

RAPPORT D'ENQUÊTE**EN004460**

**Accident ayant causé la mort d'un travailleur de l'entreprise
Excavations Lapointe & Fils inc. survenu le 6 janvier 2025
sur un terrain boisé situé à Saint-Côme-Linière.**

Version dépersonnalisée

Service de la prévention-inspection – Chaudière-Appalaches

Inspecteur:

François Morency, ing.

Inspectrice :

Kathy Couillard

Date du rapport : 17 septembre 2025

Rapport distribué à :

- Monsieur Léo Lapointe, président, Excavations Lapointe & Fils inc.
- Monsieur Jean-Marc Picard, coroner
- Madame Liliana Romero, directrice de santé publique, Centre intégré de santé et de services sociaux de Chaudière-Appalaches

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	3
2.2.1	MÉCANISMES DE PARTICIPATION	3
2.2.2	GESTION DE LA SANTÉ ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL	3
<u>3</u>	<u>DESCRIPTION DU TRAVAIL</u>	<u>4</u>
3.1	DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	4
3.2	DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER	4
<u>4</u>	<u>ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE</u>	<u>5</u>
4.1	CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	5
4.2	CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	5
4.2.1	OBSERVATIONS DE LA SCÈNE D'ACCIDENT	5
4.2.2	DESCRIPTION DE L'ÉQUIPEMENT	7
4.2.3	SIÈGE DU DÉBARDEUR	8
4.2.4	EFFET DES VIBRATIONS	8
4.2.5	ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE	8
4.2.6	EXPÉRIENCE ET FORMATION DU TRAVAILLEUR	9
4.2.7	EXPERTISE MÉCANIQUE DU DÉBARDEUR	9
4.2.8	NORMES ET RÉFÉRENCES	9
4.2.9	ENCADREMENT LÉGISLATIF	10
4.3	ÉNONCÉ ET ANALYSE DES CAUSES	10
4.3.1	LE CONTACT DU CHÂSSIS DU DÉBARDEUR AVEC UN ARBRE ABATTU LORS D'UNE MANŒUVRE DE REcul PAR-DESSUS UNE SOUCHE ENGENDRE UNE SECOUSSE SUFFISANTE POUR ÉJECTER LE TRAVAILLEUR DE L'HABITACLE.	10
4.3.2	LE DÉBARDEUR N'ÉTANT PAS MUNI D'UNE CEINTURE DE SÉCURITÉ ET DE PORTIÈRES COMPLÈTES, LE TRAVAILLEUR SE RETROUVE DANS LA TRAJECTOIRE DE LA ROUE AVANT GAUCHE APRÈS AVOIR ÉTÉ ÉJECTÉ DE L'HABITACLE.	11
<u>5</u>	<u>CONCLUSION</u>	<u>12</u>
5.1	CAUSES DE L'ACCIDENT	12
5.2	SUIVIS DE L'ENQUÊTE	12

ANNEXE A - ACCIDENTÉ	13
ANNEXE B – DIMENSIONS PRINCIPALES DU DÉBARDEUR	14
ANNEXE C - RAPPORT D'EXPERTISE	15
ANNEXE D - RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	21

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

Le 6 janvier 2025, M. ^A (ci-après nommé le travailleur) effectue des travaux de déboisement en bordure d'un chemin situé sur un lot privé. Alors que le travailleur opère le débardeur sur roues en marche arrière, il est éjecté de l'habitacle et est écrasé par la roue avant gauche de l'équipement.

Conséquence

Le travailleur décède.



Fig. 1 : Débardeur impliqué dans l'accident

Source : CNESST

Libellé des causes

L'enquête a permis d'identifier une cause retenue comme probable:

- Le contact du châssis du débardeur avec un arbre abattu lors d'une manœuvre de recul par-dessus une souche engendre une secousse suffisante pour éjecter le travailleur de l'habitacle.

Une seconde cause est retenue :

- Le débardeur n'étant pas muni d'une ceinture de sécurité et de portières complètes, le travailleur se retrouve dans la trajectoire de la roue avant gauche après avoir été éjecté de l'habitacle.

