correctives**

Le rapport d'intervention RAP9125230, émis le 15 mars 2019, interdit l'utilisation du tracteur de cour de marque Capacity n°5532, immatriculé [ ... ].

Le rapport d'intervention RAP1257906, émis le 26 mars 2019, demande à l'employeur une liste de documents tels que le programme de prévention, le programme de formation des nouveaux travailleurs et le programme d'entretien préventif du tracteur de cour.

Le rapport d'intervention RAP1258087, émis le 27 mars 2019, autorise l'utilisation du véhicule.

Le rapport d'intervention RAP1258304, émis le 28 mars 2019, comprend deux dérogations. La première demande à l'employeur d'effectuer les correctifs identifiés lors de l'inspection du véhicule. La seconde dérogation demande à l'employeur de faire un rappel à tous les travailleurs qu'ils ne peuvent, en aucun cas, se trouver debout, à l'arrière du véhicule, lorsque ce dernier est embrayé en marche avant.

Le rapport d'intervention RAP1259536, émis le 15 avril 2019, indique que l'employeur a effectué un rappel à tous les travailleurs qu'ils ne peuvent, en aucun cas, se trouver debout, à l'arrière du véhicule, lorsque ce dernier est embrayé en marche avant.

Le rapport d'intervention RAP1260906, émis le 24 avril 2019, indique que l'employeur a effectué les correctifs identifiés lors de l'inspection du véhicule.

## SECTION 2

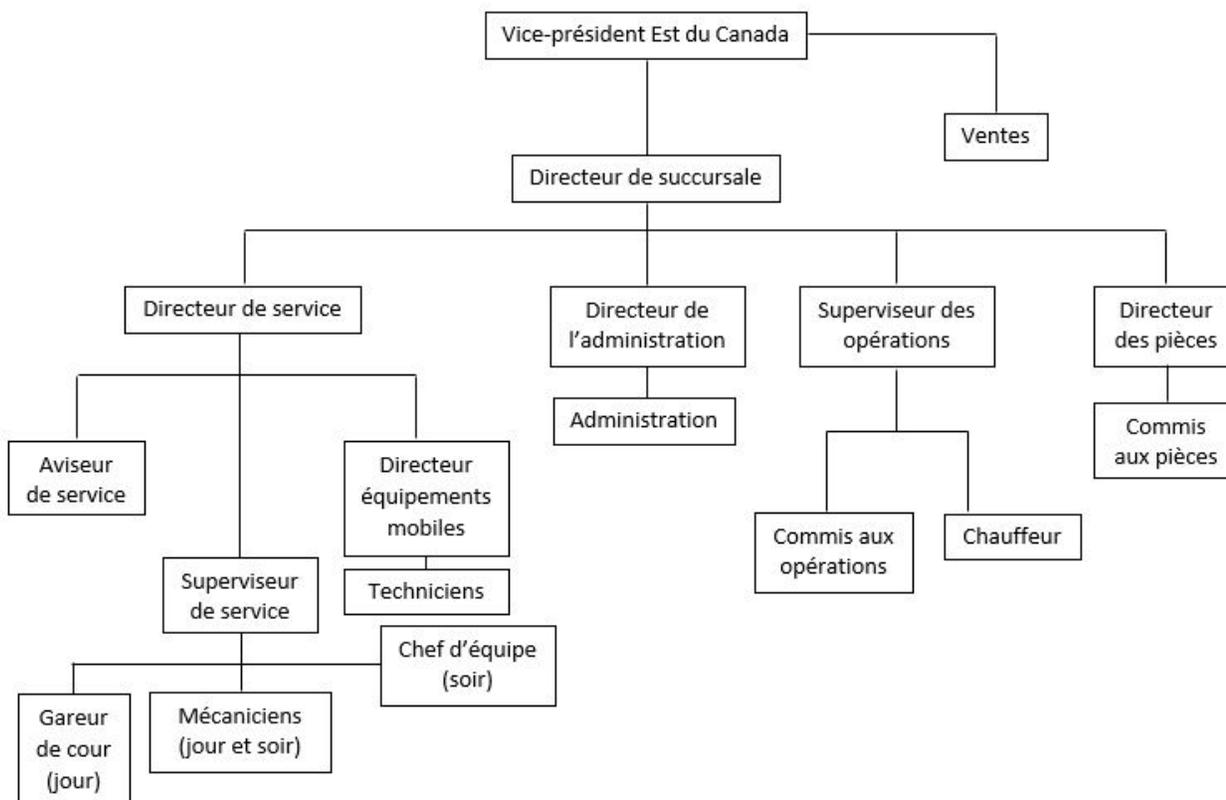
### 2 ORGANISATION DU TRAVAIL

#### 2.1 Structure générale de l'établissement

Trailers Wizards Ltée est une compagnie pancanadienne dont le siège social est situé à Mississauga, en Ontario. Elle est spécialisée en location à court ou à long terme de semi-remorques. Elle effectue également des travaux d'entretien et de l'entreposage de semi-remorques, puis vend des pièces et offre un service d'assistance routière.

L'établissement où est survenu l'accident est situé au 2150, 46<sup>e</sup> Avenue, arrondissement Lachine, à Montréal. L'établissement offre la location de semi-remorques fermées et de type châssis ainsi que des diabolos. Des travaux d'entretien de ces équipements y sont également effectués ainsi que certains services techniques mobiles. L'établissement emploie environ 30 travailleurs non syndiqués, principalement des mécaniciens, mais aussi [ C ], un chef d'équipe, [ D ], des vendeurs et du personnel de bureau, répartis sur plusieurs quarts de travail pour combler les heures d'opération qui sont de 6 h 30 à 1 h 00.

Le quart de travail de jour des mécaniciens et du [ C ] est de 6 h 30 à 15 h 00. Le quart de travail de soir pour le chef d'équipe et les mécaniciens est de 14 h 30 à 1 h 00, du lundi au jeudi. L'administration fonctionne de 7 h 30 à 18 h 00 et est ouverte à la clientèle de 8 h 00 à 17 h 00. Il est aussi possible pour la clientèle de soir de se rendre directement à l'accueil de l'atelier mécanique.



**Image 1 : Organigramme**  
(Source : CNESST)

## 2.2 Organisation de la santé et de la sécurité du travail

### 2.2.1 Mécanismes de participation

Des réunions sur la sécurité en atelier sont prévues mensuellement avec les travailleurs de l'atelier mécanique. Elles sont normalement dirigées par [ E ]. À l'occasion, [ F ] et [ E ] se joignent à lui. À la succursale de Lachine, ces réunions ont eu lieu cinq fois au cours de la dernière année.

Lors de ces rencontres, l'employeur fait des rappels des politiques en matière de santé et sécurité et des méthodes de travail sécuritaires. D'autres sujets non reliés à la santé et la sécurité peuvent y être discutés. Ces réunions se font sous forme d'échanges avec les travailleurs. L'employeur profite également de l'occasion pour répondre à leurs questions. Un bref compte rendu où l'on retrouve les thèmes discutés et les signatures des personnes présentes est produit à chaque rencontre à l'aide d'un formulaire.

Le Programme de santé et de sécurité prévoit la mise sur pied d'un comité de santé et sécurité. Cependant, selon les comptes rendus du comité, celui-ci n'est plus actif depuis 2015.

