

RAPPORT D'ENQUÊTE

**Accident ayant causé des blessures à un travailleur de l'entreprise
Village Vacances Valcartier inc., survenu le 4 juin 2022 à Saint-Gabriel-
de-Valcartier.**

Service de la prévention-inspection – Capitale-Nationale

Inspecteur :

Joël Ménard, ing.

Inspecteur :

Vincent Gagné

Date du rapport : 28/11/2022

Rapport distribué à :

- Monsieur Sylvain Lauzon, président, Village Vacances Valcartier inc.
- Docteur André Dontigny, directeur de santé publique, CIUSSS de la Capitale-Nationale

TABLE DES MATIÈRES

<u>1</u>	<u>RÉSUMÉ DU RAPPORT</u>	<u>1</u>
<u>2</u>	<u>ORGANISATION DU TRAVAIL</u>	<u>3</u>
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	4
<u>3</u>	<u>DESCRIPTION DU TRAVAIL</u>	<u>6</u>
3.1	DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	6
3.2	DESCRIPTION GÉNÉRALE DES POSTES DE TRAVAIL	7
3.2.1	PRÉPOSÉ AUX OPÉRATIONS EXTÉRIEURES	7
3.2.2	CHEF D'ÉQUIPE	7
3.2.3	SUPERVISEURE	7
3.3	DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER	7
3.4	DESCRIPTION DES ÉQUIPEMENTS UTILISÉS	8
3.5	DESCRIPTION DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES	10
<u>4</u>	<u>ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE</u>	<u>11</u>
4.1	CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	11
4.2	CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	12
4.2.1	FORMATION DU TRAVAILLEUR ACCIDENTÉ	12
4.2.2	FORMATION DU CONDUCTEUR	13
4.2.3	SUPERVISION DES TRAVAILLEURS	13
4.2.4	ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION	14
4.2.5	ENTRETIEN DES AUTOQUADS ET ÉTAT MÉCANIQUE DU VÉHICULE IMPLIQUÉ DANS L'ACCIDENT	14
4.2.6	AUTRES INFORMATIONS RECUEILLIES	15
4.2.7	ANALYSE DU PROGRAMME DE PRÉVENTION	15
4.2.8	EXIGENCES LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES	17
4.2.8.1	LOI SUR LES VÉHICULES HORS-ROUTE (CHAPITRE V-1.3)	18
4.2.8.2	LOI SUR LES VÉHICULES HORS-ROUTE (CHAPITRE V-1.2)	19
4.2.8.3	RÈGLEMENT SUR LES CASQUES PROTECTEURS (CHAPITRE C-24.2, R. 6)	19
4.2.8.4	FORMATION DE CONDUITE EN MOTOQUAD DONNÉE PAR LA FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES CLUBS QUADS (FQCQ)	20
4.2.8.5	MANUEL DE L'UTILISATEUR DE L'AUTOQUAD	20
4.2.8.6	LOI SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (CHAPITRE S-2.1)	21

4.3	ÉNONCÉS ET ANALYSE DES CAUSES	22
4.3.1	LE TRAVAILLEUR, DEBOUT DANS LA BOITE DE CHARGEMENT DE L'AUTOQUAD, EST ÉJECTÉ ALORS QUE LE VÉHICULE EST EN MOUVEMENT DANS UNE COURBE.	22
4.3.2	LE MANQUE DE FORMATION ET DE SUPERVISION DES JEUNES ET NOUVEAUX TRAVAILLEURS FAIT EN SORTE QUE CES DERNIERS IGNORENT LES MESURES DE SÉCURITÉ RELATIVES À LA CONDUITE SÉCURITAIRE D'UN AUTOQUAD ET LES DANGERS INHÉRENTS À SON UTILISATION.	23
5	<u>CONCLUSION</u>	25
5.1	CAUSES DE L'ACCIDENT	25
5.2	AUTRES DOCUMENTS ÉMIS LORS DE L'ENQUÊTE	25
5.3	SUIVI DE L'ENQUÊTE	25
 <u>ANNEXES</u>		
ANNEXE A :	Accidenté	26
ANNEXE B :	Liste des personnes interrogées	27
ANNEXE C :	Plan du Camping Valcartier	28
ANNEXE D :	Relevé météorologique	29
ANNEXE E :	Rapport d'inspection de l'autoquad	30
ANNEXE F :	Références bibliographiques	31

SECTION 1

1 RÉSUMÉ DU RAPPORT

Description de l'accident

Le 4 juin 2022, vers 11 h 45, un travailleur affecté aux opérations extérieures du camping du Village Vacances Valcartier inc. est éjecté d'un autoquad (côte-à-côte) en mouvement dans une courbe alors qu'il est debout, dans la boîte de chargement du véhicule. Il est ensuite heurté et écrasé par la remorque attelée derrière l'autoquad.

Conséquences

Le travailleur est gravement blessé à la tête et au haut du corps.



Figure 1— *Photo du lieu de l'accident*¹
Source : CNESST

¹ Cette photo constitue une reproduction des lieux de l'accident. L'autoquad et la remorque ont été replacés par l'employeur à l'endroit approximatif où a eu lieu l'accident.

Abrégé des causes

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

- Le travailleur, debout dans la boîte de chargement de l'autoquad, est éjecté alors que le véhicule est en mouvement dans une courbe.
- Le manque de formation et de supervision des jeunes et nouveaux travailleurs fait en sorte que ces derniers ignorent plusieurs mesures de sécurité relatives à la conduite sécuritaire d'un autoquad et les dangers inhérents à son utilisation.

Mesures correctives

Le 7 juin 2022, dans le rapport d'intervention RAP1388306, la CNESST;

- interdit le transport de passagers dans la boîte de chargement d'un véhicule hors route (autoquad) ou dans toute autre place sur le véhicule ou une partie du véhicule qui n'est pas une place pour un passager (Décision n°1). La CNESST exige de l'employeur la mise en place d'un moyen de contrôle pour s'assurer que le transport de passagers avec des véhicules hors-route ne se fasse qu'aux places aménagées pour ceux-ci. L'employeur s'est conformé à cette exigence.
- interdit la conduite de véhicules hors route de type autoquad par des travailleurs qui ne sont pas titulaires d'un permis de conduire, qui n'ont pas au moins 18 ans et qui ne portent pas de ceinture de sécurité et de casque protecteur. Le port du casque et de la ceinture s'applique également aux passagers (Décision n°2). La CNESST exige de l'employeur la mise en place d'un moyen de contrôle pour s'assurer que le conducteur d'un autoquad soit titulaire d'un permis de conduire et ait au moins 18 ans et que le conducteur et tous les passagers portent un casque protecteur et une ceinture de sécurité. L'employeur s'est conformé à cette exigence.
- interdit l'utilisation de l'autoquad impliqué dans l'accident soit celui de marque Kawasaki, modèle KAF400D Mule 610XC (#12-01), année 2011 et n° de série [REDACTED] (Décision n°3). Le scellé n° E71995 est apposé sur le véhicule. La CNESST exige de l'employeur une inspection de l'autoquad par une personne compétente selon les règles de l'art en vigueur afin de vérifier qu'il ne présente pas de dommage, de fuite, de détérioration, d'anomalie structurelle et qu'il est entretenue selon les recommandations du fabricant. L'employeur s'est conformé à cette exigence.

Le 7 juin 2022, dans le rapport d'intervention RAP1393720, la CNESST;

- exige de l'employeur la mise en place d'une procédure de conduite sécuritaire des autoquads ainsi qu'une formation aux travailleurs en lien avec cette nouvelle procédure (Dérogations n°1 et n°2). L'employeur s'est conformé à ces exigences.
- exige de l'employeur l'élaboration d'un programme d'accueil pour les nouveaux et jeunes travailleurs (Dérogation n°3). L'employeur s'est conformé à cette exigence.

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

Le Village Vacances Valcartier inc. est un complexe récréotouristique situé à Saint-Gabriel-de-Valcartier au nord de la ville de Québec. Il offre plusieurs activités telles qu'un parc aquatique extérieur et intérieur (Bora Parc), un centre de jeux d'hiver, un spa (l'Aroma Spa) et l'Hôtel de Glace. De l'hébergement est également proposé avec l'Hôtel Valcartier et, en été, un camping comprenant plus de 600 terrains.

L'entreprise est classée dans le secteur d'activité *Autres services commerciaux et personnels*. Elle emploie près de 800 travailleurs non syndiqués dont plus de 500 travailleurs âgés de moins de 18 ans.