Mesures correctives

À la suite de l'accident, une décision interdisant l'utilisation du débardeur a été rendue à l'employeur Excavations Lapointe & Fils inc. Cette décision est inscrite au rapport RAP1495662. Afin de reprendre les travaux avec cette machine forestière, l'employeur devra s'assurer que le débardeur soit :

- muni d'une cabine avec portières complètes et d'un écran de protection;
- équipé d'un siège en bon état, adapté au travail et à la machine forestière et muni d'une ceinture de sécurité;
- muni d'un frein de stationnement.

Il a été précisé à l'employeur que le débardeur ne peut être utilisé avant qu'un inspecteur de la CNESST ne l'ait autorisé en vertu de l'article 189 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail.

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

Excavations Lapointe & Fils inc. est spécialisée en excavation, en génie civil, en déneigement et en déboisement. L'entreprise est dirigée par Gestion Lapointe & Fils inc. dont M. Léo Lapointe est le premier actionnaire majoritaire. L'établissement est situé au 1300, 98^e Rue à Saint-Georges.

Organigramme d'Excavations Lapointe & Fils inc.

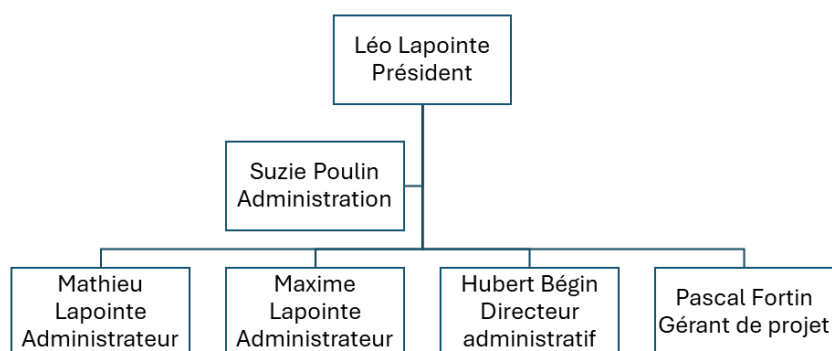


Fig. 2 : Organigramme

Source : Excavations Lapointe & Fils inc.

L'entreprise est classée dans le secteur d'activité *Bâtiments et travaux publics* et fait partie du groupe prioritaire I. On compte 50 travailleurs dont 35 sont syndiqués.

2.2 Organisation de la santé et de la sécurité du travail

2.2.1 Mécanismes de participation

Il n'existe aucun mécanisme de participation qui vise la prise en charge de la santé et de la sécurité du travail.

2.2.2 Gestion de la santé et sécurité du travail

[REDACTED] un programme de prévention est présent dans l'établissement. Il contient une vingtaine de fiches liées aux risques présents sur les chantiers de construction. Le programme de prévention est disponible sur les chantiers et également en ligne.

Les activités forestières de l'entreprise ne sont pas visées par le programme de prévention. Les travailleurs en foresterie respectent les programmes de prévention des donneurs d'ouvrage.

SECTION 3

3 DESCRIPTION DU TRAVAIL

3.1 Description du lieu de travail

Les activités de déboisement ont lieu à environ 500 m de la route 173. Il s'agit du lot numéro 3 747 845 situé au 2583, route du Président-Kennedy à Saint-Côme-Linière.



Fig. 3 : Lieu de l'accident

Source : Forêt ouverte modifiée par CNESST

Selon le rapport de données quotidiennes d'Environnement Canada pour le 6 janvier 2025, la température varie entre -21 °C et -11,1 °C. L'épaisseur de neige au sol est de 10 cm. La quantité totale de neige observée sous forme de précipitations à cet endroit au cours de la journée est de 1 cm.

3.2 Description du travail à effectuer

Il s'agit d'une coupe d'arbres par abattage manuel sur le lotissement appartenant au Groupe Lapointe. Ces travaux ont débuté en décembre 2024. Une fois l'arbre au sol, le travailleur utilise la lame du débardeur pour procéder à l'ébranchage sommaire du tronc. Cette méthode est pratiquée en hiver, par temps froid, alors que les branches contiennent moins de sève.

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

Le 6 janvier 2025 vers 6 h 30, le travailleur quitte son domicile à bord de sa camionnette personnelle pour se rendre au travail. Arrivé au 2583, route du Président-Kennedy à Saint-Côme-Linière, il entreprend seul des travaux d'abattage manuel à l'aide d'une scie à chaîne.