## 2.2.2 Gestion de la santé et de la sécurité

### Programme de santé et de sécurité

[ G ], basée au bureau d'Edmonton, est responsable de soumettre les mises à jour annuelles du programme de santé et sécurité commun à l'ensemble des succursales au pays. Des mises à jour ponctuelles sont aussi apportées au besoin.

Ce programme rassemble la *Politique nationale de santé et sécurité* et neuf autres politiques ainsi que diverses procédures, formulaires et méthodes de travail. Les dates de mise en application et de révision figurent sur chaque document.

### Supervision

[ F ] est sous la supervision du [ A ].

[ E ] a sous sa responsabilité [ H ], [ I ] et [ J ].

Les superviseurs ont les responsabilités suivantes en matière de santé et de sécurité (annexe C) (traduction libre) :

- S'assurer que l'atelier a les équipements, les outils et la supervision requise pour maintenir le lieu de travail sécuritaire;
- Réaliser au moins une inspection de sécurité complète par mois;
- Tenir une rencontre mensuelle de sécurité dans l'atelier;
- Être toujours prêt à un audit de sécurité;
- Être préparé à répondre à toute situation d'urgence;
- S'assurer que l'atelier se conforme à l'approche « Kaizen » : sélection, simplification, soin des lieux, standardisation et suivi;
- S'impliquer dans le développement et le maintien d'une culture d'amélioration continue;
- S'assurer qu'aucun travailleur de l'équipe du service n'effectue un travail pour lequel il n'a pas été formé.

Le chef d'équipe de soir se rapporte au [ F ]. En matière de santé et sécurité, ses responsabilités sont les suivantes :

- Veiller à ce que les inspections requises pour le quart de travail de soir ou pour l'équipement soient effectuées conformément et veiller à ce que les problèmes soient résolus;
- Gérer les procédures de sécurité en atelier et déclarer toutes les préoccupations de sécurité au [ F ];
- Veiller au respect des principes Kaizen dans l'atelier;
- Contribuer à l'instauration et au maintien d'une culture axée sur l'amélioration continue.

### Inspection des lieux de travail

[ G ] effectue un audit annuel de chaque établissement à l'aide d'une grille d'inspection appelée « Trailer Wizards Audit Program – Wizards Work Wisely ». Plusieurs éléments sont vérifiés, dont le tracteur de cour et l'affichage en santé et sécurité. Sur le tracteur de cour, le fonctionnement du klaxon est notamment vérifié, ainsi que la ceinture de sécurité, les phares et l'état des pneus. Le dernier audit fait à l'établissement de Lachine date du 20 novembre 2018. Il ne signale aucun problème avec le tracteur de cour.

Selon l'information reçue du [ F ], ce dernier effectuerait également un audit annuel sans préavis aux travailleurs.

Une inspection mensuelle du lieu de travail est effectuée avec la grille d'inspection intitulée « Liste de vérification pour l'inspection mensuelle ». Cette inspection comprend l'inspection du bâtiment, de l'atelier, de la cour et des véhicules, dont le tracteur de cour.

Les travailleurs participent aussi à l'inspection lors de chaque quart de travail. Ainsi, le superviseur de service désigne à tour de rôle un des travailleurs de l'atelier pour l'effectuer, à l'aide du formulaire « Liste de vérification pour l'inspection du quart de travail : atelier et pièces ». Les outils et les machines-outils ainsi que l'état des lieux sont les principaux éléments visés. [ H ] s'assure que l'inspection a été faite en signant le formulaire rempli.

### Formation

Chaque mécanicien et gareur de cour nouvellement employé reçoit une formation d'accueil générale et spécifique à son poste par son supérieur immédiat. À cet effet, [ H ] utilise un formulaire indiquant la liste des sujets à aborder avec les nouveaux travailleurs. Le travailleur doit signer chacune des politiques et méthodes de travail vues pour confirmer qu'il a reçu cette formation.

Pour être gareur de cour, l'employeur embauche des personnes qui détiennent un permis de conduire de classe 1 permettant la conduite de véhicules lourds sur la route, dont le tracteur de cour. Toutefois, si le poste du travailleur implique la conduite du véhicule uniquement à l'intérieur de la cour de l'employeur, ce permis n'est pas nécessaire. L'employeur embauche alors des personnes qui ont de l'expérience en conduite de tracteur de cour ou de conduite de véhicules lourds. Si le nouvel employé ne possède pas d'expérience ou de formation spécifique à la tâche de gareur de cour, l'employeur offre une formation par compagnonnage.

### Information

Un babillard est installé dans la salle à manger des travailleurs où les documents suivants doivent être affichés :

- Les règlements, les lois et les codes provinciaux appropriés en matière de santé et de sécurité;
- La politique nationale de sécurité signée par le dirigeant national;
- Les noms et les numéros de téléphones des membres du comité en milieu de travail ou du représentant de la santé et de la sécurité du travail;
- Au moins les trois derniers procès-verbaux des réunions du comité en milieu de travail;
- Les coordonnées des secouristes et la date d'expiration de leurs certificats;
- Le plan d'évacuation d'urgence de la succursale et des directives;
- Le document « Vous avez le droit de refuser un travail dangereux »;
- L'affiche « Les trois droits »;
- La politique de respect en milieu de travail;
- L'avis informant les employés que le programme de santé et sécurité est accessible sur l'intranet;
- Toute ordonnance reçue d'un inspecteur provincial de santé et sécurité du travail;
- Toute autre information sur les nouveautés en matière de production et de santé et sécurité;
- Les derniers changements significatifs apportés au programme de santé et sécurité.

## SECTION 3

### 3 DESCRIPTION DU TRAVAIL

#### 3.1 Description du lieu de travail

Le site de Trailer Wizards Ltée comporte un bâtiment, une cour clôturée et un stationnement.

Le bâtiment abrite les bureaux administratifs où l'on accueille la clientèle le jour et l'atelier mécanique. Un comptoir est aménagé dans l'atelier pour accueillir la clientèle de soir.

La cour occupe une superficie approximative de 12 276 m<sup>2</sup> et contient au plus 200 à 220 semi-remorques, principalement des semi-remorques fermées, mais aussi des semi-remorques de types châssis et des diabolos. Il y a une seule entrée à la cour qui est maintenue barrée le soir et la nuit sauf pour accueillir un client avec sa remorque lors du quart de soir. La section de la cour en face du bâtiment est asphaltée et éclairée la nuit, tandis que la section du fond et la section où s'est produit l'accident ne le sont pas.

Le stationnement, prévu pour les employés et les visiteurs, est contigu au bâtiment et donne sur la rue.



**Photo 2 : Vue aérienne du bâtiment et de la cour**  
(Source : Google Maps, modifié : CNESST)

### 3.2 Description du travail à effectuer

Les remorques et les châssis offerts en location sont stationnés côte à côte dans la cour. Les clients peuvent déplacer eux-mêmes leur remorque louée à l'aide de leur propre camion ou, au besoin, le personnel autorisé de Trailer Wizards offre de le faire à l'aide de leur tracteur de cour.

Le soir de l'accident, le chef d'équipe devait déplacer le châssis 505988 qui était stationné perpendiculairement devant la remorque 995586. Le client ne pouvait pas accéder à cette remorque qu'il avait louée et qu'il venait récupérer avec son camion.

