

RAPPORT D'ENQUÊTE

Accident mortel survenu à un mécanicien de l'entreprise

EF Bergeron et Fils inc. le 4 juin 2019

au 3094, avenue Royale à Saint-Ferréol-les-Neiges

Direction régionale de la Capitale-Nationale

Version dépersonnalisée

Inspecteurs :

Marie-Pier Massicotte

Natalie Saindon

Date du rapport : 11 décembre 2019

Rapport distribué à :

- Maître Donald Nicole, coroner
- Docteur François Desbiens, directeur de la santé publique, CIUSSS de la Capitale-Nationale

TABLE DES MATÈRES

1. RÉSUMÉ DU RAPPORT	1
2. ORGANISATION DU TRAVAIL	3
2.1. STRUCTURE GÉNÉRALE DE L'ÉTABLISSEMENT	3
2.2. MÉCANISME DE PARTICIPATION	3
2.3. GESTION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ	3
3. DESCRIPTION DU TRAVAIL	4
3.1. DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	4
3.2. DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER	5
3.2.1 TRAVAIL EFFECTUÉ PAR LE MÉCANICIEN	5
3.2.2 DESCRIPTION DU CAMION À BENNE	6
4. ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE	7
4.1. CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	7
4.2. CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	8
4.2.1. FORMATIONS ET EXPÉRIENCE DE TRAVAIL	8
4.2.2. HABITUDES DE TRAVAIL	8
4.2.3. REMPLACEMENT DE LA VALVE À AIR	8
4.2.4. POSITION DU MÉCANICIEN	9
4.2.5. SUPPORT DE MAINTENANCE	10
4.2.6. SYSTÈME DE COMMANDE DE LA BENNE BASCULANTE	13
4.2.7. MÉTHODE DE CONTRÔLE DES ÉNERGIES DANGEREUSES	14
4.2.8. RÈGLES DE L'ART	16
4.3. ÉNONCÉES ET ANALYSE DES CAUSES	18
4.3.1. LE MÉCANICIEN EST ÉCRASÉ LORSQUE LA BENNE EST DESCENDUE ALORS QU'IL EFFECTUE DES RÉPARATIONS ENTRE LA BENNE ET LE CHÂSSIS DU CAMION.	18
4.3.2. L'ABSENCE DE MESURES DE CONTRÔLE DES ÉNERGIES DANGEREUSES EXPOSE LE TRAVAILLEUR À UN DANGER D'ÉCRASEMENT LORSQU'IL TRAVAILLE ENTRE LA BENNE ET LE CHÂSSIS DU CAMION.	18
5. CONCLUSION	19
5.1. CAUSES DE L'ACCIDENT	19
5.2. RECOMMANDATIONS ET/OU SUIVIS À L'ENQUÊTE	19

<u>ANNEXE A : L'ACCIDENTÉ</u>	<u>20</u>
<u>ANNEXE B : LISTE DES PERSONNES ET TÉMOINS RENCONTRÉS</u>	<u>21</u>
<u>ANNEXE C : RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES</u>	<u>22</u>

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Lieu de l'accident.....	1
Figure 2	Localisation du lieu de l'accident.....	4
Figure 3	Emplacement de la valve défectueuse.....	5
Figure 4	Disposition des lieux au moment de l'accident.....	7
Figure 5	Emplacement de la valve et position du mécanicien.....	9
Figure 6	Béquille de sécurité déployée.....	10
Figure 7	Béquille de sécurité non déployée.....	11
Figure 8	Fonctionnement du support de maintenance.....	12
Figure 9	Dispositifs de commandes de la benne.....	13
Figure 10	Étapes pour le contrôle des énergies.....	17

SECTION 1

1. RÉSUMÉ DU RAPPORT

Description de l'accident

Le 4 juin 2019, dans la cour de l'entreprise EF Bergeron et Fils inc. située au 3094, avenue Royale à Saint-Ferréol-les-Neiges, [A] s'assoit au poste de conduite alors que des réparations sont en cours sous la benne inclinée. N'étant pas informée de la présence du mécanicien et ne l'ayant pas aperçu à son arrivée, elle actionne la descente de la benne pour commencer son inspection avant départ. La benne s'abaisse sur le mécanicien.

Conséquences

Le mécanicien est écrasé entre la benne et le châssis du camion. Il décède des suites de ses blessures.