Vers 10 h 30, le travailleur est rejoint par M. **B** et M. **C**. Ces derniers discutent avec lui pendant environ vingt minutes et quittent les lieux. En après-midi, le travailleur opère le débardeur pour ébrancher les arbres abattus précédemment. À 13 h 56, le travailleur utilise son téléphone cellulaire pour récupérer des messages sur sa boîte vocale.

À partir de 17 h 46, **D** tente de le joindre à plusieurs reprises par téléphone sans succès. Sans nouvelle de lui, elle contacte M. **C** qui se rend sur place vers 19 h. Il aperçoit le débardeur immobile, constate que le moteur est toujours en marche et que les roues tournent sur elles-mêmes. La transmission est embrayée en marche arrière. Il remet la transmission au point mort et entreprend des recherches pour retrouver le travailleur. Ce dernier est trouvé au sol inanimé. M. **C** avise M. **B** qui contacte le 911 à 19 h 15. Le décès du travailleur est constaté sur les lieux par les services d'urgence.

4.2 Constatations et informations recueillies**4.2.1 Observations de la scène d'accident**

Sur le lieu de l'accident, on retrouve plusieurs arbres abattus en bordure d'un chemin d'accès. Un débardeur est positionné à environ 30,5 m (100 pieds) de l'endroit où le travailleur est retrouvé.

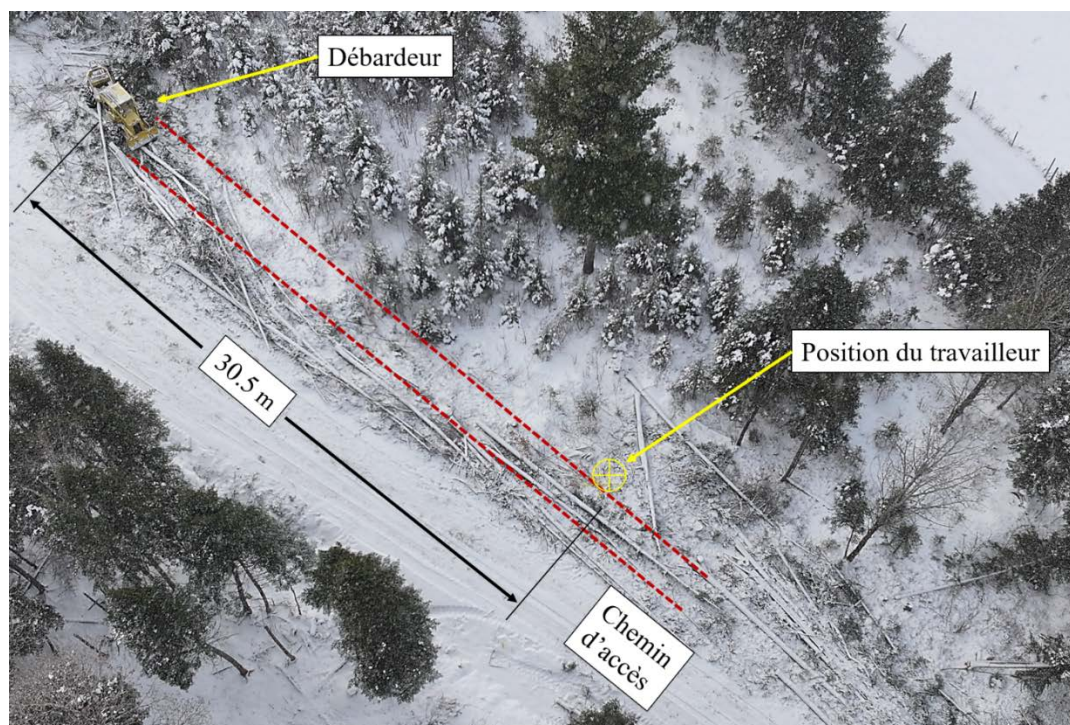


Fig. 4 : Lieu de l'accident

Source : CNESST

Selon les traces au sol, le débardeur circulait selon une trajectoire rectiligne en marche arrière pour effectuer l'ébranchage d'une épinette d'une longueur de 15 m (50 pieds). Cette dernière a un diamètre de 30 cm (12 pouces) à sa base. Son tronc repose entre deux souches et est surélevé de 61 cm (24 pouces) par rapport au sol.