**SECTION 4****4 ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE****4.1 Chronologie de l'accident**

Le jeudi 14 mars, à 14 h 30, monsieur [ B ], chef d'équipe, commence son quart de travail. Il travaille dans l'atelier mécanique et répond aux demandes de la cour. À 21 h 33, il prend sa pause. Il reprend le travail à 22 h 03. Quelques minutes après la reprise du travail, il avise [ K ] qu'il sort de l'atelier mécanique pour aider un client à récupérer une semi-remorque à l'extérieur.

Vers 21 h 30, M. [ L ] pour la compagnie Transtek Logistics Inc., se présente à l'établissement avec son véhicule pour prendre possession de la semi-remorque 995586 qu'il a louée.

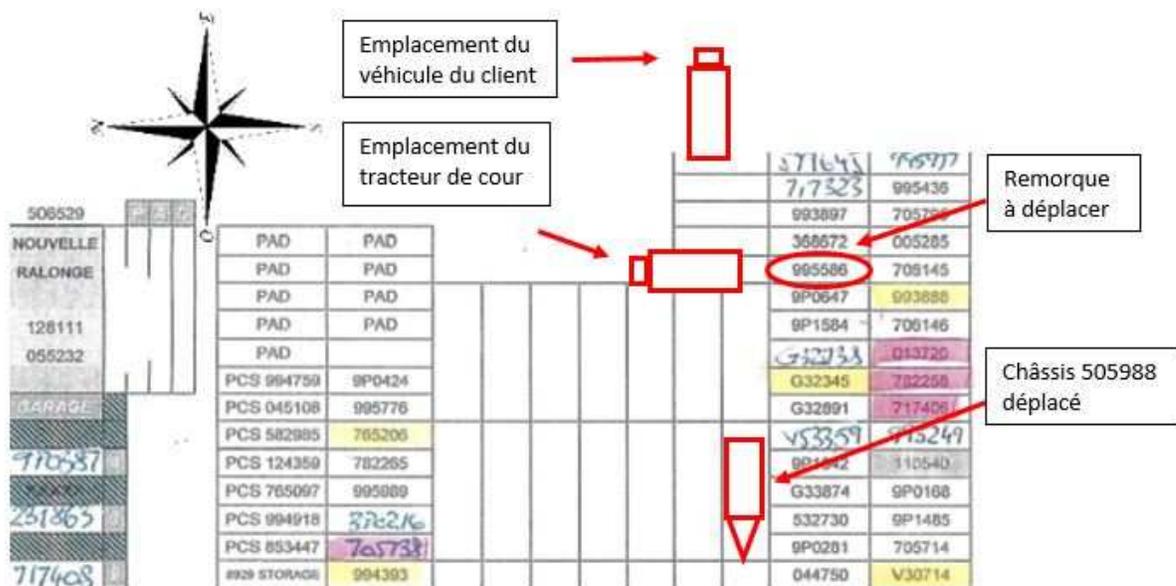
Il se rend avec son véhicule à l'emplacement de la remorque et constate que le châssis 505988 est stationné devant et bloque l'accès. Le client retourne vers l'entrée de la cour. Il trouve le chef d'équipe à l'extérieur et lui demande de déplacer le châssis afin de lui permettre d'accéder à la semi-remorque louée.

Avec le tracteur de cour qu'il a récupéré devant les bureaux administratifs, le chef d'équipe se rend alors à l'emplacement du châssis 505988 et le déplace. Tout en restant au poste de conduite du tracteur de cour, il retourne vers la semi-remorque 995586. À l'aide de gestes, il fait comprendre au client, qui attend dans son véhicule à proximité de la semi-remorque, qu'il va sortir la semi-remorque 995586 de son emplacement.



**Photo 3 : Semi-remorque 995586**  
(Source : CNESST)

Il positionne son tracteur de cour afin de se trouver dos à la semi-remorque 995586 alors que le client, lui, se trouve dans son camion à quelques mètres, du côté droit du tracteur de cour.



**Image 2 : Plan de la cour avec positionnement des véhicules**  
(Source : Trailer Wizards ltée, modifié : CNESST)

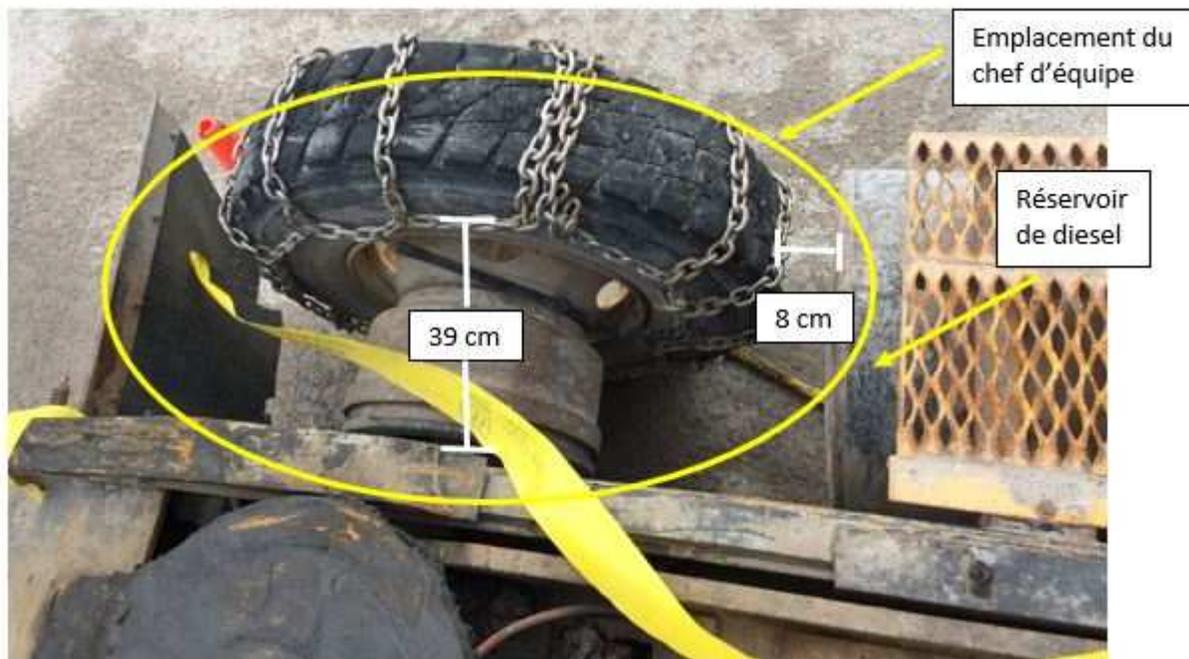
Le chef d'équipe recule vers la semi-remorque 995586, s'arrête momentanément puis remet le véhicule en marche avant. Pendant que le véhicule avance lentement, il quitte son poste de conduite et se rend sur le pont arrière du tracteur de cour. Pendant cette manœuvre, le client se trouve toujours dans son véhicule, dos au chef d'équipe. Il se tourne alors et, dans sa fenêtre arrière, il voit le chef d'équipe qui s'affaire sur le pont arrière du tracteur de cour.

Le client sort de son véhicule. Il voit toujours le chef d'équipe debout sur le pont arrière du tracteur de cour, face vers la semi-remorque. Étant donné la présence des chaînes sur les roues, le client voit que le tracteur de cour fait des soubresauts lorsqu'il avance. Le client baisse les yeux sur son téléphone. Quelques secondes plus tard, il entend le chef d'équipe crier.