Fig. 1 — *Lieu de l'accident*
Source : CNESST

Abrégé des causes

L'enquête a permis de retenir les causes suivantes pour expliquer cet accident :

- Le mécanicien est écrasé lorsque la benne est descendue alors qu'il effectue des réparations entre la benne et le châssis du camion.
- L'absence de mesures de contrôle des énergies dangereuses expose le travailleur à un danger d'écrasement lorsqu'il travaille entre la benne et le châssis du camion.

Mesures correctives

Considérant la fin des activités de l'entreprise, aucune mesure corrective n'est demandée.

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 EF Bergeron et Fils inc. est spécialisée dans le transport de matériaux en vrac, notamment pour les chantiers de construction. En période hivernale, l'entreprise effectue du transport de neige vers les sites de dépôts. M. [B] [...]. L'entreprise compte trois camions à benne et emploie [A] ainsi qu'[C].

2.2. Mécanisme de participation

Aucun mécanisme de participation formel n'est présent au sein de l'entreprise.

2.3. Gestion de la santé et de la sécurité

L'entreprise n'a pas de comité de santé et de sécurité ni de représentant à la prévention.

Appartenant au secteur d'activité économique 15 — *Transport et Entreposage*, donc au groupe prioritaire III en matière de risque pour la santé et la sécurité, la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (LSST) prévoit que l'employeur est tenu d'implanter des mécanismes de prévention formels pour les entreprises appartenant aux groupes prioritaires I, II et III. Pour ce qui est des obligations légales de ce dernier groupe, la LSST précise que l'entreprise doit être munie d'un programme de prévention ainsi que d'un programme de santé spécifique à l'établissement.

SECTION 3

3. DESCRIPTION DU TRAVAIL

3.1. Description du lieu de travail

Un garage est présent au 3094, avenue Royale à Saint-Ferréol-les-Neiges. Celui-ci est utilisé pour entreposer des pièces de rechange pour les camions à benne ainsi que pour de l'entreposage personnel. En raison des dimensions du garage, l'entretien mécanique, les réparations ainsi que l'entreposage des camions sont effectués à l'extérieur, dans le stationnement.

Le jour de l'accident, le camion à benne est stationné à l'avant, parallèlement au garage en direction est (voir figure 2).