Fig. 5 et 6 : Épinette abattue reposant entre deux souches

Source : CNESST

Une marque d'impact est visible sur le tronc à 85 cm (33,5 pouces) de l'extrémité de la souche située en aval de la trajectoire du débardeur.

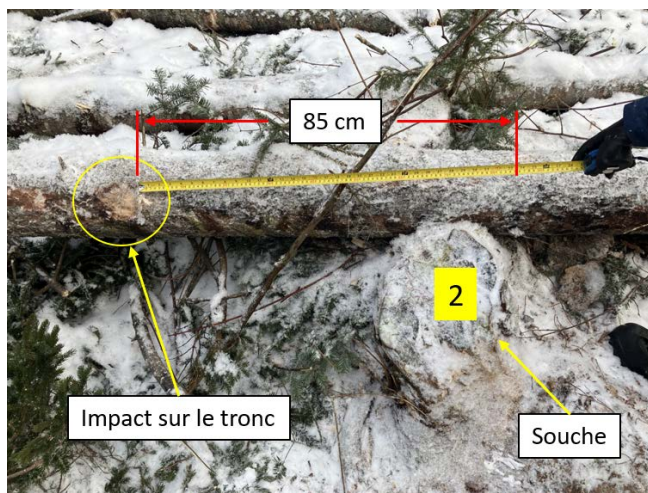


Fig. 7 : Marque d'impact sur le tronc

Source : CNESST

4.2.2 Description de l'équipement

L'équipement utilisé est un débardeur sur roues de marque Franklin, modèle 120B année 1968, immatriculé [REDACTED] et série [REDACTED]. La masse nette inscrite sur l'immatriculation est de 6 591 kg. Compte tenu de l'âge de l'équipement, aucun manuel d'opération ou de référence n'est disponible. Des mesures sont prises directement sur l'équipement afin de relever les dimensions et les caractéristiques principales (voir annexe B).

Les roues avant sont munies de chaînes. L'habitacle est ouvert du côté avant gauche pour permettre l'accès à l'opérateur. Un grillage est présent sur la partie arrière. Le débardeur est dépourvu de rétroviseurs.



Fig. 8 : Débardeur sur roues

Source : CNESST

4.2.3 Siège du débardeur

Le siège du débardeur est directement fixé au châssis de la machine. Il n'est pas muni d'une suspension et il n'est pas possible de l'ajuster. Le siège n'est pas équipé d'une ceinture de sécurité.



Fig. 9 : Siège du débardeur

Source : CNESST

4.2.4 Effet des vibrations

Selon une étude de l'Institut canadien de recherches en génie forestier intitulée : *Analyse des vibrations globales du corps sur les débusqueurs*, les débardeurs sont les machines forestières qui présentent les risques les plus élevés de vibrations globales sur le corps, étant donné la nécessité d'atteindre des vitesses de déplacement relativement élevées en terrain accidenté.

Une force non-cyclique transmise durant un laps de temps très court et dont le niveau de crête est atteint instantanément est appelée: force d'impact. Par exemple, une lame de débardeur qui frappe une souche ou une dénivellation soudaine du terrain peuvent produire cette force d'impact (secousse).

Si cette force est suffisamment forte, il peut arriver que l'opérateur rebondisse hors de son siège ou soit heurté par des objets projetés ici et là dans la cabine.

4.2.5 Équipement de protection individuelle

Au moment de la conduite du débardeur, le travailleur porte les équipements de protection individuelle suivants :

- des moufles;

- un pantalon de sécurité fabriqué par la Filature de l'Isle-Verte. Selon l'étiquette apposée sur le pantalon, celui-ci est conforme à la norme CAN/BNQ 1923-450-M91, catégorie A;
- des chaussures de protection conformes à la norme Chaussures de protection CAN/CSA Z195, Équipement de protection individuelle – Chaussures de sécurité ISO 20345. Les semelles présentent des signes d'usure.



Fig. 10 : Semelles des chaussures de protection du travailleur
Source : CNESST

Un casque muni d'un écran facial est présent dans la cabine du débardeur.

4.2.6 Expérience et formation du travailleur

Le travailleur est embauché en [REDACTÉ] chez Excavation Lapointe & Fils inc. où il travaille sur les chantiers et en forêt. Selon la Commission de la construction du Québec (CCQ), il cumule [REDACTÉ] heures comme manoeuvre. L'employeur indique qu'il a suivi une formation [REDACTÉ].