L'entreprise est divisée en plusieurs départements, notamment :

- Aquatique;
- Boutique;
- Camping;
- Entretien ménager;
- Hébergement (Hôtel, spa, etc.);
- Opérations extérieures (Parc aquatique et jeux d'hiver);
- Restauration;
- Services aux invités (Accueil, billetterie, etc.);
- Sécurité;
- Techniques et infrastructures (mécanique, bâtiment, garage, etc.).

L'accident est survenu au niveau du département du camping. Ce département emploie plus de 30 travailleurs dont 18 aux opérations extérieures. La superviseuse, Mme ^A [REDACTED], s'occupe de coordonner et de planifier l'ensemble des activités reliées au fonctionnement du camping. Les opérations extérieures du camping se déroulent principalement sur deux quarts de travail, un de jour et un de soir, soit de 8 h à 16 h et de 15 h à 22 h. Un autre quart de 12 h à 20 h est aussi prévu à l'occasion.



Fig. 2 – *Organigramme*
Source : Village Vacances Valcartier inc.

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 sécurité ni de représentant à la prévention.

Des rencontres santé et sécurité avec compte-rendu signé par les travailleurs ont déjà été tenues de façon irrégulière dans le passé, dont la dernière date de 2020, dans quelques départements de l’employeur (ex : rencontre sur la contrainte thermique tenue dans le département des opérations extérieures des jeux d’hiver). Toutefois, aucune rencontre de ce type n’a été tenue dans le département du camping.

Des groupes Facebook obligatoires sont créés par l’employeur. Ils leur servent principalement à diffuser différentes publications, mais peuvent aussi servir de moyen de communication entre les travailleurs et l’équipe de gestion.

2.2.2 Gestion de la santé et de la sécurité

L’entreprise œuvre dans le secteur d’activités économiques *Autres services commerciaux et personnels* (groupe prioritaire 5). Il ne s’agit pas d’un groupe prioritaire où un programme de prévention est obligatoire en vertu du *Règlement sur le programme de prévention*.

L’employeur possède un programme de prévention pour 2022 sous forme de plan d’actions et de fiches d’action spécifiques (FAS).

L’application de ce programme de prévention est décrite à la section 4.2.7 de ce rapport.

Loi modernisant le régime de santé et sécurité du travail (LMRSST)

À noter que depuis le 6 avril 2022, la *Loi modernisant le régime de santé et sécurité du travail (LMRSST)* mentionne que, dans les milieux de travail des établissements appartenant aux groupes prioritaires 4, 5 et 6 et ayant 20 travailleuses et travailleurs et plus :

- l'employeur doit documenter par écrit l'identification et l'analyse des risques à la santé des travailleurs ainsi que les risques pouvant affecter leur sécurité;
- l'employeur et les travailleuses et les travailleurs doivent mettre en place un comité de santé et de sécurité;
- les travailleuses et les travailleurs doivent désigner au moins un représentant en santé et en sécurité.

L'employeur n'a pas documenté par écrit l'identification et l'analyse des risques pour son établissement ni mis en place un comité de santé et de sécurité ni désigné au moins un représentant en santé et en sécurité.

SECTION 3

3 DESCRIPTION DU TRAVAIL

3.1 Description du lieu de travail

Le camping Valcartier dispose de plus de 600 terrains pour tous les types d'équipements (véhicules récréatifs, roulottes, tentes, prêts-à-camper). Le site est situé au nord-est du parc aquatique extérieur et offre un accès direct à celui-ci. Le camping dispose de nombreux services dont plusieurs sont rassemblés dans un bâtiment situé à l'accueil. Au même endroit, on retrouve également un second bâtiment servant de salle de repas et d'entreposage pour les préposés aux opérations extérieures.

Le site du camping comprend une aire pour le dépôt des résidus végétaux (ex : feuilles mortes) située au bout de la 1^{ère} Rue après les terrains de jeux de volleyball et de badminton (voir figure 3). Le plan complet du site est disponible à l'annexe C.

Les chemins du camping sont en gravier sauf l'avenue Centrale, la 18^e Rue et la portion nord de l'avenue de la Ceinture, qui sont en asphalte.

L'accident survient dans la courbe du chemin en asphalte au nord du bâtiment d'accueil (voir figure 3).

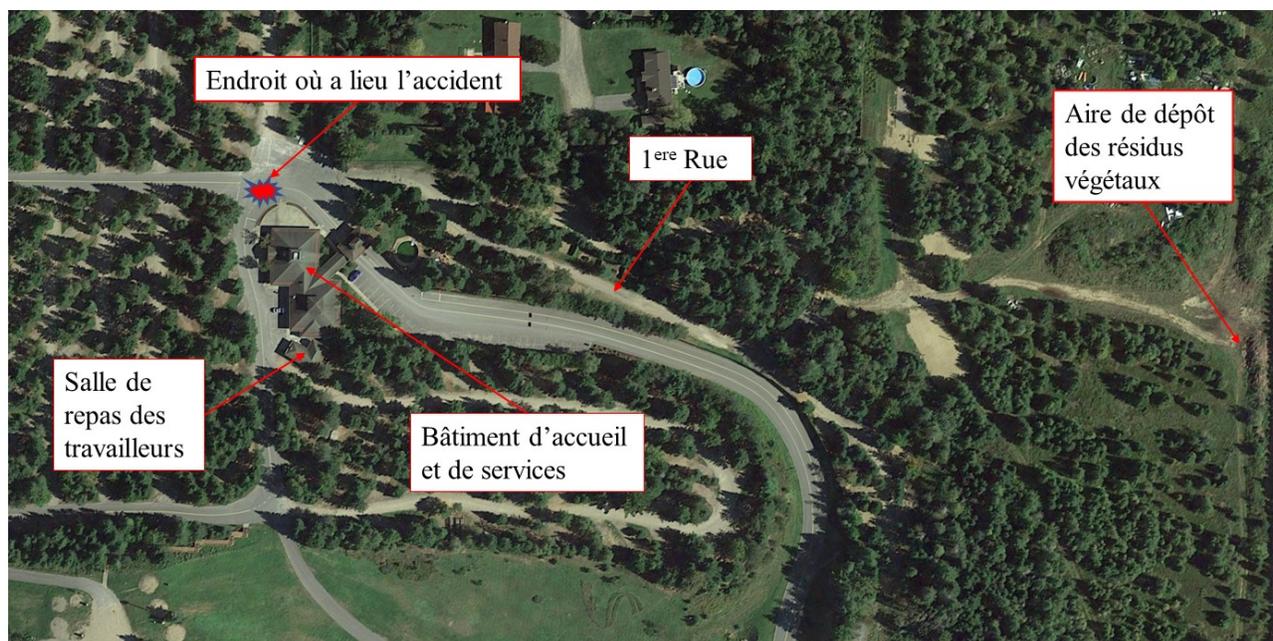


Fig. 3– *Vue aérienne partielle du camping Valcartier*
Source : Google Earth, modifié par la CNESST

3.2 Description générale des postes de travail

3.2.1 Préposé aux opérations extérieures

Le travailleur accidenté occupe le poste de préposé aux opérations extérieures du camping. Les travailleurs qui occupent cette fonction sont responsables de l'entretien extérieur du site. Ils ont notamment comme tâche de nettoyer et entretenir les terrains (déchets, ronds de feu, etc.). Ils agissent aussi à titre de représentant de l'employeur auprès de la clientèle et assurent leur satisfaction en répondant à leurs questions, en les dirigeant et en les informant. Une description du poste est élaborée par les ressources humaines, détaillant les principales responsabilités, les compétences, les exigences de l'emploi et le profil recherché.

3.2.2 Chef d'équipe

Les chefs d'équipe effectuent essentiellement les mêmes tâches opérationnelles que les préposés aux opérations extérieures, mais s'ajoutent à ces tâches la coordination d'une équipe de travail. De plus, selon la description du poste par l'employeur, les chefs d'équipe donnent de la formation, répartissent du travail, font appliquer et respecter les politiques, les normes, les mesures de santé et de sécurité et les procédures du Village Vacances Valcartier inc. Les fins de semaine, un chef d'équipe est présent. Il est chargé d'appliquer un plan de travail produit par la superviseuse.