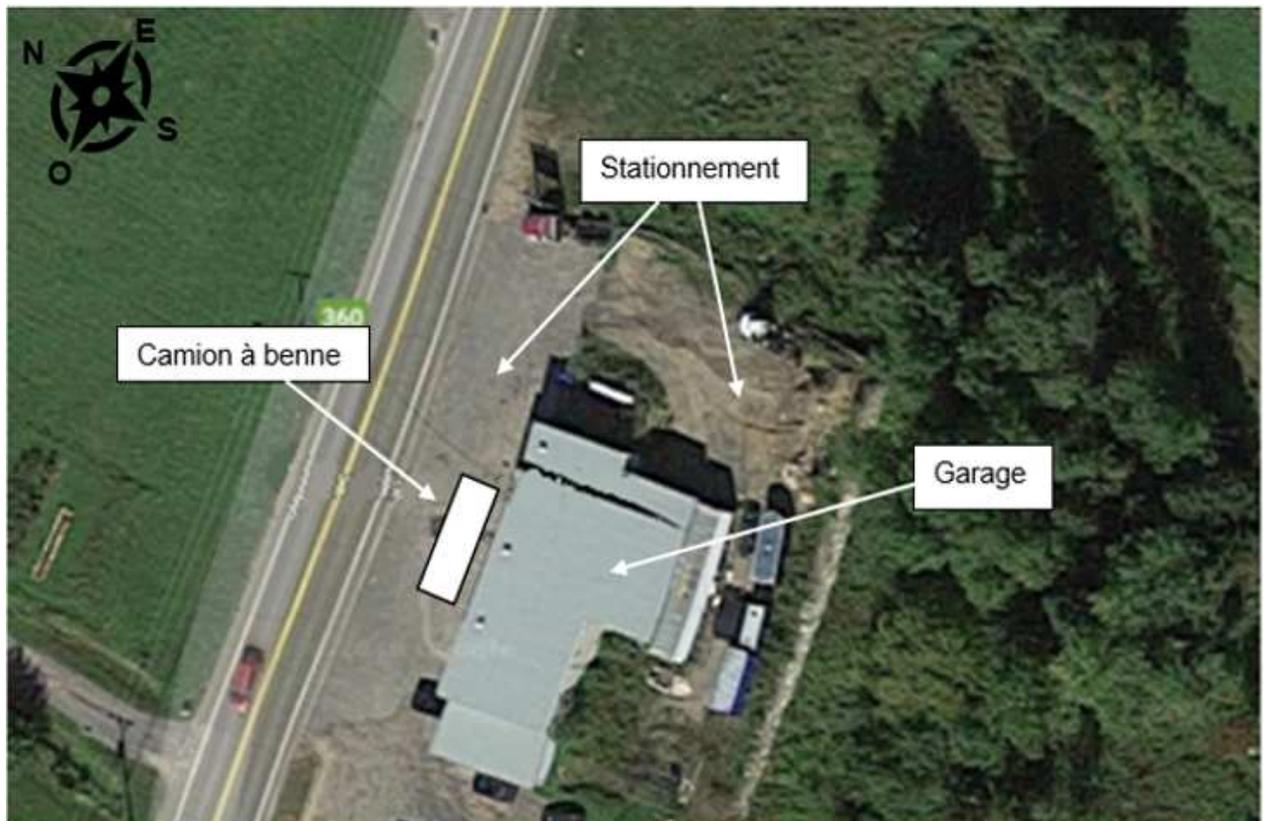


Fig. 2 — Localisation du lieu de l'accident
Source : Google Maps (modifiée CNESST)

3.2. Description du travail à effectuer

3.2.1 Travail effectué par le mécanicien

Lors de l'accident, le mécanicien s'affaire à réparer une fuite sur une valve à air de la suspension du camion. La défektivité est connue de l'employeur depuis une semaine et son intention de procéder à la réparation est communiquée au [C] la veille de l'accident.

La perte d'air n'affecte pas l'utilisation du camion, mais sollicite plus fréquemment le compresseur afin de faire monter l'air dans le système de suspension.

La valve à air défectueuse est située entre les deux essieux arrière du camion, du côté passager.



Fig. 3 — *Emplacement de la valve défectueuse*
Source : CNESST

3.2.2 Description du camion à benne

Le véhicule impliqué dans l'accident est un camion à benne 12 roues de marque WesternStar, modèle 4900, construit en 2012 et immatriculé [...]. L'employeur a acheté le camion usagé.

La benne basculante du camion a été fabriquée par la firme Lagacé & frère inc. et elle est identifiée au numéro de série [...]. Elle a été installée sur le camion en 2012.

Les caractéristiques de la benne sont les suivantes :

- Longueur : 5,8 m (19,5 pi)
- Largeur extérieure : 2,4 m (8,3 pi)
- Hauteur des côtés : 0,9 m (3,5 pi)
- Poids : 3 155 kg (6 956 lb)

SECTION 4

4. ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE

4.1. Chronologie de l'accident

Le 3 juin 2019 en fin de journée, le mécanicien mentionne au [C] son intention de procéder à la réparation de la valve à air sur le camion à benne utilisé par [A]. Comme il le fait habituellement, [C] nettoie les deux camions qui ont été utilisés dans la journée. Il stationne le véhicule qui ne nécessite pas de réparation dans la cour et le camion utilisé par [A] est stationné à l'avant, parallèlement au garage en direction est. Celui-ci est stationné avec la benne basculante en position levée pour permettre l'écoulement de l'eau à la suite du lavage du camion. Une seule section du vérin hydraulique est déployée. Ainsi la benne est levée approximativement au tiers de sa hauteur maximale.

Le 4 juin 2019, vers 5 h, le mécanicien arrive au garage. Il stationne son véhicule personnel à l'avant du garage, près du camion à benne, au niveau des deux essieux arrière. Il procède à diverses tâches à l'intérieur du garage. Ensuite, il sort à l'extérieur où il démarre le camion à benne utilisé par [A] et commence les réparations au niveau de la valve à air, sous la benne levée.

À 5 h 47, [A] arrive au garage. Elle stationne son automobile dans la cour en direction ouest parallèlement au camion et au véhicule du mécanicien. Ensuite, elle se dirige vers le camion et s'assoit au poste de conduite sans apercevoir le mécanicien (voir figure 4).