4.2.7 Expertise mécanique du débardeur

Une expertise mécanique est réalisée à la suite de l'accident par M. [REDACTÉ] E, technicien de la firme LDL Services Mécaniques. Cette inspection démontre que le débardeur ne présente aucune anomalie mécanique. Les détails de cette inspection se retrouvent à l'annexe C.

4.2.8 Normes et références

La norme internationale de sécurité concernant le matériel forestier ISO 11850-2011 a pour objet de spécifier les exigences de sécurité générale pour les machines forestières automotrices.

Elle traite de tous les phénomènes, situations et événements dangereux significatifs communs aux abatteuses, groupeuses, ébrancheuses, débardeuses, chargeuses de grumes, débusqueuses, façonneuses, récolteuses et gyrobroyeuses.

En matière de ceinture de sécurité, toutes ces machines doivent être équipées d'un système de ceinture de sécurité conforme à l'ISO 6683. La conformité doit être vérifiée par inspection.

4.2.9 Encadrement législatif

L'article 51 de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (L.R.Q., c. S-2.1) stipule notamment que :

« L'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique 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;

[...]

7° fournir un matériel sécuritaire et assurer son maintien en bon état;

[...]

9° informer adéquatement le travailleur sur les risques reliés à son travail et lui assurer la formation, l'entraînement et la supervision appropriée 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;

[...] ».

L'article 21 du *Règlement sur la santé et la sécurité dans les travaux d'aménagement forestier* (L.R.Q., c. S-2.1) stipule notamment qu'une machine forestière doit être :

[...]

6° munie d'une cabine avec portières complètes et d'un écran de protection, s'il y a un risque d'être heurté par un objet;

[...]

8° équipée d'un siège en bon état, adapté au travail et à la machine forestière et muni d'une ceinture de sécurité.

[...]

4.3 Énoncé et analyse des causes

4.3.1 Le contact du châssis du débardeur avec un arbre abattu lors d'une manœuvre de recul par-dessus une souche engendre une secousse suffisante pour éjecter le travailleur de l'habitacle.

Lors de la manœuvre en marche arrière, le débardeur circule par-dessus un arbre abattu afin de procéder à l'ébranchage. Cet arbre est surélevé de 61 cm (24 pouces) par rapport au sol alors que la garde au sol à l'articulation (h_6) du débardeur est de 46 cm (18 pouces) (voir annexe B). Il y a donc contact entre le châssis et l'arbre abattu. Après le passage de la roue arrière par-dessus une souche, le châssis refait contact avec l'arbre abattu créant une force d'impact. Une marque d'impact est d'ailleurs visible sur le tronc. Cette marque est située à 85 cm (33,5 pouces) de

l'extrémité de la souche. Cette distance correspond aussi précisément à la distance entre l'axe de l'articulation et le début du système pneumatique arrière.

Par ailleurs, il est démontré dans l'étude *Analyse des vibrations globales du corps sur les débusqueurs* qu'une lame de débardeur qui frappe une souche, ou une dénivellation soudaine du terrain peuvent produire des forces d'impact. Si elles sont suffisamment fortes, il peut arriver que l'opérateur rebondisse hors de son siège.

Enfin, l'usure des semelles des chaussures de protection du travailleur jumelée à la présence de la neige au sol et de précipitations lors de la journée de l'accident ont pu contribuer à la perte d'équilibre du travailleur après l'impact.

Cette cause est retenue comme probable.

4.3.2 Le débardeur n'étant pas muni d'une ceinture de sécurité et de portières complètes, le travailleur se retrouve dans la trajectoire de la roue avant gauche après avoir été éjecté de l'habitacle.

Le débardeur impliqué dans l'accident ne dispose pas d'une ceinture de sécurité comme dispositif de retenue. Le côté gauche de l'habitacle est également ouvert exposant le travailleur à une chute de l'équipement.

La ceinture de sécurité permet à l'opérateur de maintenir sa tête et son corps à l'intérieur du châssis lors de l'opération du débardeur. Elle permet aussi de réduire le risque de coincement entre le débardeur et le sol en cas de renversement.