3.2.3 Superviseure

La superviseuse du camping supervise, coordonne et planifie l'ensemble des activités reliées au fonctionnement du camping. Elle effectue des tâches en lien avec les ressources humaines comme analyser les besoins de personnel, faire les embauches, faire de la formation, répartir le travail, élaborer les horaires, appliquer les politiques et les mesures de santé et de sécurité, etc. D'autres tâches en lien avec les ressources matérielles, financières et opérationnelles sont aussi prévues dans la description du poste. La superviseuse est généralement absente les fins de semaine. Elle élabore un plan de travail qui doit être suivi par les chefs d'équipe présents.

3.3 Description du travail à effectuer

Pour l'année 2022, la journée d'ouverture du camping est prévue le 17 juin. Avant l'ouverture officielle (ci-après appelé « période entre-saison »), les préposés aux opérations extérieures doivent préparer le site. Une des tâches à accomplir consiste à retirer toutes les branches et les feuilles mortes tombées au sol durant la saison hivernale sur les 600 terrains de camping. La première journée officielle de travail des préposés aux opérations extérieures (ci-après appelé « journée d'accueil ») a lieu le 14 mai. Étant donné que plusieurs travailleurs sont des étudiants, ceux-ci travaillent à temps partiel les fins de semaine en attendant la fin des classes. D'autres travailleurs sont permanents et travaillent à temps plein, les jours de semaine.

La méthode utilisée pour effectuer le ramassage des feuilles mortes consiste à faire des piles à l'aide de souffleurs et de râpeaux. C'est principalement l'équipe de semaine et les chefs d'équipe qui sont chargés d'effectuer cette tâche. L'équipe de fin de semaine est ensuite responsable de ramasser les piles et de les disposer dans l'aire de dépôt des résidus végétaux.

Le jour de l'accident, les travailleurs effectuaient ces tâches dans le secteur des rues 12 à 18 + (voir figure 4).



Fig. 4 – Secteur du camping à nettoyer le jour de l'accident (cercle rouge)

Source : Google Earth, modifié par la CNESST

3.4 Description des équipements utilisés

Pour effectuer le ramassage des feuilles mortes, l'équipe des préposés aux opérations extérieures disposent notamment de deux autoquads et de deux remorques. Un kart de golf est aussi mis à la disposition des chefs d'équipe.

Autoquad

L'autoquad impliqué dans l'accident est de marque Kawasaki, modèle KAF400D Mule 610XC, année 2011 et porte le n° de série [REDACTED]. La vitesse maximale de ce véhicule est de 40 km/h (25 mph). Il n'y a pas d'odomètre.



Fig. 5 – Photo du véhicule impliqué dans l'accident
(Kawasaki modèle KAF400D Mule 610XC, année 2011)

Source : CNESST

Remorque

La remorque impliquée dans l'accident a été fabriquée par Neufchatel Auto inc. en 2002. Elle possède un numéro de série, mais celui-ci est illisible sur la plaque signalétique. Elle a un poids nominal brut de 907 kg (2000 lbs) et elle mesure 147 cm (4 pi 9 po) de large par 312 cm (10 pi 2 po) de long.



Fig. 6 – Photo de la remorque impliquée dans l'accident
(Neufchatel Auto inc., année 2002)

Source : CNESST

3.5 Description des conditions météorologiques

Le rapport de données horaires pour le 4 juin 2022 enregistrées par Environnement et Changement climatique Canada à la station météorologique de l'aéroport de Québec, située à environ 18 km du lieu de travail, indique que vers 12 h, la température est d'environ 16,5°C et que la vitesse du vent est de 12 km/h. Dans cette période, on rapporte aussi des précipitations sous forme de pluie (vers 10 h). Selon les témoignages recueillis, la chaussée était mouillée lors de l'accident (Voir Annexe D pour le relevé météorologique complet).

SECTION 4

4 ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE

4.1 Chronologie de l'accident

Le 4 juin 2022, les préposés aux opérations extérieures débutent leur quart de travail vers 8 h. Cette journée-là, l'effectif est composé de sept nouveaux travailleurs âgés de [REDACTED] et moins dont M. [REDACTED]^B [REDACTED] (ci-après appelé le « travailleur accidenté »). Un chef d'équipe est aussi présent, M. [REDACTED]^C, qui est âgé de [REDACTED] ans. La superviseure n'est pas présente.

Le chef d'équipe informe les travailleurs que la principale tâche de la journée consiste à ramasser les piles de feuilles mortes dans le secteur des rues 12 à 18+.

Les travailleurs se dirigent vers les autoquads, attèlent les remorques et embarquent les outils nécessaires aux travaux (râteaux, pelles, etc.). Étant donné qu'il y a deux autoquads et huit travailleurs, ceux-ci se divisent en deux équipes de quatre. Une première équipe (ci-après appelé « équipe A ») est composée des travailleurs suivants :

- [REDACTED]^B
- [REDACTED]^D
- [REDACTED]^E
- [REDACTED]^F

Une deuxième équipe (ci-après appelé « équipe B ») est composée des travailleurs suivants :

- [REDACTED]^G
- [REDACTED]^H
- [REDACTED]^I
- [REDACTED]^C

Puisqu'un autoquad ne comprend que deux places aménagées et que chaque équipe est composée de quatre travailleurs, tous conviennent d'embarquer deux travailleurs dans la boîte de chargement des autoquads pour se déplacer.

Les travailleurs se rendent à l'aire de travail et débutent les travaux. Lorsqu'une équipe a terminé de remplir sa remorque, elle se rend à l'aire de dépôt pour la vider. À chaque voyage, les quatre travailleurs d'une équipe prennent place à bord de l'autoquad, soit deux sur le banc et deux dans la boîte de chargement ou dans la remorque. Plusieurs voyages de feuilles sont ainsi réalisés au courant de l'avant-midi. Une rotation entre les travailleurs pour la conduite des autoquads est aussi effectuée.

Vers 11 h 45, l'équipe A se rend à l'aire de dépôt pour vider un voyage de feuilles mortes. Lors du retour, le travailleur accidenté prend place debout dans la boîte de chargement côté passager et un de ses collègues, M. [REDACTED]^D, est debout à ses côtés (côté conducteur). Les travailleurs prennent appui en tenant d'une main, le montant du cadre de l'autoquad et de l'autre main, le toit de plastique. M. [REDACTED]^E [REDACTED] (ci-après appelé « le conducteur ») conduit l'autoquad et M. [REDACTED]^F [REDACTED] est assis côté passager. Personne ne porte de ceinture de sécurité ni de casque protecteur.

Le conducteur emprunte la 1^{ère} Rue du côté Nord et passe devant le bâtiment d'accueil comme pour les autres voyages faits auparavant. Arrivé devant le bâtiment d'accueil, le conducteur tourne à gauche (sud-ouest) en direction de la salle de repas des employés.

Dans la courbe, le travailleur accidenté perd l'équilibre et est éjecté de la boîte de chargement du véhicule. Il chute au sol avant d'être heurté et écrasé par la remorque qui est attelé derrière l'autoquad.

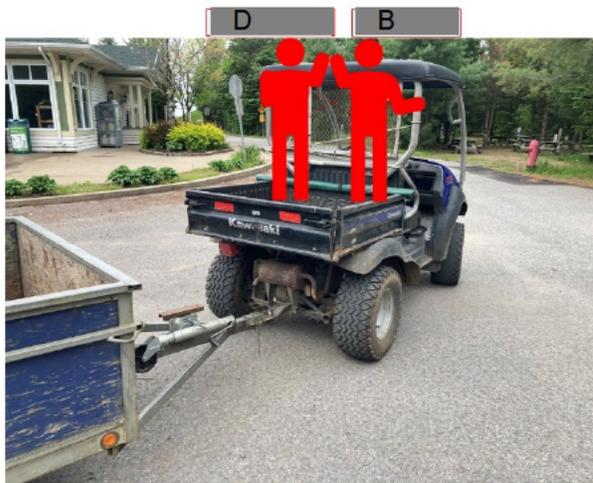


Fig. 7 – Position approximative du travailleur accidenté avant l'accident

Source : CNESST



Fig. 8 – Position approximative du travailleur accidenté après sa chute

Source : CNESST

Le conducteur arrête immédiatement l'autoquad et les travailleurs viennent en aide au travailleur accidenté qui est inconscient au sol. L'équipe B arrive sur les lieux quelques minutes plus tard. Le C appelle les premiers secours du Village Vacances Valcartier inc. qui se déplacent rapidement pour prodiguer les premiers soins au travailleur accidenté. Les services ambulanciers sont appelés sur les lieux afin de prendre en charge la situation. Le travailleur accidenté est transporté par ambulance à l'hôpital, où des blessures graves à la tête et au haut du corps sont constatées.