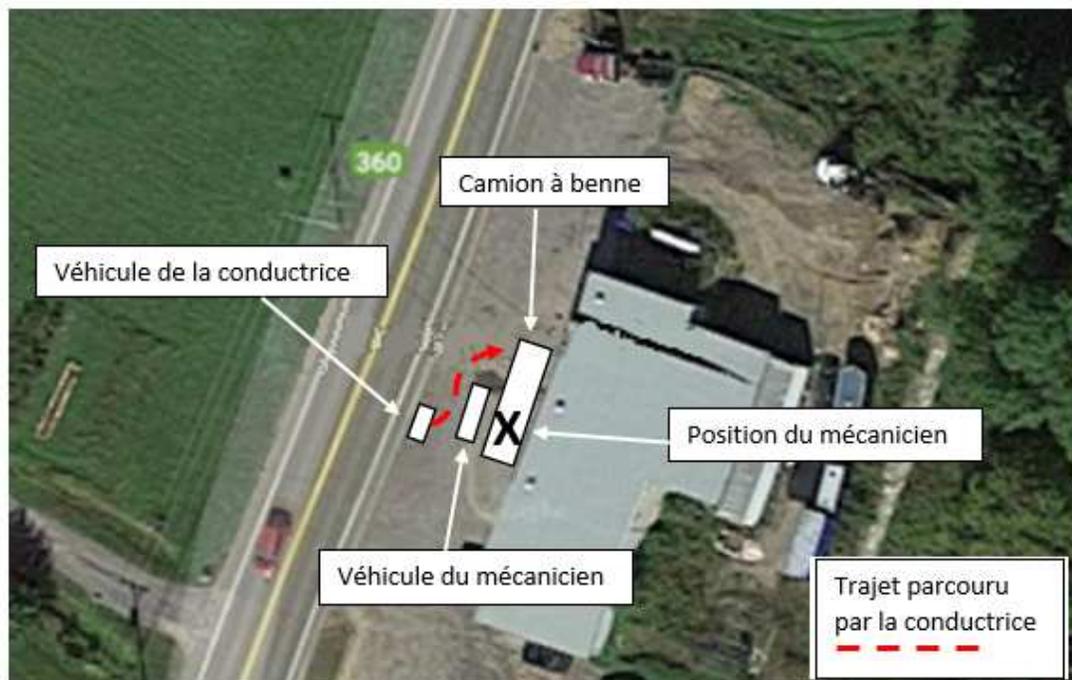


Fig. 4 — Disposition des lieux au moment de l'accident
Source : Google Maps (modifiée CNESST)

Le camion étant déjà en fonction lors de son arrivée et ignorant que des réparations sont en cours, elle descend la benne basculante pour commencer son inspection avant départ. Le mécanicien qui répare la valve sous la benne est écrasé entre celle-ci et le châssis du camion. Les services d'urgence sont contactés à 6 h 05 et des manœuvres pour le libérer sont entamées. Le mécanicien est transporté à l'hôpital où son décès est constaté.

4.2. Constatations et informations recueillies

4.2.1. Formations et expérience de travail

[...]

[...]

4.2.2. Habitudes de travail

Le mécanicien effectue régulièrement des réparations sur les camions avant l'arrivée de [A]. Habituellement, lorsque des travaux doivent être effectués sur l'un ou l'autre des camions, celle-ci est informée par le mécanicien la veille, à la fin de la journée de travail. Le matin de l'accident, au moment où elle se présente au travail, [A] n'a pas été avisée que des réparations seraient en cours sur le camion qu'elle utilise.

De plus, le mécanicien a l'habitude de démarrer le camion avant l'arrivée de la conductrice afin qu'il soit prêt à être utilisé. Il est donc fréquent que le camion qu'elle utilise soit en fonction lors de son arrivée.

4.2.3. Remplacement de la valve à air

Le matin de l'accident, la réparation à effectuer consiste à remplacer une valve à air de la suspension du camion. Il s'agit d'une réparation courante qui nécessite une trentaine de minutes.

Pour effectuer le diagnostic, le camion doit être démarré. Cependant, le remplacement de la valve peut être réalisé lorsque le camion est à l'arrêt.

Cette tâche peut être effectuée par le dessous du camion à partir d'une fosse de réparation ou encore à l'aide d'un pont élévateur. Lorsque ces équipements ne sont pas disponibles, la réparation peut être exécutée sous la benne en position levée.

4.2.4. Position du mécanicien

Pour effectuer le remplacement de la valve à air, le mécanicien se positionne entre les deux derniers essieux du camion du côté conducteur afin d'être positionné face à la valve. Celle-ci est située à 71 cm devant lui (voir figure 5).

Le matin de l'accident, la benne est légèrement levée. Une seule section du vérin hydraulique est déployée. La hauteur de dégagement entre la benne et le châssis du camion au niveau de la zone de travail est d'environ 25 cm.