Le client s'approche du tracteur de cour et voit une jambe du chef d'équipe dépasser de l'autre côté du véhicule. Il tente, sans succès, de dégager le chef d'équipe coincé entre la roue et le réservoir de diesel du tracteur de cour, alors que ce dernier avance toujours lentement. Le client se déplace au poste de conduite et utilise la lumière de son téléphone pour éclairer le tableau de bord. Il coupe le moteur et le tracteur de cour arrête d'avancer. Il fait un appel au 911 à 22 h 27.



**Photo 4 : Emplacement du chef d'équipe**  
(Source : CNESST)



**Photo 5 : Emplacement du chef d'équipe**  
(Source : CNESST)

Il court vers les bureaux administratifs pour trouver quelqu'un, mais ne trouve personne. Les portes de l'établissement sont fermées. [ K ] se trouve dans le garage à ce moment. Le client téléphone au [ M ] pour la compagnie Transtek Logistics Inc. afin qu'il se rende sur les lieux.

À son arrivée, vers 22 h 30, [ M ] se rend avec le client auprès du chef d'équipe. [ M ] fait un nouvel appel au 911. Le répartiteur du 911 l'informe que les services d'urgence sont déjà en route. [ M ] et le client retournent à l'entrée de la cour. À l'arrivée des services d'urgence, un pompier des services d'incendie de Montréal actionne le frein à air d'urgence (jaune) du tracteur de cour.

Le décès du chef d'équipe est constaté sur place par les services d'urgence.

## **4.2 Constatations et informations recueillies**

### **4.2.1 Expérience et formation du chef d'équipe**

Le travailleur est embauché en tant que mécanicien le [ ... ]. Depuis le [ ... ], il est chef d'équipe sur le quart de soir.

Il ne détient pas de permis de classe 1. Il a de l'expérience relativement à l'utilisation d'un tracteur de cour ainsi que de la machinerie lourde et en tant que mécanicien de remorques. À l'embauche du travailleur, l'employeur a évalué ses techniques et manœuvres de conduite. Au terme de cette évaluation, l'employeur a constaté que le chef d'équipe avait les compétences nécessaires pour opérer le véhicule.

### **4.2.2 Tâches**

Le poste de chef d'équipe se divise en deux types de tâches. Environ 40 % du temps, le chef d'équipe effectue des travaux de mécanique sur des semi-remorques. Le reste du temps, il effectue de la supervision et des travaux d'administration, comme s'assurer que les tâches confiées aux mécaniciens sont adaptées à leurs compétences. Il gère aussi le travail du gareur de cour pour réduire le temps d'attente aux aires de travail. Il vérifie et complète des bons de commande. Le chef d'équipe peut également aider au département des pièces. Des tâches en lien avec la sécurité sont aussi confiées au chef d'équipe, comme veiller à ce que les inspections requises à chaque quart de travail ou sur l'équipement soient effectuées conformément au programme d'inspection de l'entreprise et à ce que les problématiques soient résolues.

Lors du quart de soir, le chef d'équipe fait également le travail de gareur de cour, soit opérer le tracteur de cour pour le déplacement de semi-remorques. Il y a en tout temps un minimum de deux travailleurs. Selon [ A ], s'il est impossible d'avoir deux travailleurs sur le quart de soir, l'établissement est fermé.

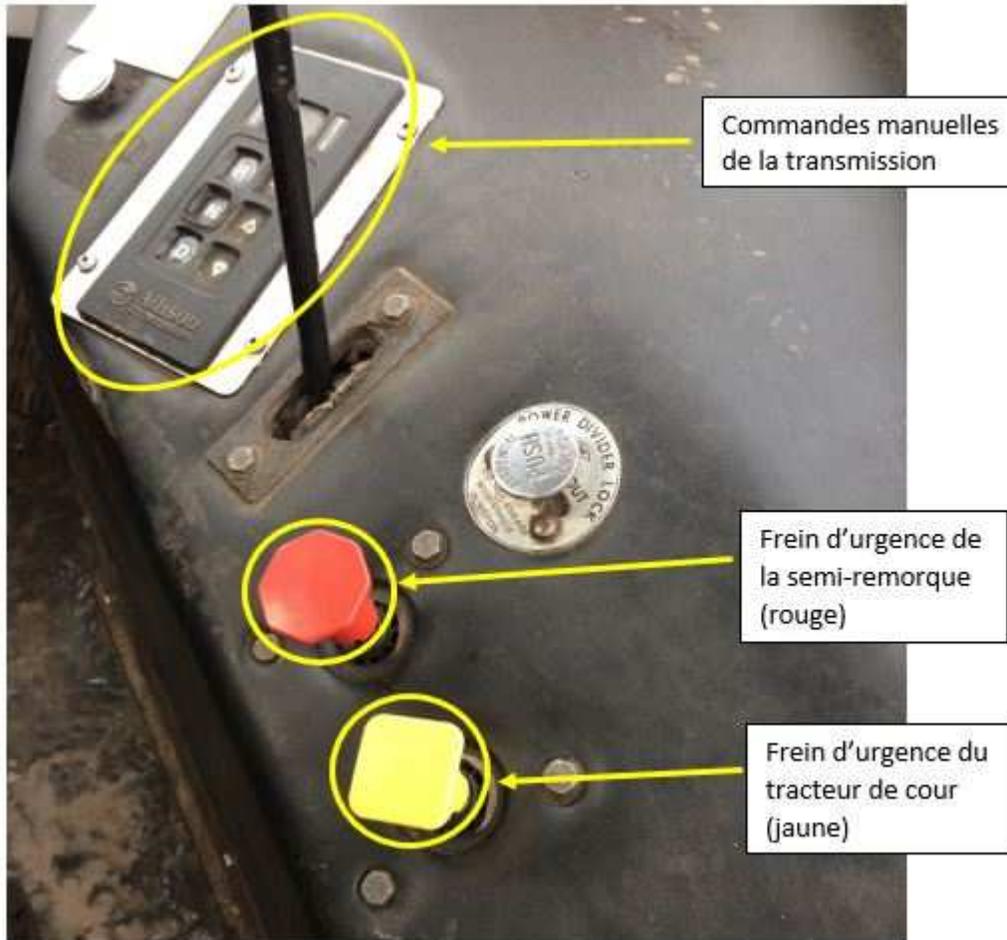
### **4.2.3 Tracteur de cour**

Le véhicule utilisé par le chef d'équipe est un type de tracteur routier, aussi appelé « véhicule tracteur de semi-remorque » ou encore tracteur de cour, de marque Capacity modèle TJ5000, unité 5532, immatriculé [ ... ]. Ce véhicule est utilisé dans la cour privée de l'établissement pour déplacer des semi-remorques vides. Il n'est pas immatriculé pour être utilisé sur la voie publique. Le public n'a pas accès à cette cour. De ce fait, les travailleurs n'ont pas l'obligation de détenir un permis de conduire de classe 1 pour opérer le tracteur de cour, comme indiqué dans le Code de la sécurité routière (C-24.2).