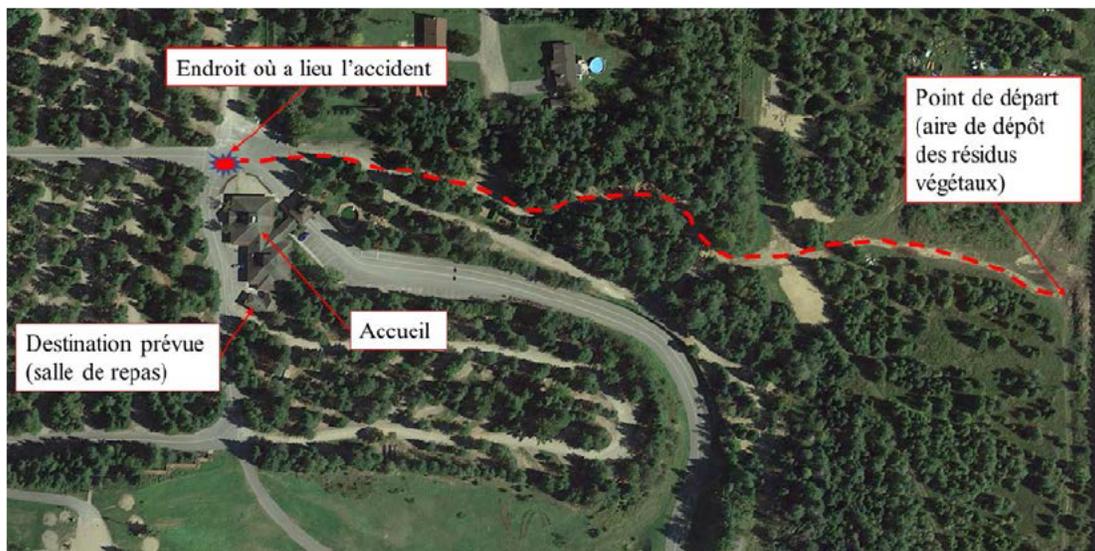


Fig. 9 – Trajectoire et localisation du lieu de l'accident

Source : Google Earth, modifié par la CNESST

4.2 Constatations et informations recueillies

4.2.1 Formation du travailleur accidenté

- M. B est un jeune et nouveau travailleur de ans.

- [REDACTED]
- Sa formation s'effectue essentiellement par compagnonnage et lors de la journée d'accueil.
- La journée d'accueil est animée par la superviseure, Mme [REDACTED] A. Celle-ci aborde différents sujets avec les nouveaux travailleurs comme l'organisation et le fonctionnement du camping, l'horaire de travail, la présentation de l'équipe, l'utilisation des radios, etc. Une visite du camping est réalisée (ex : visite des bâtiments, explication des numéros de terrain, comment nettoyer un terrain, localisation des remorques pour les déchets, quels outils utiliser, etc.). Elle leur montre l'endroit où se retrouve les équipements de protections individuel (EPI) utilisés par l'équipe comme les protecteurs auditifs, les lunettes de sécurité et les gants.
- En ce qui concerne la conduite des autoquads, aucune formation spécifique n'est exigée ou donnée par l'employeur. Lors de la journée d'accueil, la superviseure demande qui a un permis de conduire et qui a de l'expérience. Elle profite de cette journée pour faire conduire quelques travailleurs volontaires et vérifier leur conduite comme pour les manœuvres de recul. Toutefois, selon les témoignages recueillis, après la journée d'accueil, tous les travailleurs qui le désirent sont autorisés à conduire même s'ils n'ont pas fait l'objet d'une vérification auprès de Mme [REDACTED] A. C'est notamment le cas pour le travailleur accidenté et le conducteur.
- Aussi, lors de la journée d'accueil, la superviseure mentionne de ne pas prendre place dans la boîte de chargement des autoquads ou dans les remorques. Elle n'aborde toutefois pas le port de la ceinture de sécurité et le port du casque protecteur à bord des véhicules.
- Six nouveaux travailleurs étaient présents lors de la journée d'accueil ([REDACTED] B, [REDACTED] E, [REDACTED] H, [REDACTED] G, [REDACTED] I et [REDACTED] J).

4.2.2 Formation du conducteur

- M. [REDACTED] E est le conducteur de l'autoquad lors de l'accident.
- Il est âgé de [REDACTED] ans et il est à l'emploi du Village Vacances Valcartier inc. depuis le [REDACTED].
- [REDACTED]
- Lors de son arrivée chez l'employeur, il a reçu la formation d'accueil des travailleurs assignés aux opérations extérieures du camping (voir section 4.2.1).
- Il n'a reçu aucune formation spécifique sur la conduite sécuritaire d'un autoquad.

4.2.3 Supervision des travailleurs

- Dix-huit travailleurs composent l'équipe des préposés aux opérations extérieures du camping;
- Treize des dix-huit travailleurs sont des nouveaux travailleurs pour la saison 2022.
- Dix des treize nouveaux travailleurs sont âgés de moins de 18 ans dont [REDACTED] ont moins de 14 ans.
- Tous les travailleurs de l'équipe des préposés aux opérations extérieures sont sous la responsabilité de la superviseure du camping, Mme [REDACTED] A. En début de saison, puisque le camping n'est pas ouvert, Mme [REDACTED] A ne travaille pas la fin de semaine sauf lors de la journée d'accueil. Après l'ouverture, il arrive que la superviseure travaille la fin de semaine pour reprendre une

absence durant la semaine ou lors d'un fort achalandage prévu. Elle n'effectue donc aucune supervision sur les nouveaux travailleurs la fin de semaine.

- Au moment de l'accident, aucun autre superviseur n'est présent sur le site du camping (ex : à l'accueil).
- Un chef d'équipe est toutefois présent les fins de semaine. Bien que la description du poste de chef d'équipe mentionne qu'il doit faire appliquer et respecter les procédures et les mesures de santé et de sécurité de l'employeur, celui-ci n'est pas formé et n'a pas reçu de consigne à faire appliquer notamment en ce qui concerne la conduite sécuritaire des autoquads. D'ailleurs, plusieurs chefs d'équipe embarquent eux-mêmes dans la boîte de chargement des autoquads et ce, depuis plusieurs années. Il n'y a pas non plus de procédure d'encadrement de l'équipe en lien avec les mesures de prévention (ex : en cas de non-respect des consignes de sécurité). Le chef d'équipe n'est donc pas en mesure d'exercer une supervision adéquate des travailleurs.

4.2.4 Équipements de protection

- Les travailleurs ne portent pas de ceinture de sécurité lors de leurs déplacements en autoquad. Selon les témoignages recueillis, les travailleurs ne savaient pas que les autoquads étaient équipés de telles ceintures.
- Les ceintures de sécurité de l'autoquad impliquées dans l'accident étaient présentes, mais repliées sous le banc du conducteur et du passager.
- Les travailleurs ne portent pas de casque protecteur. L'employeur n'en mettait pas à la disposition des travailleurs.
- Il n'y a pas de directives mises en place par l'employeur précisant que le port de la ceinture et du casque est obligatoire.

4.2.5 Entretien des autoquads et état mécanique du véhicule impliqué dans l'accident

- Tous les véhicules mis à la disposition des travailleurs du Village Vacances Valcartier inc. sont entretenus par un mécanicien de machinerie légère, M. ^K [REDACTED], qui est un employé à temps plein de l'employeur.
- Un programme d'entretien préventif est en place. Ce programme comprend deux inspections intégrales annuelles de tous les véhicules de l'employeur comme les autoquads. Ces inspections sont réalisées au printemps et à l'automne.
- La dernière inspection de l'autoquad impliqué dans l'accident a été effectuée le 5 avril 2022.
- Selon les témoignages recueillis, les travailleurs qui utilisent les autoquads durant la saison vérifient uniquement le niveau d'huile à moteur et d'essence. Un gabarit d'inspection quotidienne avant-départ a été produit par l'employeur, mais n'est pas utilisé.
- Afin de s'assurer du bon fonctionnement du véhicule impliqué dans l'accident, la CNESST a exigé à l'employeur une inspection du véhicule par un concessionnaire autorisé Kawasaki. Cette inspection a été réalisée le 5 juillet 2022 par le garage AS Moto.
- À la suite de cette inspection, plusieurs réparations ont été jugées nécessaires comme la colonne de direction, les amortisseurs arrière, deux pneus avant et le câble de frein à main. Toutefois,

selon le conseiller Kawasaki, ces réparations ne représentaient pas de risque pour la conduite sécuritaire du véhicule.