Fig. 5 — *Emplacement de la valve et position du mécanicien*
Source : CNESST

4.2.5. Support de maintenance

Depuis 2015, le fabricant installe systématiquement, sur l'ensemble de ses bennes, un support de maintenance communément appelé « béquille de sécurité ». Il s'agit d'un dispositif de contrôle des énergies dangereuses fixé sous la benne qui peut être utilisé pour empêcher sa descente intempestive lors de la réalisation de travaux d'entretien ou de réparation sous la benne en position levée.

La béquille mesure 101,6 cm (40 po). Elle est fixée sous la benne basculante entre les deux longerons et bascule pour s'emboîter sur le châssis du camion, à la base du cylindre hydraulique. Étant donné sa longueur fixe, celle-ci peut seulement être utilisée lorsqu'une seule section du vérin hydraulique est déployée.



Fig. 6 — Béquille de sécurité déployée
Source : CNESST

Lorsqu'elle n'est pas utilisée, la béquille est maintenue sous la benne à l'aide d'une goupille à ressort (voir figure 7).

Au moment de l'accident, la béquille n'est pas déployée.



Fig. 7 — *Béquille de sécurité non déployée*
Source : *CNESST*

4.2.5.1. Instruction du fabricant

Aucun manuel du fabricant n'encadre l'utilisation et l'entretien de la béquille de sécurité.

Le fabricant de la benne nous mentionne apposer un autocollant sur les béquilles de sécurité lors de leur fabrication (voir figure 8). Celui-ci précise les directives suivantes quant à son fonctionnement :

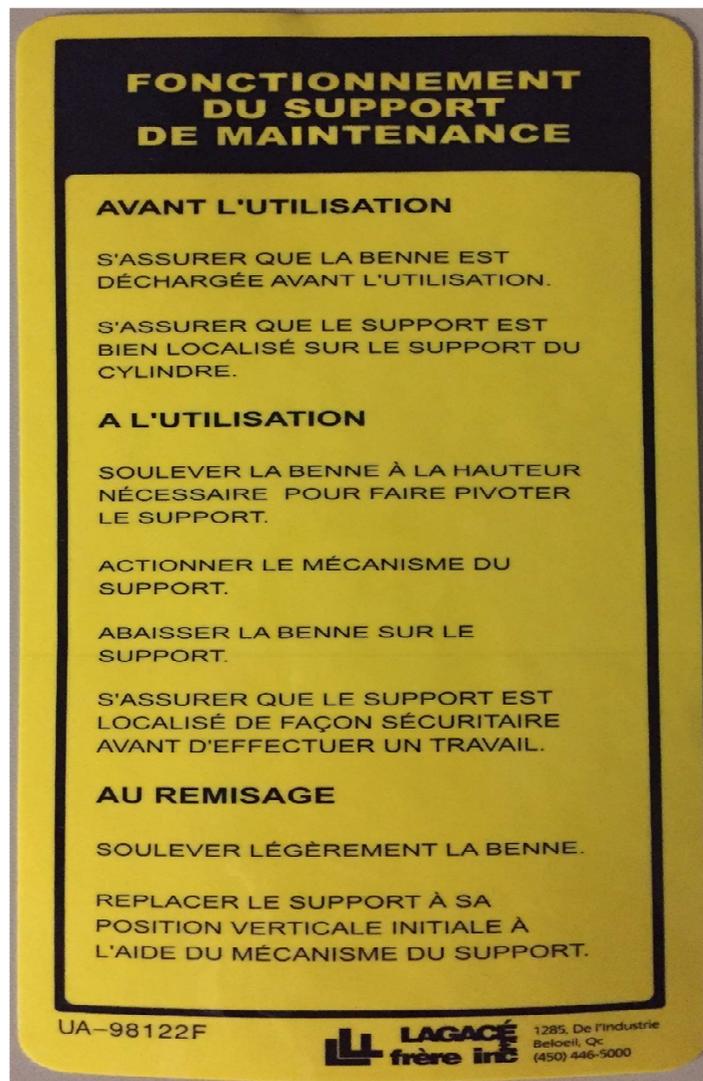


Fig. 8 — *Fonctionnement du support de maintenance*
Source : *Lagacé & frère inc.*

Aucune directive quant à l'utilisation de la béquille de sécurité ne figure sur la benne impliquée dans l'accident.

4.2.6. Système de commande de la benne basculante

Le système hydraulique permettant de lever et de descendre la benne basculante est actionné à l'aide de dispositifs de commandes pneumatiques situés à la droite du siège du conducteur (voir figure 9).