Le fait d'opérer un débardeur n'étant pas muni de ceinture de sécurité ni de portières complètes va à l'encontre de l'article 21 du *Règlement sur la santé et la sécurité dans les travaux d'aménagement forestier* (L.R.Q., c. S-2.1).

N'étant pas retenu au siège par une ceinture de sécurité, le travailleur s'est retrouvé dans la trajectoire de la roue avant gauche du débardeur qui l'a écrasé.

Cette cause est retenue.

SECTION 5

5 CONCLUSION

5.1 Causes de l'accident

- Le contact du châssis du débardeur avec un arbre abattu lors d'une manœuvre de recul par-dessus une souche engendre une secousse suffisante pour éjecter le travailleur de l'habitacle.
- Le débardeur n'étant pas muni d'une ceinture de sécurité et de portières complètes, le travailleur se retrouve dans la trajectoire de la roue avant gauche après avoir été éjecté de l'habitacle.

5.2 Suivis de l'enquête

Pour informer les milieux de travail et éviter que ce genre d'accident ne se reproduise, la CNESST transmettra son rapport d'enquête au comité paritaire de prévention du secteur forêt, aux associations sectorielles paritaires, ainsi qu'aux gestionnaires de mutuelles de prévention.

Le rapport d'enquête sera également acheminé au ministère de l'Éducation du Québec, qui en assurera la diffusion dans les établissements offrant les programmes de formation dans le secteur forestier.

ANNEXE A - Accidenté

Nom, prénom : A

Sexe : Masculin

Âge : ans

Fonction habituelle :

Fonction lors de l'accident : Bûcheron et conducteur de débardeur

Expérience dans cette fonction :

Ancienneté chez l'employeur :

Syndicat : Aucun

ANNEXE B – Dimensions principales du débardeur

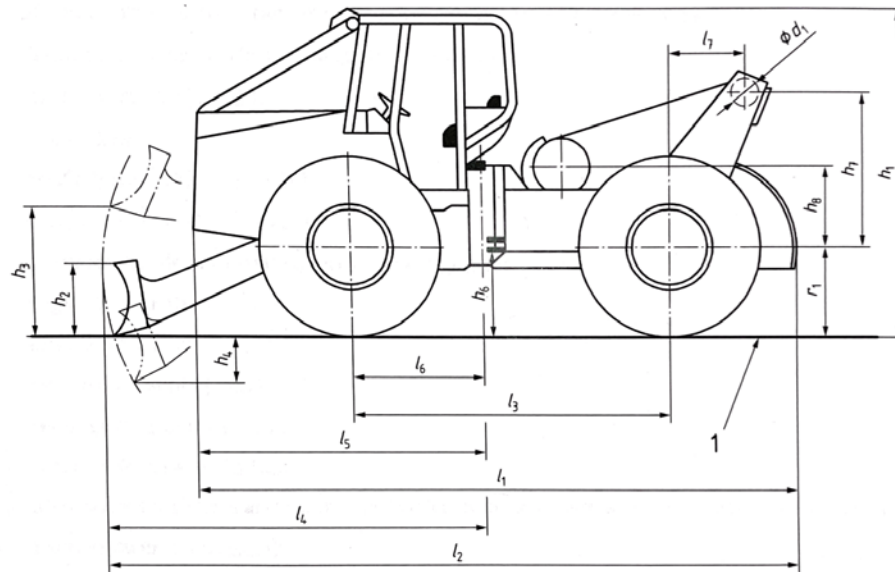


Fig. 11 : Dimensions principales
Source : Norme ISO 13861:2022

- La longueur totale du châssis (l_1) est de 518 cm [204 pouces];
- La longueur hors tout (l_2) est de 570 cm [224 pouces];
- L'empattement (l_3) est de 300 cm [118 pouces];
- La distance entre l'axe de l'articulation et le point le plus éloigné de l'arc décrit par la lame (l_4) est de 333 cm [131 pouces];
- La distance de l'axe de l'articulation à l'avant de la machine (l_5) est de 274 cm [108 pouces];
- La distance entre l'axe de l'articulation et l'essieu avant (l_6) est de 147 cm [58 pouces];
- La distance entre l'essieu arrière et le rouleau principal du guide-câble (l_7) est de 51 cm [20 pouces];
- La hauteur hors tout (h_1) est de 244 cm [96 pouces];
- La hauteur de la lame (h_2) est de 51 cm [20 pouces];
- La garde au sol (h_5) est de 48 cm [19 pouces];
- La garde au sol à l'articulation (h_6) est de 46 cm [18 pouces];
- La hauteur du rouleau principal du guide-câble (h_7) est de 140 cm [55 pouces];
- Le rayon du pneumatique (r_1) est de 67 cm [26 pouces].