4.2.6 Autres informations recueillies

- Sur le site du camping, la limite de vitesse est fixée à 10 km/h autant pour la clientèle que pour les travailleurs.
- La limite de 10 km/h n'est pas toujours respectée par les travailleurs surtout durant la période entre-saison puisqu'il n'y a pas de clientèle sur le site.
- La vitesse de l'autoquad au moment de l'accident est inconnue, mais selon les témoignages recueillis, elle est estimée à une vingtaine de km/h.
- La courbe où s'est produit l'accident a un angle d'environ 90°.
- Le jour de l'accident est la première journée en 2022 où il y avait huit préposés en même temps. Normalement, l'équipe est constituée d'environ quatre travailleurs, soit deux par autoquad. Toutefois, selon les témoignages recueillis, pour les périodes entre-saison des années passées, aussitôt qu'il y a plus de deux travailleurs par autoquad, ceux-ci prennent place à bord de la remorque ou de la boîte de chargement de l'autoquad lors des déplacements.
- Durant la période entre-saison, le nombre de travailleurs présents par quart de travail la fin de semaine dépend de la disponibilité de chacun. Par exemple, s'il y a trois travailleurs disponibles, l'équipe sera composée de trois préposés. S'il y a huit travailleurs disponibles, l'équipe sera composée de huit préposés et ainsi de suite.

4.2.7 Analyse du programme de prévention

Le programme de prévention de l'employeur pour 2022 prend la forme de plan d'action et de fiches d'action spécifiques (FAS).

Plan d'action

Le plan d'action 2022 de l'employeur est divisé en 15 activités. Pour chaque activité, des actions à mener par l'employeur sont prévues.

À titre d'exemple, pour l'activité 3 - *Participation et formation des travailleurs*, le plan d'action prévoit d'impliquer les travailleurs dans au moins deux activités de prévention par année (comité de santé et sécurité (CSS), inspections des lieux de travail, rencontres santé et sécurité au travail (activité 10), etc.

Or, selon l'information obtenue auprès de l'employeur, il n'y a pas de comité de santé et sécurité actif dans l'entreprise, il n'y a pas non plus d'inspection des lieux de travail et il n'y a pas de rencontre santé et sécurité depuis 2020 (département des opérations extérieures des jeux d'hiver). Aucune rencontre SST n'a été tenue dans le département du camping.

L'activité 3 prévoit également la production d'un guide d'accueil pour tous les travailleurs devant contenir notamment des procédures de travail spécifiques et des formations sur les risques présents dans le milieu de travail. Or, un tel guide n'existe pas pour le département du camping. Certains départements de l'employeur en possèdent un comme le département de l'aquatique. Toutefois, ce guide traite seulement d'éléments opérationnels. Il n'aborde aucun aspect en lien avec la santé et la sécurité des travailleurs.

Une journée d'accueil est toutefois tenue à chaque début de saison dans les différents départements de l'employeur. Les éléments abordés lors de cette journée d'accueil ne sont pas documentés. Un ordre du jour datant de 2017 a été fourni par l'employeur, mais en ce qui concerne la santé et la sécurité, celui-ci mentionne uniquement de porter des lunettes de sécurité et des bouchons d'oreilles lorsque les outils pour couper le gazon sont utilisés.

Dans le département du camping, un formulaire d'engagement des travailleurs nommé « *Formulaires des VTT, été 2017* » a été produit par l'employeur pour présenter des consignes en lien avec la conduite des VTT (ex : vitesse permise, obligation de nettoyage et d'inspection, etc.). Ce formulaire n'est toutefois plus utilisé par l'employeur, n'est pas à jour (l'employeur ne possède plus de VTT), renferme une incohérence à l'effet que les travailleurs ne doivent pas conduire les VTT à une vitesse excédant 20 km/h alors que la vitesse permise sur le camping est de 10 km/h et fait référence à des normes qui ne sont pas établies ni présentées par l'employeur.

Finalement, l'activité 3 prévoit la mise en place d'un plan de formations annuelles selon les besoins établis, mais aucun plan n'a été produit par l'employeur.

L'activité 4 - *Comité de santé et de sécurité (CSS)* prévoit la formation d'un comité de santé et sécurité, mais tel que mentionné précédemment, aucun comité n'est actif depuis plusieurs années. La dernière rencontre du CSS chez l'employeur remonte à décembre 2020.

L'activité 6 - *Enquête et analyse d'événements accidentels* prévoit d'enquêter sur les événements accidentels et de compléter un rapport d'enquête/analyse par un responsable désigné. Cette mesure est en place par l'employeur et a été appliquée à la suite du présent accident.

L'activité 11 - *Équipements de protection individuels (ÉPI)* prévoit de fournir gratuitement les équipements de protection requis et s'assurer que les travailleurs les utilisent en effectuant des vérifications périodiques. Elle prévoit aussi d'avoir une liste à jour des équipements de protection individuels obligatoires dans l'établissement. Or, l'employeur ne possède pas de telle liste. Au niveau du camping, l'employeur fournit des EPI tels que protecteurs auditifs, lunettes de sécurité et gants, mais pas de casque protecteur pour la conduite des autoquads, tel que requis par la réglementation. Il n'effectue pas non plus de vérification périodique pour s'assurer que les travailleurs utilisent les EPI fournis.

L'activité 12 - *Règles internes SST* prévoit la réalisation d'une analyse de risques pour produire des règles internes écrites en SST qui seront approuvées par la direction. Il n'y a pas d'analyse de risques et les règles SST sont absentes ou nécessitent une mise à jour. En ce qui concerne la mise en place d'un processus disciplinaire en cas de non-respect des règles de sécurité, l'employeur en possède un.

Fiches d'actions spécifiques (FAS)

Pour 2022, l'employeur a produit 18 FAS. Pour chacune, des risques, des mesures préventives, des responsables et des moyens de contrôle sont identifiées.

Il n'y a pas de FAS pour la conduite d'un véhicule hors-route tel que celui impliqué dans l'accident (autoquad), mais il y en a une sur les jeunes et nouveaux travailleurs, comme celui impliqué dans l'accident.

Les risques identifiés dans la FAS des jeunes et nouveaux travailleurs sont décrits comme « risques généraux ». Des mesures préventives sont associées à ces risques.

Une de ces mesures est de former les nouveaux travailleurs sur la tâche et les risques. Au niveau du camping, la formation octroyée aux jeunes et nouveaux travailleurs se résume à donner des consignes verbales lors de la journée d'accueil ainsi qu'à faire une vérification sommaire et aléatoire des travailleurs de la conduite d'un autoquad. Les éléments de santé et sécurité abordés lors de cette journée ne sont pas documentés.

Une autre mesure préventive mentionnée dans cette FAS est le port des équipements de protection individuels définis par l'employeur. Or, tel que mentionné précédemment, les seuls EPI fournis se limitent aux protecteurs auditifs, aux lunettes de sécurité et aux gants. Il n'y a pas d'obligation à porter la ceinture de sécurité et un casque protecteur lors des déplacements en autoquad tel que requis par la réglementation.

La FAS fait également mention d'établir un programme d'accueil pour les nouveaux travailleurs, incluant les politiques et les règles de sécurité. Tel que mentionné précédemment, aucun programme d'accueil n'est en place dans le département du camping.

Des moyens de contrôle sont aussi prévus dans la FAS des jeunes et nouveaux travailleurs. Un de ces moyens est l'observation des travailleurs par le superviseur et rétroaction. Or, aucune observation ni rétroaction documentée n'est effectuée par l'employeur. Finalement, d'autres moyens de contrôle sont énumérés comme la tenue de rencontres SST et la formation lors de l'embauche, mais ces éléments ont déjà été analysés ci-haut.

4.2.8 Exigences légales et réglementaires

Pour circuler en véhicule tout-terrain, il faut notamment respecter la *Loi sur les véhicules hors route* et ses règlements.

Un véhicule tout-terrain inclut le quad et la motocyclette tout-terrain. Le quad est un véhicule tout-terrain motorisé à quatre roues. Parmi les types de quads, on trouve :

- le motoquad (véhicule tout-terrain)
- l'autoquad

4.2.8.1 Loi sur les véhicules hors-route (chapitre V-1.3)

La loi sur les véhicules hors route définit les exigences relatives à l'utilisation des véhicules hors route ainsi que la circulation en sentier. Parmi ces exigences, on trouve les suivantes :

- **Âge, permis de conduire et autres conditions liées à la conduite d'un véhicule**

16. Est seule autorisée à conduire un véhicule hors route ou un véhicule d'entretien sur un sentier, sur une route, sur une terre publique ou sur une terre privée appartenant à une municipalité la personne âgée d'au moins 16 ans qui est titulaire d'un permis de conduire valide, approprié à la classe du véhicule utilisé et qui répond aux exigences prévues par la présente section.