Le dispositif de commande de mouvement de la benne est un dispositif de commande à trois positions :

- **Levée** : la pression hydraulique exercée par le système hydraulique laisse écouler l'huile dans le vérin pour augmenter le niveau de pression permettant de soulever la benne basculante.
- **Neutre** : le dispositif de commande bloque le passage de l'huile afin de maintenir la benne à hauteur désirée.
- **Descente** : la valve hydraulique laisse écouler l'huile vers le réservoir pour diminuer la pression et ainsi permettre à la benne basculante de descendre par gravité.



Fig. 9 — Dispositifs de commandes de la benne
Source : CNESST

L'actionnement du système de levage de la benne basculante du camion requiert un certain niveau de pression hydraulique pouvant être atteint uniquement lorsque le moteur du camion fonctionne. Pour ce faire, la clé de démarrage doit être en position de mise en marche.

Le mouvement de la benne s'effectue de la manière suivante :

- **Pour commander la levée de la benne**

Le dispositif de commande de la prise de force doit être en position ouverte. La poignée à trois positions doit être tirée légèrement vers le haut par la conductrice puis poussée à la position *lever*.

- **Pour commander la descente de la benne basculante**

Indépendamment de la position de la commande de la prise de force, il faut tirer la poignée du dispositif de commande à trois positions vers le haut et la diriger en position *descente*.

Le temps de descente complète de la benne lorsqu'une seule section de vérin est déployée est d'environ six secondes. Aucun signal sonore n'est émis lorsqu'elle est en cours de descente.

4.2.7. Méthode de contrôle des énergies dangereuses

Le *Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST)* prévoit que « le cadenassage ou, à défaut, toute autre méthode qui assure une sécurité équivalente doit être appliquée » avant d'entreprendre notamment toute tâche de maintenance ou de réparation dans une zone dangereuse dans le but d'éviter toute libération d'énergie intempestive.

L'article 188.5 du RSST prévoit qu'une procédure de contrôle des énergies soit élaborée et appliquée pour chaque équipement où des travaux doivent être réalisés dans une zone dangereuse, ce qui inclut les réparations effectuées sous une benne inclinée d'un camion à benne.

Une procédure de contrôle des énergies doit comprendre les exigences règlementaires suivantes :

[...]

1° l'identification de la machine;

2° l'identification de la personne responsable de la méthode de contrôle des énergies;

3° l'identification et la localisation de tout dispositif de commande et de toute source d'énergie de la machine;

4° l'identification et la localisation de tout point de coupure de chaque source d'énergie de la machine;

5° le type et la quantité de matériel requis pour appliquer la méthode;

6° les étapes permettant de contrôler les énergies;

7° le cas échéant, les mesures visant à assurer la continuité de l'application de la méthode de contrôle des énergies lors d'une rotation de personnel, notamment le transfert du matériel requis;

8° le cas échéant, les particularités applicables telles la libération de l'énergie résiduelle ou emmagasinée, les équipements de protection individuels requis ou toute autre mesure de protection complémentaire.

Lorsqu'une procédure de contrôle des énergies autre que le cadenassage est appliquée, celle-ci doit préalablement être analysée afin d'offrir une sécurité équivalente au cadenassage. Les éléments suivants doivent faire l'objet d'une analyse conformément à l'article 188.4 du RSST :

[...]

1° les caractéristiques de la machine;

2° l'identification des risques pour la santé et la sécurité lors de l'utilisation de la machine;

3° l'estimation de la fréquence et de la gravité des lésions professionnelles potentielles pour chaque risque identifié;

4° la description des mesures de prévention applicables pour chaque risque identifié, l'estimation du niveau de réduction du risque ainsi obtenue et l'évaluation des risques résiduels

[...]

4.2.8. Règles de l'art

Les règles de l'art prévoient que des mesures de prévention, notamment une procédure de cadenassage, doivent être mises en place lors d'intervention sous une benne basculante inclinée afin de s'assurer que personne ne puisse descendre la benne pendant la durée des travaux.

4.2.8.1. Norme CSA Z460-13 Maîtrise des énergies dangereuses : cadenassage et autres méthodes

Cette norme qui encadre les exigences et les responsabilités des différents acteurs quant à la maîtrise des énergies dangereuses associées notamment aux équipements mobiles prévoit ce qui suit à l'article 7.3.3.7.1 :

Qu'elles soient cumulées, résiduelles ou potentielles, toutes les énergies potentiellement dangereuses doivent être coupées, dégagées (dissipés), débranchées, confinées, bloquées ou maîtrisées d'une quelconque autre façon.