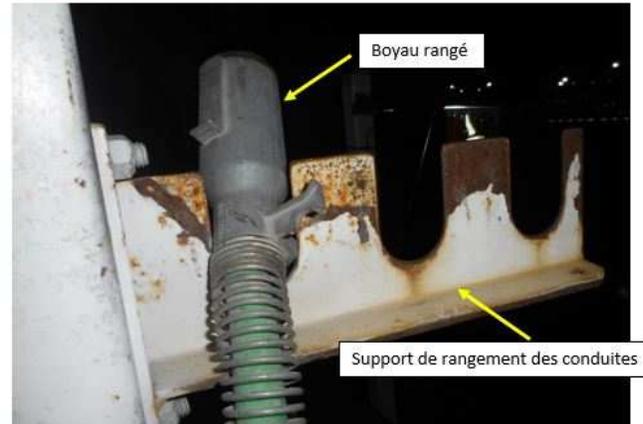
**Photo 6 : Tracteur de cour**  
(Source : CNESST)

Le tracteur de cour est à transmission automatique. Dans la cabine de conduite, il y a deux freins à air à actionner à la main. Le frein d'urgence du tracteur de cour s'actionne en tirant le bouton jaune vers le haut. Le frein d'urgence de la semi-remorque attelée derrière le tracteur de cour s'actionne, lui, en tirant vers le haut le bouton rouge. Lorsqu'il n'y a pas de semi-remorque attelée au tracteur de cour, ce dernier frein (rouge) est automatiquement actionné (tiré). Il n'est d'ailleurs pas possible de pousser le bouton du frein pour le désenclencher dans cette situation.



**Photo 7 : Commandes dans le tracteur de cour**  
(Source : CNESST)

Un endroit est prévu derrière la cabine de conduite du tracteur de cour afin de ranger les conduites (deux boyaux à air et une conduite électrique) servant au branchement des semi-remorques.



**Photos 8 et 9 : Rangement des conduites sur le tracteur de cour**  
(Source : CNESST)

Une inspection sommaire du tracteur de cour est réalisée deux fois par année au moment du changement des pneus, soit au printemps et à l'automne. Il n'y a toutefois pas de procédure écrite pour ces vérifications. Il s'agit d'une consigne verbale qui vient du [ E ].

Une expertise a été réalisée sur le véhicule par une entreprise mandatée par le fabricant du véhicule, International Rive Nord, à la demande de la CNESST. L'expertise a démontré qu'il n'y avait aucune déféctuosité mécanique sur le véhicule en lien avec l'accident.

Cependant, l'expertise effectuée sur le tracteur de cour a démontré que des ailes protectrices au-dessus des roues arrière avaient été retirées du véhicule à l'aide d'un chalumeau. Ces ailes protectrices sont toutefois optionnelles sur ces véhicules. Elles servent à contenir les débris, la boue et les roches pouvant être projetés par les roues. Plusieurs non-conformités ont été identifiées lors de l'expertise, telles que le réservoir hydraulique qui coule, les boyaux de frein d'urgence et de service qui ont été réparés temporairement ainsi qu'un cadran indicateur de pression d'air primaire non fonctionnel (Annexe D).

Lors de notre visite sur les lieux de l'accident, nous avons constaté que les roues internes à l'arrière avaient été retirées, ce qui occasionne un espace entre la roue et le châssis du véhicule d'environ 39 cm (Photo 5). En effet, ce modèle de véhicule est normalement muni de deux roues à l'arrière, de chaque côté.

À cet effet, [ F ] chez Trailer Wizards ltée nous informe que lors de la période hivernale, la section de la cour non asphaltée est couverte de glace et son entretien est difficile. Il y a également une légère pente dans la cour. De plus, les semi-remorques à déplacer sont vides. Ces facteurs ont un

impact sur l'adhésion au sol. Ainsi, des chaînes sont ajoutées sur les roues pour contrer ce problème. Étant donné les bris fréquents des chaînes, il y a quelques années, des chaînes sur mesure ont été installées sur les pneus. La dimension de ces chaînes étant plus grosse que les précédentes, l'espace disponible ne permet pas de garder les quatre roues à l'arrière. Cependant, dès la fonte de la neige et de la glace, les chaînes sont retirées et les quatre roues sont remises en place.

Selon le formateur/support technique rencontré chez International Rive-Nord, le deuxième ensemble de roues arrière a pour fonction de donner plus de force de traction au véhicule.

#### **4.2.4 Méthode de travail**

Au moment de l'accident, le chef d'équipe s'affairait sur le pont arrière de son tracteur de cour. Les informations recueillies laissent croire que le boyau à air n'était pas rangé à son emplacement habituel et qu'il se trouvait sur la plaque d'attelage, ce qui empêchait d'atteler la semi-remorque. Il serait donc probable que le chef d'équipe déplaçait le boyau à air.

Selon la procédure de sécurité à l'intention des gareurs de cour de l'employeur (Annexe E), lorsqu'un travailleur doit atteler une semi-remorque, il doit d'abord s'assurer de déplacer la bonne semi-remorque, que les portes de celle-ci sont fermées et verrouillées dans le haut et dans le bas et qu'elle peut être déplacée en toute sécurité. Par la suite, il doit atteler la semi-remorque, puis s'assurer que l'attelage est adéquat en effectuant un essai de traction. Ensuite, le travailleur doit appliquer le frein de stationnement et brancher toutes les conduites. Cette procédure de l'employeur a été mise en place en janvier 2013, révisée en mai 2017 et février 2019. La procédure n'a toutefois pas été bonifiée de façon à être complète par rapport à celle présente dans le manuel du fabricant. Elle a cependant été approuvée par [ N ] et par [ G ].

Lorsqu'un travailleur doit atteler une semi-remorque sur un tracteur de cour, il doit rester dans son véhicule. Pour accéder à la cabine de conduite et pour brancher les conduites du tracteur de cour sur la semi-remorque, il doit passer par la section grillagée située sur le pont arrière. L'accès à la partie du pont arrière au-delà de la section grillagée n'est pas nécessaire. Selon les informations recueillies, il n'est pas interdit de se trouver sur le pont arrière d'un tracteur de cour au-delà de la partie grillagée.

Avant de quitter la cabine de conduite lorsque le moteur est en marche, le travailleur doit mettre la transmission en position neutre et appliquer le frein d'urgence (jaune). En présence d'une semi-remorque, le travailleur n'a pas accès à la plaque d'attelage ni aux roues, car elles sont cachées sous la semi-remorque.



**Photo 10 : Pont arrière du tracteur de cour**  
(Source : CNESST)

#### 4.2.5 Normes et mesures de prévention

Dans le document « Conduire un véhicule lourd » de la SAAQ, il est indiqué que les pneus « doivent supporter le poids du véhicule, absorber les chocs occasionnés par les irrégularités de la chaussée, procurer une excellente tenue de route lors des manœuvres d'accélération, de virage ou encore de freinage, et ce, en toute saison ».

La norme *CCS Norme 11 - Normes d'entretien et d'inspection des véhicules commerciaux – section 9*, stipule que « tous les pneus requis doivent être présents ». Cette norme vise à s'assurer que tous les véhicules commerciaux suivent un programme d'entretien préventif périodique et systématique. L'inspection et l'entretien de tous les éléments de ces véhicules y sont prévus selon différents calendriers. Les tracteurs routiers y sont mentionnés.

Selon l'information recueillie, il arrive, dans l'industrie, que des chaînes soient ajoutées sur les pneus l'hiver lorsque les véhicules circulent dans des cours mal nivelées et non asphaltées. Toutefois, [ O ] chez Via Prévention, association sectorielle paritaire en transport et entreposage, affirme n'avoir jamais eu connaissance de l'installation de chaînes de gros calibre obligeant le retrait d'une roue. Il serait toutefois fréquent qu'au cours d'une saison, les chaînes brisent et qu'elles doivent être remplacées.