Pour conduire un véhicule hors route dans les lieux visés au premier alinéa, la personne âgée de 16 ou 17 ans est en outre tenue d'être titulaire d'un certificat de formation attestant de sa réussite à l'examen ou à la formation prévus par règlement du ministre.

*Le gouvernement peut prévoir par règlement des exceptions à l'exigence d'être titulaire d'un permis.
[...]*

- **Transport de passagers, port de la ceinture de sécurité et d'équipements protecteurs**

49. Le conducteur d'un véhicule ne doit transporter de passagers qu'aux places aménagées pour ceux-ci.

*Il ne peut être transporté dans un véhicule plus que la capacité de personnes indiquée par le fabricant ou lorsque des ceintures de sécurité y sont installées, plus que n'en permet le nombre de ceintures installées.
[...]*

50. Nul ne peut conduire un véhicule devant être pourvu d'une ceinture de sécurité pour le conducteur si la ceinture est manquante, hors d'usage ou modifiée.

La même interdiction s'applique au transport d'un passager si la place qu'il occupe doit être pourvue d'une ceinture alors qu'elle est manquante, hors d'usage ou modifiée.

*Toute personne dans un véhicule en mouvement doit porter correctement la ceinture de sécurité dont est équipée la place qu'elle occupe.
[...]*

51. Nul ne peut, alors qu'un véhicule est en mouvement, s'agripper, se tenir ou prendre place sur une partie du véhicule qui n'est pas une place pour un passager, ni ne peut être tiré ou poussé par le véhicule.

Il est interdit au passager d'un traîneau ou d'une remorque tirée par un véhicule hors route de se tenir debout alors que le véhicule est en mouvement.

Il est interdit au conducteur de tolérer que les actes mentionnés au premier et deuxième alinéa aient lieu pendant qu'il conduit le véhicule.

*Le transport de personnes dans un traîneau ou une remorque tirée par un véhicule hors route n'est permis que si ce traîneau ou cette remorque est conforme, le cas échéant, aux normes réglementant leur fabrication ou leur arrimage.
[...]*

52. Tout conducteur et tout passager s'assurent de porter des vêtements, des chaussures et des équipements protecteurs suffisants, compte tenu du type de véhicule, pour ne pas mettre en péril leur sécurité ni celle d'autrui.

Le gouvernement peut déterminer par règlement les normes applicables aux vêtements et autres équipements devant être portés.

À moins qu'un règlement n'en dispose autrement:

1° tout conducteur d'un véhicule doit être chaussé de manière à pouvoir facilement contrôler les pédales dont est pourvu le véhicule et pour éviter les risques de blessures;

2° tout conducteur et tout passager d'un véhicule hors route, d'un traîneau ou d'une remorque doivent porter un casque pourvu d'une visière, conforme aux normes réglementaires prévues par le gouvernement; en l'absence d'une visière, ils sont alors tenus au port d'un casque avec des lunettes de sécurité.

[...]

○ **Indicateur de vitesse**

65. Tout véhicule hors route doit être muni d'un indicateur de vitesse en bon état de fonctionnement.
[...]

4.2.8.2 Loi sur les véhicules hors-route (chapitre V-1.2)

Cette loi est remplacée par la *Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.3)*, à l'exception des dispositions des articles 2, 2.0.1, 3, 12.1 à 12.1.3, 18.1, 21.1 à 21.3, 21.7, 21.8, 21.10, 22 et 28.1 qui demeurent en vigueur jusqu'à l'édiction d'un premier règlement modifiant le Règlement sur les véhicules hors route en vertu de la *Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.3)*.

○ **Âge minimal de l'utilisateur d'un autoquad**

18.1 Malgré l'article 18, seul un majeur peut conduire un autoquad ou, lorsqu'il transporte un passager, un motoquad modifié conformément à l'article 21.1.

4.2.8.3 Règlement sur les casques protecteurs (chapitre C-24.2, r. 6)

*2. Toute personne prenant place sur une motocyclette, un cyclomoteur, dans une caisse adjacente, sur un véhicule hors route visé par la *Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.3)* ou dans un traîneau ou une remorque tirée par un tel véhicule doit porter un casque protecteur conforme à l'une des normes reconnues de fabrication, de vente, d'installation et d'utilisation suivantes:*

1° norme CAN-3-D230 de l'Association canadienne de normalisation;

2° norme DOT FMVSS 218 du Department of Transportation des États-Unis;

3° norme « Specifications for Protective Headgear for Vehicular Users Z90.1 » de l'American National Standards Institute;

4° norme de la Snell Memorial Foundation;

5° norme du British Standards Institute;

6° norme « ECE Regulation 22 » de la United Nations Economic Commission for Europe.

Le casque protecteur doit porter, en tout temps, la marque apposée par le fabricant conforme aux exigences de la norme de fabrication.

4.2.8.4 Formation de conduite en motoquad donnée par la Fédération Québécoise des Clubs Quads (FQCQ)

En vertu de l'article 16 de la *Loi sur les véhicules hors-route* (chapitre V-1.3), le conducteur d'un motoquad âgé de 16 ou 17 ans est tenu d'être titulaire d'un certificat de formation attestant de sa réussite à la formation prévue par règlement du ministre.

La Fédération Québécoise des Clubs Quads (FQCQ) est un des mandataires du gouvernement du Québec pour donner cette formation. Cette formation permet aux étudiants d'accroître leurs connaissances en matière de sécurité et de pratiquer des exercices de conduite de base dans un environnement contrôlé, sous la supervision directe d'un moniteur certifié. D'une durée de 4 à 6 heures, la formation aborde 14 thèmes dont les commandes du véhicule, les virages, le freinage, les stratégies de conduite et les pratiques de conduite sécuritaire.

4.2.8.5 Manuel de l'utilisateur de l'autoquad

Le manuel de l'utilisateur de l'autoquad impliqué dans l'accident (Kawasaki modèle KAF400D Mule 610XC, année 2011) indique, à la section *Information sur le chargement* (traduction libre), ce qui suit :

« Ce véhicule n'est pas conçu pour transporter des passagers dans la boîte de chargement. Installer un passager additionnel ou transporter des passagers dans la boîte de chargement peut entraîner des changements dans la conduite du véhicule. Des passagers prenant place dans la boîte de chargement peuvent être secoués ou même éjectés, pouvant ainsi causer des blessures graves, voire la mort. Ne pas installer de siège ou transporter des passagers dans la boîte de chargement. » (traduction libre)

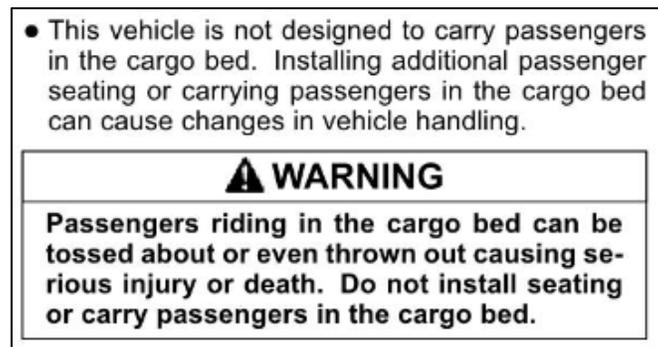


Fig. 10 – *Extrait du manuel de l'utilisateur de l'autoquad Kawasaki modèle KAF400D Mule 610XC, année 2011*

Source : Kawasaki

De plus, un autocollant est apposé dans la boîte de chargement de l'autoquad qui mentionne l'interdiction d'embarquer des passagers à bord de la boîte de chargement.