4.2.8.2. Norme AFNOR XP R17-109 Véhicules routiers — Bennes basculantes mues hydrauliquement — Spécifications générales et dispositions de sécurité

L'objet de cette norme vise à définir les spécifications minimales de sécurité et de conception des bennes basculantes mues hydrauliquement destinées au transport et au chargement/déchargement de matériaux divers. À l'article 11.1, elle prévoit les spécifications suivantes lors de l'entretien d'une benne :

La béquille est obligatoire si l'équipement nécessite des opérations d'entretien, benne levée. Son usage doit être strictement limité aux opérations de maintenance, de réglage et d'entretien de la benne. Elle ne doit pas être utilisée lors des opérations d'entretien du véhicule qui se conduisent, selon les prescriptions du constructeur, à partir d'une fosse et/ou d'un pont.

De plus, l'article 11.3 de cette norme prévoit que l'isolement de la source d'énergie hydraulique, énergie nécessaire pour commander un mouvement de la benne, est obtenu par l'arrêt du moteur ainsi que la déconnexion de la prise de mouvement pour l'énergie hydraulique, ce qui correspond à la prise de force hydraulique.

4.2.8.3. Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et sécurité du travail (IRSST)

Le guide *Démarche de contrôle des énergies, cadenassage et autres méthodes – Équipements mobiles* publié par l'IRSST vise à soutenir les divers intervenants dans l'implantation du cadenassage et autres méthodes de contrôle des énergies dangereuses pour les équipements mobiles, incluant les camions à benne. Il propose une procédure principale de contrôle des énergies qui comprend notamment une liste d'étapes à respecter lorsque des travaux doivent être effectués sur des équipements mobiles (voir figure 10).

INSTRUCTIONS	ACCESSOIRES
1 Aviser le personnel concerné des travaux en cours.	s.o.
2 Stationner sur un terrain ferme et plat dans la mesure du possible. Mettre la transmission dans la position spécifiée. Appliquer le frein de stationnement.	s.o.
3 Abaisser les accessoires au sol ou dans la position désirée.	s.o.
4 Éteindre l'équipement. Retirer la clé de contact, s'il y a lieu, et la conserver sur soi.	s.o.
5 Placer des cales aux roues.	
6 Caler ou bloquer les accessoires qui ne sont pas au sol et ceux spécifiés par le fabricant (p. ex : articulation du châssis).	
7 Signaler avec une pancarte qu'une intervention est en cours (p. ex. : sur la porte ou le volant).	1 pancarte et son attache
8 Délimiter la zone d'intervention selon la procédure.	
9 Cadenasser le coupe-batterie en position OFF. S'il n'y a pas de coupe-batterie, déconnecter les pôles de la batterie selon la procédure établie, les placer dans des couvre-pôles et les verrouiller.	1 morillon et 1 cadenas ou couvre-pôles
10 Cadenasser les autres dispositifs d'isolation.	
11 Neutraliser les énergies résiduelles non gérées précédemment.	
12 Faire un test de démarrage avec le bouton de démarrage ou la clé de contact. Dans le cas d'un bouton de démarrage, verrouiller la cabine une fois le test terminé.	s.o.

Fig. 10 — *Étapes pour le contrôle des énergies*
Source : IRSST, p.10

4.3. Énoncées et analyse des causes

4.3.1. Le mécanicien est écrasé lorsque la benne est descendue alors qu'il effectue des réparations entre la benne et le châssis du camion.

Le jour de l'accident, le mécanicien s'affaire à effectuer une réparation qui consiste à remplacer une valve à air de la suspension du camion. En l'absence de pont élévateur et de fosse de réparation, cette tâche peut être effectuée sous la benne en position levée ce qui permet de dégager un espace de travail pour le mécanicien. Pour atteindre la valve défectueuse, ce dernier se positionne donc entre les deux essieux arrière du camion et travaille entre le châssis et la benne de celui-ci, ce qui constitue une zone de coincement.

Lors de la réparation, la béquille de sécurité n'est pas déployée pour prévenir la descente intempestive de la benne. Ainsi, celle-ci est libre de descendre lorsque la commande est actionnée par [A] qui n'est pas informée des travaux et qui, à son arrivée, ne remarque pas la présence du mécanicien sous la benne. En conséquence, ce dernier est écrasé entre le châssis du camion et la benne basculante.

Cette cause est retenue.

4.3.2. L'absence de mesures de contrôle des énergies dangereuses expose le travailleur à un danger d'écrasement lorsqu'il travaille entre la benne et le châssis du camion.