Le manuel du fabricant du tracteur de cour comprend certains avertissements (Annexe F). L'un d'eux stipule (traduction libre) :

Lorsque vous devez quitter le véhicule en marche, celui-ci peut bouger de façon inopinée et vous, ainsi que d'autres personnes, peuvent subir des blessures. Ainsi, si le véhicule doit rester en marche, vous devez poser les actions suivantes avant de quitter la cabine :

1. Mettre la transmission au neutre;
2. S'assurer que le véhicule est au ralenti (500 à 800 tours par minute);
3. Enclencher le frein de stationnement et le frein d'urgence;
4. Mettre des cales sous les roues et prendre toute autre mesure nécessaire pour éviter que le véhicule ne bouge.

Deux audits sont réalisés annuellement à l'établissement. Une première est tenue au printemps et est effectuée par [ F ]. Une seconde est tenue à l'automne et est effectuée par [ G ] du siège social.

### 4.3 Énoncés et analyse de la cause

#### 4.3.1 Alors qu'il se trouve sur la plateforme arrière et que le tracteur de cour est embrayé en marche avant, sans chauffeur au poste de conduite, le chef d'équipe perd l'équilibre, chute puis est écrasé entre la roue et le réservoir de diesel.

Le 14 mars 2019, le chef d'équipe est demandé pour déplacer le châssis 505988 qui empêche l'accès à la semi-remorque 995586. Le chef d'équipe déplace, à l'aide de son tracteur de cour, le châssis 505988. Ensuite, à l'aide de gestes, il fait comprendre au client qu'il va sortir la semi-remorque 505988 de son emplacement.

Le client voit par la suite le chef d'équipe tenter d'atteler la semi-remorque 995586 derrière le tracteur de cour. Il semble que ce dernier ait eu un problème lors de l'attelage. Les informations recueillies laissent croire que le boyau à air n'était pas rangé à son emplacement habituel et qu'il se trouvait sur la plaque d'attelage, ce qui empêchait d'atteler la semi-remorque. Le chef d'équipe s'est donc déplacé sur le pont arrière en laissant la transmission embrayée en marche avant, avec le moteur en marche, sans actionner le frein d'urgence.

Les travailleurs n'ont pas à accéder au pont arrière en l'absence d'une semi-remorque, mis à part pour monter ou descendre du véhicule. Pour ce faire, le travailleur n'accède qu'à la partie grillagée située juste derrière la cabine de conduite. Toutefois, les travailleurs doivent accéder au pont arrière pour brancher les conduites sur la semi-remorque. À ce moment, il n'y a pas d'accès aux roues ou à l'espace occasionné par le retrait d'une roue étant donné la présence de la semi-remorque.

La procédure de déplacement d'une semi-remorque dans la cour de l'employeur à l'intention des gareurs de cour stipule que, à la suite de l'attelage de la semi-remorque, un essai de traction doit être effectué afin de s'assurer que l'attelage est adéquat. Ensuite, il est indiqué que le frein de stationnement doit être appliqué pour brancher les conduites. Le chef d'équipe n'a pas appliqué cette procédure au moment de sortir de la cabine de conduite alors que le moteur est en marche.

Le fait que le boyau à air n'était pas rangé à son emplacement a amené le chef d'équipe sur le pont arrière. Il n'est pas possible de savoir exactement comment le chef d'équipe est tombé du pont arrière. Toutefois, le véhicule avance tranquillement et, étant donné la présence des chaînes sur les roues, fait des soubresauts à chaque passage des chaînes sous les roues. Ceci a probablement contribué à la perte d'équilibre du chef d'équipe.

L'espace où est tombé le chef d'équipe est créé par l'absence de la roue arrière interne. La roue interne a été retirée afin de permettre l'installation de chaînes de gros calibre sur la roue externe pendant la période hivernale. La norme *CCS Norme 11 - Normes d'entretien et d'inspection des véhicules commerciaux – section 9*, stipule que « tous les pneus requis doivent être présents ».

Tous ces éléments ont contribué au fait que, lorsque le chef d'équipe s'est trouvé sur le pont arrière du tracteur de cour en marche sans conducteur, il a perdu l'équilibre, a chuté pour ensuite être écrasé entre la roue et le réservoir de diesel.

Cette cause est retenue.

## SECTION 5

### 5 CONCLUSION

#### 5.1 Cause de l'accident

L'enquête a permis de retenir la cause suivante :

Alors qu'il se trouve sur la plateforme arrière et que le tracteur de cour est embrayé en marche avant, sans chauffeur au poste de conduite, le chef d'équipe perd l'équilibre, chute puis est écrasé entre la roue et le réservoir de diesel.

#### 5.2 Autres documents émis lors de l'enquête

Le rapport d'intervention RAP9125230, émis le 15 mars 2019, interdit l'utilisation du tracteur de cour de marque Capacity n°5532, immatriculé [ ... ].

Le rapport d'intervention RAP1257906, émis le 26 mars 2019, demande à l'employeur une liste de documents tels que le programme de prévention, le programme de formation des nouveaux travailleurs et le programme d'entretien préventif du tracteur de cour.

Le rapport d'intervention RAP1258087, émis le 27 mars 2019, autorise l'utilisation du véhicule.

Le rapport d'intervention RAP1258304, émis le 28 mars 2019, comprend deux dérogations. La première demande à l'employeur d'effectuer les correctifs identifiés lors de l'inspection du véhicule. La seconde dérogation demande à l'employeur de faire un rappel à tous les travailleurs qu'ils ne peuvent, en aucun cas, se trouver debout, à l'arrière du véhicule, lorsque ce dernier est embrayé en marche avant.

Le rapport d'intervention RAP1259536, émis le 15 avril 2019, indique que l'employeur a effectué un rappel à tous les travailleurs qu'ils ne peuvent, en aucun cas, se trouver debout, à l'arrière du véhicule, lorsque ce dernier est embrayé en marche avant.

Le rapport d'intervention RAP1260906, émis le 24 avril 2019, indique que l'employeur a effectué les correctifs identifiés lors de l'inspection du véhicule.

#### 5.3 Suivi de l'enquête

Afin d'éviter qu'un tel accident se reproduise, la CNESST informera l'Association du camionnage du Québec (ACQ) et l'Association des routiers professionnels du Québec (AR PQ) afin que leurs membres soient informés des conclusions de cette enquête.

De plus, dans le cadre de son partenariat avec la CNESST visant l'intégration de la santé et de la sécurité au travail dans la formation professionnelle et technique, le ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche diffusera à titre informatif et à des fins pédagogiques le rapport d'enquête dans les établissements de formation qui offrent le programme d'étude transport par camion. L'objectif de cette démarche est de supporter les établissements de formation

et les enseignants dans leurs actions pédagogiques destinées à informer leurs étudiants sur les risques auxquels ils seront exposés et des mesures de prévention qui s'y rattachent.

**ANNEXE A****Accidenté**

**Nom, prénom** : [ B ]

Sexe : Masculin

Âge : [ ... ]

Fonction habituelle : [ ... ]

Fonction lors de l'accident : Chef d'équipe de soir

Expérience dans cette fonction : [ ... ]

Ancienneté chez l'employeur : [ ... ]

Syndicat : [ ... ]

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

Monsieur [ A ], [ ... ], Trailer Wizards ltée

Monsieur [ F ], [ ... ], Trailer Wizards ltée

Monsieur [ K ], [ ... ], Trailer Wizards ltée

Monsieur [ L ], [ ... ], Transtek Logistics Inc.