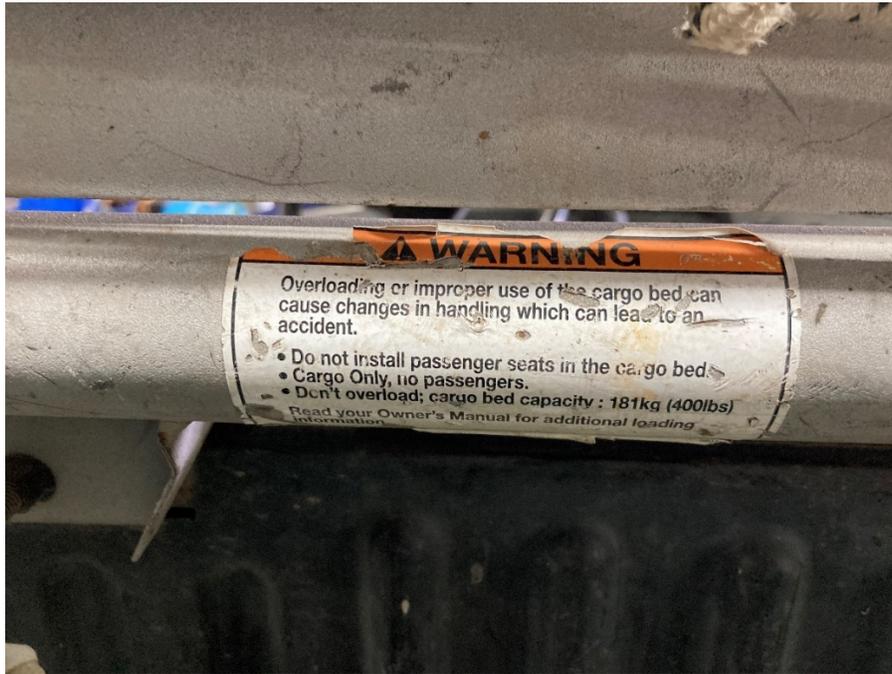


Fig. 11 – Autocollant du fabricant apposé dans la boîte de chargement de l'autoquad impliqué dans l'accident
Source : CNESST

4.2.8.6 Loi sur la santé et la sécurité du travail (chapitre S-2.1)

La *Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST)* définit les obligations générales de l'employeur. Parmi celles-ci, on trouve les suivantes :

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

[...]

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;

[...]

5° utiliser les méthodes et techniques visant à identifier, contrôler et éliminer les risques pouvant affecter la santé et la sécurité du travailleur;

[...]

9° informer adéquatement le travailleur sur les risques reliés à son travail et lui assurer la formation, l'entraînement et la supervision appropriés afin de faire en sorte que le travailleur ait l'habileté et les connaissances requises pour accomplir de façon sécuritaire le travail qui lui est confié;

4.3 Énoncés et analyse des causes

4.3.1 Le travailleur, debout dans la boîte de chargement de l'autoquad, est éjecté alors que le véhicule est en mouvement dans une courbe.

Le 4 juin 2022, jour de l'accident, l'équipe des préposés aux opérations extérieures du camping est composée d'un chef d'équipe et de sept jeunes et nouveaux travailleurs. Leur tâche pour la journée consiste à ramasser des piles de feuilles mortes sur plusieurs terrains du camping et aller les porter dans un dépôt prévu à cet effet. Pour effectuer cette tâche, les travailleurs disposent de deux autoquads et de deux remorques. Étant donné qu'il y a deux autoquads et huit travailleurs, ceux-ci se divisent en deux équipes de quatre.

Puisqu'un autoquad ne comprend que deux places aménagées, tous conviennent d'embarquer deux travailleurs dans la boîte de chargement ou dans la remorque lors des déplacements. Aucun travailleur ne porte de ceinture de sécurité ni de casque protecteur.

Selon la Loi sur les véhicules hors-route (chapitre V-1.3), un autoquad est un véhicule hors-route. L'article 49 de cette loi stipule que le conducteur d'un véhicule hors-route ne doit transporter de passagers qu'aux places aménagées pour ceux-ci. L'article 51 mentionne que nul ne peut, alors qu'un véhicule est en mouvement, s'agripper, se tenir ou prendre place sur une partie du véhicule qui n'est pas une place pour un passager. Le fabricant mentionne aussi, dans son manuel d'utilisateur, qu'il est interdit de transporter des passagers dans la boîte de chargement puisque les passagers pourraient être secoués ou même éjectés, pouvant ainsi causer des blessures graves, voire la mort. Un autocollant est apposé à cet effet par le fabricant dans la boîte de chargement de l'autoquad.

Vers 11 h 45, après plusieurs voyages de feuilles mortes effectués au courant de l'avant-midi, l'équipe A revient de l'aire de dépôt et se dirige vers la salle de repas des travailleurs. Lors de ce déplacement, le travailleur accidenté prend place debout dans la boîte de chargement côté passager et un autre de ses collègues du côté conducteur. Le travailleur accidenté prend appui en tenant d'une main le montant du cadre de l'autoquad et de l'autre main, le toit de plastique.

La trajectoire à partir de l'aire de dépôt pour se rendre à la salle de repas comprend une courbe d'environ 90° devant le bâtiment d'accueil. La vitesse du véhicule à l'approche du virage est supérieure à la limite permise dans cette zone du camping qui est de 10 km/h. La directive de l'employeur est de respecter les limites de vitesse. Toutefois, le conducteur ne peut pas savoir à quelle vitesse il roule puisque l'autoquad n'est pas muni d'un indicateur de vitesse.

Compte tenu que le travailleur prend place sur une partie du véhicule qui n'est pas une place aménagée pour un passager, celui-ci perd l'équilibre lorsque l'autoquad arrive dans une courbe et est éjecté du véhicule. Il chute ensuite au sol avant d'être heurté et écrasé par la remorque qui est attelée derrière l'autoquad.

Cette cause est retenue.

4.3.2 Le manque de formation et de supervision des jeunes et nouveaux travailleurs fait en sorte que ces derniers ignorent les mesures de sécurité relatives à la conduite sécuritaire d'un autoquad et les dangers inhérents à son utilisation.

Au Québec, pour circuler en véhicule tout-terrain, il faut respecter la *Loi sur les véhicules hors route*, ses règlements et certaines dispositions du *Code de la sécurité routière*.

Une de ces exigences stipule que le conducteur d'un autoquad doit être âgé d'au moins 18 ans (article 18.1 de la *Loi sur les véhicules hors-route* (chapitre V-1.2)) et être titulaire d'un permis de conduire valide (article 16 de la *Loi sur les véhicules hors-route* (chapitre V-1.3)).

Pour la saison 2022, l'équipe des préposés aux opérations extérieures du camping est composée de 18 travailleurs. 10 d'entre eux sont nouveaux et âgés de moins de 18 ans dont le travailleur accidenté. Le conducteur de l'autoquad impliqué dans l'accident a [REDACTED] ans et ne possède pas de permis de conduire. Il n'est donc pas autorisé à conduire ce type de véhicule tout comme les [REDACTED] autres nouveaux travailleurs de l'équipe qui ont moins de 18 ans. Les travailleurs présents le jour de l'accident étaient tous nouveaux et mineurs sauf [REDACTED]. Aucun d'entre eux n'avaient été informés qu'ils devaient être majeurs pour conduire ce type de véhicule. L'employeur tolérait la conduite des autoquads par tous les travailleurs, peu importe leur âge et leur permis.

Également, les articles 50 et 52 de la *Loi sur les véhicules hors-route* (chapitre V-1.3) mentionnent que toute personne dans un véhicule hors-route en mouvement doit porter correctement la ceinture de sécurité dont est équipée la place qu'elle occupe et que tout conducteur et tout passager doit porter un casque protecteur. Or, aucun travailleur ne portait de ceinture de sécurité ni de casque protecteur le jour de l'accident ni dans les jours précédents. L'ensemble des travailleurs n'étaient pas informés que les autoquads sont équipés de ceinture de sécurité et qu'ils doivent les porter. Aussi, aucun casque n'était mis à la disposition des travailleurs par l'employeur.

Une autre exigence est stipulée à l'article 51 de la *Loi sur les véhicules hors-route* (chapitre V-1.3). Celle-ci mentionne que nul ne peut, alors qu'un véhicule est en mouvement, s'agripper, se tenir ou prendre place sur une partie du véhicule qui n'est pas une place pour un passager. Ce même article mentionne qu'il est interdit au conducteur de tolérer cet acte pendant qu'il conduit le véhicule. Lors de la journée d'accueil, la superviseure du camping a donné la consigne verbale de ne pas embarquer dans la boîte de chargement de l'autoquad ni dans la remorque. En l'absence de la superviseure, la supervision des jeunes travailleurs lors de cette fin de semaine est assurée par un chef d'équipe. Toutefois, celui-ci n'est pas formé et n'a pas reçu de consignes à faire appliquer en ce qui concerne la conduite sécuritaire des autoquads. D'ailleurs, il embarque lui-même dans la boîte de chargement des autoquads.