Le remplacement de la valve peut être effectué sous la benne du camion en position inclinée. Cependant, cette situation amène le mécanicien à effectuer des travaux de maintenance dans une zone de coincement formée entre le châssis du camion et la benne. Ainsi, une procédure de cadenassage ou toute autre méthode de contrôle des énergies assurant une sécurité équivalente doit être appliquée afin d'éviter toute libération d'énergie intempestive.

La procédure générale de contrôle des énergies présentée dans le guide de l'IRSST *Démarche de contrôle des énergies – Cadenassage et autres méthodes, équipements mobiles* prévoit notamment que le personnel concerné par les travaux en cours doit être avisé, qu'il doit y avoir une mention visible à l'effet qu'il y a une intervention en cours sur l'équipement mobile, que les accessoires, telle une benne, doivent être bloqués et que la clé de contact doit être conservée sur la personne effectuant les travaux. Or, aucune de ces instructions n'est appliquée le jour de l'accident.

Le non-respect des règles de l'art en matière de contrôle des énergies dangereuses lors de la réparation effectuée sous la benne inclinée permet la descente de celle-ci alors que le mécanicien travaille dans une zone de coincement.

Cette cause est retenue.

SECTION 5

5. CONCLUSION

5.1. Causes de l'accident

L'enquête a permis de retenir les causes suivantes pour expliquer l'accident :

- Le mécanicien est écrasé lorsque la benne est descendue alors qu'il effectue des réparations entre la benne et le châssis du camion.
- L'absence de mesures de contrôle des énergies dangereuses expose le travailleur à un danger d'écrasement lorsqu'il travaille entre la benne et le châssis du camion.

5.2. Recommandations et suivis à l'enquête

La CNESST transmettra le rapport d'enquête à l'Association des camionneurs artisans, à l'Association du camionnage du Québec ainsi qu'à l'Association des routiers professionnels du Québec, pour informer leurs membres des conclusions de l'enquête, ainsi que pour les sensibiliser à l'importance d'utiliser la béquille de sécurité lorsqu'une intervention doit être effectuée sous la benne en position levée.

Le rapport d'enquête sera également diffusé dans les établissements de formation offrant les programmes d'études *Mécanique de véhicules lourds routiers* et *Transport par camion* afin de sensibiliser les futurs travailleurs.

De plus, afin d'éviter qu'un tel accident se reproduise, une intervention de la CNESST est en cours auprès du fabricant de la benne pour s'assurer, entre autres, que l'information sur l'utilisation des équipements de contrôle des énergies soit connue et mise à la disponibilité des utilisateurs.

ANNEXE A : L'accidenté

Nom, prénom : [B]
Sexe : [...]
Âge : [...]
Fonction habituelle : [...]
Fonction lors de l'accident : Mécanicien
Syndicat : [...]

ANNEXE B : Liste des personnes et témoins rencontrés**EF Bergeron et Fils inc.**

Mme [A], EF Bergeron et Fils inc.

M. [C], EF Bergeron et Fils inc.

Centre de formation en transport de Charlesbourg (CFTC)

M. [D]

M. [E]

Lagacé & frère inc.

M. [F]

M. [G]

GD inc.

M. [H]

Témoin

M. [I]

ANNEXE C : Références bibliographiques

ASSOCIATION CANADIENNE DE NORMALISATION. *Maîtrise des énergies dangereuses : cadenassage et autres méthodes*, 2e édition, Ontario, CSA, 2014, 132 p. (CSA Z460-13).

ASSOCIATION FRANÇAISE DE NORMALISATION. *Véhicules routiers : bennes basculantes mues hydrauliquement spécifications générales et dispositions de sécurité*, La Plaine Saint-Denis, France, AFNOR, 2004, 16 p. (ANFOR XP R 17-109 : 2004).

INSTITUT DE RECHERCHE ROBERT-SAUVÉ EN SANTÉ ET EN SÉCURITÉ DU TRAVAIL, et D. BURLET-VIENNEY. *Démarche de contrôle des énergies : cadenassage et autres méthodes : équipements mobiles*, Montréal, IRSST, 2019, 12 p. [<https://www.irsst.qc.ca/media/documents/PubIRSST/RG-1034.pdf?v=2019-10-16>].

QUÉBEC. *Règlement sur la santé et la sécurité du travail*, RLRQ, chapitre S-2.1, r. 13, à jour au 1er juillet 2019, [En ligne], 2019. [[http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cr/S-2.1, % 20r.%2013](http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cr/S-2.1,%20r.%2013)] (Consulté le 16 octobre 2019).