Monsieur [ M ], [ ... ], Transtek Logistics Inc.

Monsieur [ P ], [ ... ], Trailer Wizards ltée

Monsieur Daniel Briand, formateur/support technique, International Rive-Nord

Monsieur Nicolas Gorry, pompier, Services d'incendie de Montréal - Caserne 65

Monsieur [ O ], conseiller, Via Prévention

## **ANNEXE C**

### **Description des tâches du superviseur de service**



## Service Supervisor Job Description

Position	Service Supervisor
Reporting To	Service Manager
Department	Service

<b>Responsibilities:</b>
<p><b>Quality:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensures we 'fix it right the first time'. Participates in the implementation of Service Center goals, objectives and processes with Service Manager</li> <li>• Participates in the maintenance of trailer records</li> <li>• Participates in reviews and analysis reports of unit operation, maintenance, and repair</li> <li>• Assists in mentorship of Lead Hands and Shop Technicians</li> <li>• Ensures daily / weekly / monthly inspections are completed</li> <li>• Assists with effective administration required for Service Expenses</li> <li>• Ensures Parts department has information required for warranty process</li> <li>• Ensure customers are delighted with the level of service received, and needs are met by:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Being aware of customer issues. Advising Service Manager when problems arise</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Productivity:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schedules work to ensure fleet is ready to roll. Promotes bay productivity. Never over-promises to customers and always delivers on commitments. When things do go wrong, ensures the customer gets a replacement trailer on time to make their commitments to their customers. Rental Fleet In-Service Rates over 50% in each and every class. &gt;75% overall</li> <li>• With Service Manager ensures shifts are fully staffed with qualified Techs.</li> <li>• With the Service Manager ensures the shop is equipped with the right tools for the job.</li> <li>• Identifies opportunities for improvement, reviews with Service Manager, implements improvements, shares improvements during Monthly SM meeting</li> <li>• Monitors work flow; meets with staff to identify and resolve problems;</li> <li>• Ensure respectful floor environment</li> </ul> <p><b>Safety:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knows FIRST HAND that shop has the equipment, tooling and supervision required to keep the workplace safe</li> <li>• Performs a minimum of one FULL safety inspection per month</li> <li>• Performs 1 shop safety meeting per month</li> <li>• Is ALWAYS ready for safety audit</li> <li>• Is PREPARED for an emergency</li> <li>• Ensure Shop is 'Kaizen': shine, straighten, sweep, standardize, sustain</li> <li>• Help develop &amp; maintain a Continuous Improvement culture</li> <li>• Ensures no service team member performs work for which not trained</li> </ul>

**ANNEXE D**

**Rapport d'expertise**



INTERNATIONAL  
RIVE NORD

Bonjour,

À qui de droit .

Demandeur –CNESST-DRMPI

Notre mandat consiste a analyser et documenter si un bris mécanique est susceptible d être responsable de l'avancement du véhicule lorsque le travailleur se trouvait debout sur la section arrière du véhicule .

L'expertise sera faite sur le camion shunter de marque CAPACITY unité 5532, immatriculé

Le technicien Bruce Lynch ,un technicien ayant déjà eu une accréditation de la SAAQ pour des inspections mécanique et titulaire d'une carte PEP , il a déjà été affecté a ce genre d analyse par le passé .Il possède 25ans d'expérience dans la profession.

Suite à une inspection et un essai dynamique des composantes ci-dessous :

#### FREINAGE ET ESSAI DYNAMIQUE

1-Les freins de service de l'unité en question sont adéquats ils sont capable de freiner l'unité et de la maintenir sur place et ceci même en appliquant une charge sur ceux-ci avec la force moteur (1700rpm en DRIVE ou marche avant )

2-Frein d'urgence est adéquat il est capable de freiner l'unité et de la maintenir sur place et ceci même en appliquant une charge sur ceux-ci avec la force moteur (1700rpm en marche avant ou DRIVE).

3-La fonction d'embrayage avec frein d'urgence (maxi) est fonctionnel ,c'est à dire que si on embraye le véhicule avec le frein d'urgence appliqué la transmission se désembraye – conforme(option avec effet contraire optionel) .

#### INSPECTION DU VEHICULE ET REMARQUES

4-Absence d'ailes protectrice au dessus des roues arrière(optionel sur les SHUNTER)-remarque

5-Pneus non jumelés a l'arrière-shunter –d'origine pneu jumeler-laisse un trou ouvert avec pièces mobile –non conforme

6-Plate forme a la sortie de la cabine ,risque de rupture casse et boulon cassé-non conforme .

**INTERNATIONAL  
RIVE NORD**

7-Longue plate forme arriere qui va jusqu' à la sellette d attelage (FIFTH WHEEL) fixé seulement par 2 boulons-non conforme .

8-Boyaux pour frein de service de remorque(boyaux bleus)boyaux réparés avec une union près de la main à air et boucher (temporaire)-non conforme.

9-Plusieurs pièces mobile dans l habitacle près des pédales de frein, risque de blocage-non conforme .

10-Bande de freins avant gauche et droit contaminé par corps gras-non conforme.

11-Boyaux de frein arriere en contact –doit être sécurisé –non conforme

12-Réservoir hydraulique caulé (presence d huile )-non conforme .

13-Miroir chauffant droit ,fil enroulé sur le poteau de châssis droit-doit être réparé et sécurisé-remarque.

14 Support de miroir gauche mal fixé très lousse-remarque .

15-Cadran indicateur de pression d air primaire –reste a zéro- non conforme.

16-Lampe témoin du clignotant gauche n allume pas-remarque.

17-Gyrophare ne fonctionne pas-non conforme.

18-Garde boue arriere gauche déchiré-remarque.

19-Pneus arrières ,deux coté détériorés(fini)et chaîne installé dessus-non conforme

20-Panneau d accès a la pompe de levage de l habitacle cassé(tient avec courroie de caoutchouc)-remarque.

21-Tuyau d échappement a la sortie du turbo mal fixe et fuite d échappement-non conforme.

22-Fuite au bouchon de retenue d huile sur le hub droit-non conforme.

23-Boyaux de frein d urgence (rouge ) pour la remorque ,réparés avec union et la main à air est endommagé-non conforme .

24-Essai de freinage ok ,frein d urgence aussi- conforme .



INTERNATIONAL  
RIVE NORD

---

Bruce Lynch 

Ceci est le constat de notre rapport , le véhicule en question pourrait être inspecté par un inspecteur de la SAAQ et d autre défauts pourrait s'ajouter merci !

**ANNEXE E**

**Extrait de la procédure de  
sécurité à l'intention des  
gareurs de cour**



## Procédure de sécurité à l'intention des gareurs de cour

À Semi-Remorques Wizards, la sécurité est au cœur de nos préoccupations. Semi-Remorques Wizards s'est engagée à assurer la santé et la sécurité de tous ses employés. Le déplacement de semi-remorques comporte des risques de blessures graves, voire mortelles. Par conséquent, tous les employés doivent adhérer à la procédure ci-dessous afin de créer un environnement de travail sécuritaire pour eux-mêmes et les autres.