Finalement, l'article 51(9) de la *Loi sur la santé et sécurité du travail (LSST)* mentionne que l'employeur doit informer ses travailleurs et travailleuses des risques liés à leur emploi et leur assurer la formation, l'entraînement et la supervision appropriés pour qu'ils aient l'habileté et les connaissances requises pour accomplir de façon sécuritaire le travail qui leur est confié. Même si les jeunes et nouveaux travailleurs n'avaient pas tous l'âge légal de conduire un autoquad, ils n'avaient reçu aucune formation spécifique pour leur utilisation de façon sécuritaire. La seule formation donnée consistait en une vérification sommaire et aléatoire des compétences pratiques des travailleurs par la superviseure lors de la journée d'accueil et par une consigne verbale de ne pas prendre place à bord de la boîte de chargement d'un autoquad ou d'une remorque.

À titre de comparaison, la formation obligatoire pour les conducteurs de motoquad qui ont 16 et 17 ans exigée en vertu de l'article 16 de la *Loi sur les véhicules hors-route* (chapitre V-1.3) aborde plusieurs éléments théoriques et pratiques comme les règles de base des virages, les différentes techniques de freinage, les pratiques de conduite sécuritaires et les risques inhérents au véhicule afin de s'assurer que le conducteur ait reçu toutes les connaissances de base pour conduire le véhicule de manière sécuritaire. Or, aucun travailleur de l'employeur, même les chefs d'équipe, n'avait reçu une telle formation.

En résumé, l'utilisation d'un autoquad est soumise à plusieurs exigences. L'employeur doit les connaître et la *LSSST* lui impose de former ses travailleurs par rapport à celles-ci ainsi qu'aux risques inhérents qui sont définis notamment dans les règlements et par le manufacturier. Or, l'employeur ne l'a pas fait. Les jeunes et nouveaux travailleurs ont donc pris des risques comme embarquer dans la boîte de chargement d'un autoquad, malgré la consigne verbale donnée par la superviseure. La supervision exercée sur les travailleurs ne permettait pas non plus de faire appliquer cette consigne. Ce manque de formation et de supervision a fait en sorte que les travailleurs ignorent les mesures de sécurité ce qui a favorisé une utilisation non sécuritaire des autoquads.

Cette cause est retenue.

SECTION 5

5 CONCLUSION

5.1 Causes de l'accident

- Le travailleur, debout dans la boîte de chargement de l'autoquad, est éjecté alors que le véhicule est en mouvement dans une courbe.
- Le manque de formation et de supervision des jeunes et nouveaux travailleurs fait en sorte que ces derniers ignorent les mesures de sécurité relatives à la conduite sécuritaire d'un autoquad et les dangers inhérents à son utilisation.

5.2 Autres documents émis lors de l'enquête

Le 7 juin 2022, dans le rapport d'intervention RAP1393720, la CNESST;

- exige de l'employeur l'installation d'indicateur de vitesse sur les véhicules qui sont utilisés par les travailleurs (Dérogation n°4). L'employeur s'est conformé à cette exigence.
- exige de l'employeur qu'il complète son enquête et analyse de l'accident en complétant la section « Mesures correctives » (Dérogation n°5). L'employeur s'est conformé à cette exigence.

5.3 Suivi de l'enquête

La CNESST transmettra le rapport d'enquête aux associations suivantes pour informer et sensibiliser leurs membres pouvant être concernés:

- Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ);
- Réseau Zec;
- Regroupement des parcs aquatiques du Québec (RPAQ);
- Camping Québec;
- Association des camps du Québec.

ANNEXE A

Accidenté

Nom, prénom : B [REDACTED]

Sexe : [REDACTED]

Âge : [REDACTED]

Fonction habituelle : [REDACTED]

Fonction lors de l'accident : Préposé aux opérations extérieures du camping

Expérience dans cette fonction : [REDACTED]

Ancienneté chez l'employeur : [REDACTED]

Syndicat : -

ANNEXE B

Liste des personnes interrogées

- M. **D** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. Dominic St-Laurent, directeur techniques et infrastructures, Village Vacances Valcartier inc.
- Mme **A** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. **C** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. **K** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. **B** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. Jean-François Moreau, directeur exploitation parcs et activités, Village Vacances Valcartier inc.
- M. **I** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. Martin Breton, directeur accueil et service, Village Vacances Valcartier inc.
- M. **E** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. Pierre Thivierge, vice-président Opérations et Développement, Village Vacances Valcartier inc.
- Mme Sonnie DeBlois, vice-présidente Finances et Administration, Village Vacances Valcartier inc.
- M. **F** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. **G** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- Mme **L** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.
- M. **H** [REDACTED], Village Vacances Valcartier inc.

ANNEXE C

L



ANNEXE D

Relevé météorologique — Environnement Canada

Rapport de données horaires pour le 04 juin 2022

Si vous avez sélectionné l'heure normale locale (HNL), ajoutez 1h pour convertir l'heure locale en heure avancée, s'il y a lieu.

QUEBEC INTL A
QUEBEC
Opérateur de station opérationnelle : NAVCAN

Latitude : 46°47'28,000" N
Longitude : 71°23'36,000" O
Altitude : 74,40 m
ID climatologique : 7016293
ID de l'OMM :
ID de TC : YQB

HEURE HNL	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Hauteur de précip. mm	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refr. éolien	Météo
00:00	10,0	9,0	93		6	18	16,1	100,16			ND
01:00	10,1	9,2	94		7	18	16,1	100,12			Nuageux
02:00	10,2	9,1	93		6	13	12,9	100,12			ND
03:00	9,9	9,2	95		5	15	11,3	100,11			ND
04:00	10,1	9,4	96		7	15	9,7	100,13			Brouillard
05:00	10,2	9,5	95		5	15	12,9	100,12			ND
06:00	10,3	9,4	94		7	16	12,9	100,14			ND
07:00	10,8	9,8	94		8	14	12,9	100,15			Nuageux
08:00	11,0	10,0	93		6	16	11,3	100,15			ND
09:00	12,3	10,7	90		5	14	11,3	100,12			ND
10:00	11,8	11,0	95		8	26	12,9	100,01			Averses de pluie
11:00	13,6	11,5	87		7	13	24,1	99,99			ND
12:00	16,5	13,0	79		7	12	24,1	99,90			ND
13:00	18,2	12,2	68		7	18	24,1	99,80			Généralement nuageux
14:00	17,0	12,6	75		7	30	24,1	99,73			ND
15:00	15,0	11,9	82		2	12	24,1	99,68			Orages, Pluie
16:00	15,0	13,0	88		7	24	24,1	99,68			Généralement nuageux

Légende

- E = Valeur estimée
- M = Données manquantes
- ND = Non disponible*
- [vide] = Indique une valeur non observée

ANNEXE E

Rapport d'inspection de l'autoquad



ANNEXE F

Références bibliographiques

FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES CLUBS QUADS. *Cours de conduite*, [En ligne], 2021. [<https://www.fccq.qc.ca/cours-de-conduite/1>] (Consulté le 1 août 2022).

KAWASAKI. *Owners's manual Mule 610 4x4 XC Utility Vehicule*, [En ligne], 2011. [https://www.kawasaki-onlinetechinfo.net/dispeBook?file=99987-1629&mark=KAF400DBF&manual_kind=OM&model_year=2011&lang_code=EN] (Consulté le 1 août 2022).

QUÉBEC. *Loi sur les véhicules hors-route, chapitre V-1.3, à jour au 1 avril 2022*, [En ligne], Québec, Éditeur officiel du Québec, 2020. [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/V-1.3#:~:text=Nul%20ne%20peut%20circuler%20avec,262020%2C%20c.>] (Consulté le 1 août 2022).

QUÉBEC. *Loi sur les véhicules hors-route, chapitre V-1.2, r. 5, à jour au 1 mars 2022*, [En ligne], Québec, Éditeur officiel du Québec, 2020. [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/V-1.2,%20r.%205%20/>] (Consulté le 1 août 2022).

QUÉBEC. *Règlement sur les casques protecteurs, chapitre C-24.2, r. 6, à jour au 1 mars 2022*, [En ligne], Québec, Éditeur officiel du Québec, 2020. [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/C-24.2,%20r.%206%20/>] (Consulté le 1 août 2022).

QUÉBEC. *Loi sur la santé et la sécurité du travail, chapitre S-2.1, à jour au 1 avril 2022*, [En ligne], Québec, Éditeur officiel du Québec, 2021. [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/S-2.1>] (Consulté le 1 août 2022).