ANNEXE C - Rapport d'expertise

RESTREINT



**INSPECTION D'UN VÉHICULE DE PROMENADE
(IMPLIQUÉ DANS UNE COLLISION MAJEURE)**

Numéro d'autorisation: Numéro d'événement (à compléter): 2 7 0 2 5 0 1 0 6 0 1 1

PARTIE A. IDENTIFICATION

1. DEMANDEUR DE L'INSPECTION

Nom, ref. ou: F Téléphone: 418 397-5247 Poste:

Nom de l'unité: MRC Beauce-Centre Unité: 271 Date (aaaa-mm-jj): 2025-01-07

2. IDENTIFICATION DU GARAGE OU DE L'ENTREPRISE

Nom du garage ou de l'entreprise: LOL Services Mécaniques Téléphone: 418 222 9938 Poste: Télécopieur:

Adresse (numéro, rue, bureau, ville, village ou municipalité): 1085 48^e rue nord St-Georges Province: Qc Code postal: G5Z 0Y6

Endroit de l'inspection (si différent du garage ou de l'entreprise): Saint-Casimir Date de l'inspection (aaaa-mm-jj): 2025-01-07 Heure de l'inspection (hh-mm): 10:10

2.1. INFORMATIONS SUR LE MÉCANICIEN

Nom, prénom: E Date de naissance (aaaa-mm-jj): Téléphone:

Adresse (numéro, rue, bureau, ville, village ou municipalité): Province: Qc Code postal:

3. DESCRIPTION DU VÉHICULE INSPECTÉ

Type de véhicule: Marque: FRANK Modèle: 120B Année: 1968 Odomètre:

Immatriculation: Province/État/Autre (préciser): QC Numéro de série:

4. INSTRUCTIONS AU MÉCANICIEN

Les codes à utiliser dans cette section sont les suivants:

1 = Bon 2 = Défectueux dû à la collision 3 = Défectueux avant la collision 4 = Non vérifiable 5 = Ne s'applique pas

> Vous devez vous assurer que toutes les cases ont été remplies et que les codes inscrits sont exacts.

> Si le code 3 est inscrit, expliquez pourquoi à l'espace OBSERVATIONS ET CONCLUSION de chaque catégorie de composantes.

> Les photographies ne sont pas obligatoires mais sont fortement recommandées lorsque des défauts sont notés à la suite de la collision. Vous devrez alors inscrire les noms des photographies prises et l'intervalle pertinent (ex. : DSC_001 à DSC_006).

5. AUTRES INSTRUCTIONS ET NOTES GÉNÉRALES

PARTIE B. INSPECTION DES COMPOSANTES DU VÉHICULE

1. ACCESSOIRES, CARROSSERIE ET CHÂSSIS

N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
1.1	Attaches de carrosserie	1	1.12	Longerons	1
1.2	Banquettes/fixations	1	1.13	Lunette arrière	1
1.3	Batterie/fixations	1	1.14	Pare-brisa - glace latérale	1
1.4	Brides	1	1.15	Pare-sol	1
1.5	Capot - crochets de sécurité	1	1.16	Plancher	1
1.6	Commande d'embrayage	1	1.17	Régulateur de vitesse	5
1.7	Commandes d'accélérateur	1	1.18	Rétroviseur intérieur	5
1.8	Dégivrage - chauffage	5	1.19	Rétroviseurs extérieurs	5
1.9	Démarrage au neutre	5	1.20	Traverses	5
1.10	Essuie-glaces et lave-glace	5	1.21	Autre	
1.11	Indicateur de vitesse	5			