**SOYEZ PRÊT LORSQUE VOUS VOUS PRÉSENTEZ AU TRAVAIL. Portez un gilet de sécurité ou des vêtements haute visibilité, des chaussures de sécurité à semelle point vert et des gants de protection.**

**Le conducteur doit porter sa CEINTURE DE SÉCURITÉ au volant d'un tracteur de manœuvre.**

**Si le tracteur est doté d'une porte arrière, cette porte doit être bien fermée ou immobilisée en position ouverte au moyen de loquets.**

### DÉPLACEMENT D'UNE SEMI-REMORQUE DE LA COUR AU POINT DE COLLECTE :

1. Après avoir reçu la consigne de déplacer une semi-remorque donnée, assurez-vous que le numéro de l'unité correspond au numéro visé par les directives.
2. Assurez-vous que les portes de la semi-remorque sont fermées et verrouillées dans le haut et dans le bas.
3. Assurez-vous que la semi-remorque peut être déplacée en toute sécurité. Informez le répartiteur si la semi-remorque porte une étiquette rouge.
4. Attelez la semi-remorque.
5. Assurez-vous que l'attelage est adéquat en effectuant un essai de traction.
6. Appliquez le frein de stationnement.
7. Branchez toutes les conduites.
8. Si vous n'utilisez pas un tracteur de manœuvre, remontez la béquille. Utilisez un rapport de vitesse inférieur pour remonter la béquille. Tournez la manivelle sans mouvement brusque pour éviter un claquage de l'épaule.
9. Assurez-vous que toutes les roues tournent.
10. Amenez la semi-remorque au point de collecte.
11. Si vous n'utilisez pas un tracteur de manœuvre, descendez la béquille. Utilisez un rapport de vitesse supérieur pour établir le contact, puis un rapport de vitesse supérieur. Tournez la manivelle sans mouvement brusque pour éviter un claquage de l'épaule.
12. Dans le cas d'un stationnement, dételez la semi-remorque en suivant la procédure appropriée ou retirez les clés du camion. Assurez-vous que le frein de stationnement est appliqué et verrouillez les portes.

PR 14.0 Version : 2	Date : Janv. 2013	Date de révision : 2017-05	Dernière vérification : 2019-02
Approuvé et vérifié par : Amy Richards, vice-présidente, Personnel et Soutien organisationnel, Lacey Sanuk, spécialiste de la santé et de la sécurité			



## DÉPLACEMENT D'UNE SEMI-REMORQUE DU POSTE D'ENREGISTREMENT À LA COUR :

1. Après avoir reçu la consigne de déplacer une semi-remorque donnée, assurez-vous que le numéro de l'unité correspond au numéro visé par les directives.
2. Assurez-vous que les portes sont fermées et verrouillées dans le haut comme dans le bas. Si nécessaire, faites avancer la semi-remorque pour pouvoir fermer les portes. Les portes doivent être fermées pour les étapes 4 à 10.
3. Assurez-vous que la semi-remorque peut être déplacée en toute sécurité. Informez le répartiteur si la semi-remorque porte une étiquette rouge.
4. Attalez la semi-remorque.
5. Assurez-vous que l'attelage est adéquat en effectuant un essai de traction.
6. Appliquez le frein de stationnement.
7. Branchez toutes les conduites.
8. Si vous n'utilisez pas un tracteur de manœuvre, remontez la béquille. Utilisez un rapport de vitesse inférieur pour remonter la béquille. Tournez la manivelle sans mouvement brusque pour éviter un claquage de l'épaule.
9. Grimpez dans la cabine en appliquant la technique des trois points d'appui. Avant de relâcher la pédale de frein, klaxonnez pour signaler votre intention d'avancer. Assurez-vous que toutes les roues tournent.
10. Reculez la semi-remorque dans un espace libre de la cour.
11. Déalez la semi-remorque en utilisant la procédure appropriée.

## DÉPLACEMENT D'UNE SEMI-REMORQUE EN PARTANCE OU EN PROVENANCE D'UNE BAIÉ D'ATELIER :

Les précautions suivantes doivent être observées dès qu'une semi-remorque entre dans une baie de Semi-Remorques Wizards ou en sort.

### ENTRÉE d'une semi-remorque dans l'atelier

1. Assurez-vous que la baie réservée pour la semi-remorque est libre de personnes, d'outils et d'équipement et que la PORTE EST ENTIÈREMENT OUVERTE.
2. Le gareur de cour doit s'assurer que le cordon d'alimentation des feux de la semi-remorque est branché en vérifiant physiquement le fonctionnement des feux ainsi que le raccordement des conduites d'urgence et de service entre le camion et la semi-remorque.
3. Le mécanicien doit servir de guide au gareur de cour. Le gareur de cour doit savoir en tout temps où se trouve son guide lorsqu'il recule une semi-remorque dans l'atelier.
4. Avant de franchir une porte d'atelier, il faut actionner le klaxon du véhicule.

PR 14.0 version : 2	Date : Janv. 2013	Date de révision : 2017-05	Dernière vérification : 2019-02
Approuvé et vérifié par : Amy Richards, vice-présidente, Personnel et Soutien organisationnel; Lucy Senuk, spécialiste de la santé et de la sécurité			

**ANNEXE F**

**Extrait du manuel du fabricant  
Capacity modèle TJ5000**

Capacity of Texas, Inc.

### **3-6 PRE-OPERATION CHECKS**

The following paragraphs contain procedures that should be performed prior to operating you Trailer Jockey. Don't take a chance with a defective machine. Report it to your supervisor.

#### **3-6.1 PROPER SEAT BELT USAGE**

Observe the following steps when adjusting and buckling seat belt to prevent injuries.

##### **▲Warning**

The belt should fit snugly and as low as possible around the hips, not around the waist. Failure to do so may increase the risk of injury in the event of a collision.

##### **▲Warning**

Always inspect safety belts, resolve any issues, and tighten tethers before starting vehicle.

- a. Loosen tether belts and adjust the seat so that you can sit up straight. After adjustment make sure the tether belts are snug.
- b. Pick up the latch plate and pull the belt across you. Do not let it get twisted.
- c. Push the latch plate into the buckle until it clicks. Make sure the release button on the buckle is positioned for easy access in the event you need to release it quickly.
- d. To unfasten the belt, press the red release button on the buckle.

#### **3-6.2 STEERING**

Turn the steering wheel to the right and to the left to check that steering is functioning properly.

Be alert to any change in the feel of the steering mechanism when driving. A change in the feel would include increased steering efforts, unusual sounds when turning, excessive wheel play or pulling to either side.

If the feel has changed significantly, check tie rod and drag link end clamp bolts. They must be tight. Ask a service techni-

22

**ANNEXE G****Références bibliographiques**

- CAPACITY OF TEXAS. *Operator's handbook : trailer spotting tractor*, Longview, Texas, Capacity of Texas, [201?], vii, 108 p.
- CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ. *Norme 11 du Code canadien de sécurité : entretien et inspection périodique*, Ottawa, CCATM, 2014, 262 p. [[http://ccmta.ca/images/pdf-documents-french/CCMTA-PMVI\\_Final\\_FR\\_2016-10-04.pdf](http://ccmta.ca/images/pdf-documents-french/CCMTA-PMVI_Final_FR_2016-10-04.pdf)].
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Conduire un véhicule lourd*, Québec, Publications du Québec, 2016, 495 p.