RESTREINT

1. ACCESSOIRES, CARROSSERIE ET CHÂSSIS (SUITE)					
COUSSINS DE SÉCURITÉ					
Côté conducteur			Côté passager		
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
1.22	Avant gauche ☐ Déployé ☐ Non-déployé ☐ Sans objet (S.O.)	5	1.27	Avant droit ☐ Déployé ☐ Non-déployé ☐ S.O.	5
1.23	Latéral gauche ☐ Déployé ☐ Non-déployé ☐ S.O.	5	1.28	Latéral droit ☐ Déployé ☐ Non-déployé ☐ S.O.	5
1.24	Rideau avant gauche ☐ Déployé ☐ Non-déployé ☐ S.O.	5	1.29	Rideau avant droit ☐ Déployé ☐ Non-déployé ☐ S.O.	5
1.25	Rideau arrière gauche ☐ Déployé ☐ Non-déployé ☐ S.O.	5	1.30	Rideau arrière droit ☐ Déployé ☐ Non-déployé ☐ S.O.	5
1.26	Autres coussins gonflables	5			
MÉCANISMES DE CEINTURE DE SÉCURITÉ					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
1.31	Conducteur	5	1.36	Passager droit de la deuxième rangée	5
1.32	Passager central avant	5	1.37	Passager gauche de la troisième rangée	5
1.33	Passager droit avant	5	1.38	Passager central de la troisième rangée	5
1.34	Passager gauche de la deuxième rangée	5	1.39	Passager droit de la troisième rangée	5
1.35	Passager central de la deuxième rangée	5	1.40	Autre :	5
PORTES					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
1.41	Attaches	1	1.44	Poignées	1
1.42	Fenêtre	1	1.45	Autre :	
1.43	Opération générale	1			
OBSERVATIONS ET CONCLUSION					
le marche-pied et point d'appui pour monter dans la cabine sont bien fixés le siège et le plancher sont bien fixés le tableau de bord et les contrôles hydrauliques sont bien fixés et ne coulent pas aucune présence de système de freinage au moteur n'est installé le socle - stopper d'anti renversement sont bien fixés					
Photographies					
De _____ à _____					

2. ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
2.1	Avertisseur sonore	5	2.7	Feux de recul	5
2.2	Éclairage du tableau de bord	5	2.8	Kéxon	5
2.3	Feux d'arrêt	5	2.9	Phares antibrouillards	5
2.4	Feux de détresse	5	2.10	Phares de croisement (baies)	5
2.5	Feux de direction	5	2.11	Phares de route (hautes)	5
2.6	Feux de position	5	2.12	Autre :	
OBSERVATIONS ET CONCLUSION					
Photographies					
De _____ à _____					

RESTREINT

3. DIRECTION					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
3.1	Axes de fusée (au)	5	3.13	Cylindre	1
3.2	Serres d'accouplement	5	3.14	Enibouts	5
3.3	Bielles d'accouplement - niveau inférieur	5	3.15	Joints à rotule	1
3.4	Bielles d'accouplement - niveau supérieur	5	3.16	Lever de commande	1
3.5	Boîtier	5	3.17	Lever de direction	5
3.6	Boyaux	1	3.18	Leviers de fusée	5
3.7	Bras de renvoi	5	3.19	Marchon	5
3.8	Colonne (accouplement)	5	3.20	Pompe de servodirection	1
3.9	Colonne (dispositif d'ancrage)	5	3.21	Roulement de roue	1
3.10	Colonne (dispositif de sécurité)	5	3.22	Volant	5
3.11	Colonne (roulement)	5	3.23	Autre	
3.12	Courroies				

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

Le levier de direction est bien fixé, fonctionne des 2 côtés et revient en position lorsque relâché - les cylindres sont bien fixés et ne sautent pas - le système hydraulique fonctionne

Photographies

De _____ à _____

4. ALIMENTATION EN CARBURANT					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
4.1	Attaches et fixations	4/1	4.4	Réservoir	1
4.2	Bollers et filtres	1	4.5	Système d'alimentation	1
4.3	Canalisation	1	4.6	Autre	

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

- le réservoir et la canalisation de diesel sont bien fixés
- le shut-off manuel sur la pompe à diesel fonctionne

Photographies (recommandées pour ce code 3)

De _____ à _____

5. PNEUS, JANTES ET ESSIEUX					
PNEUS					
Côté conducteur			Côté passager		
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
5.1	Avant gauche ☐ Été ☐ Hiver ☐ Quatre saisons		5.3	Avant droit ☐ Été ☐ Hiver ☐ Quatre saisons	
	Marque :			Marque :	
	Modèle :			Modèle :	
	Dimension :			Dimension :	
	Épaisseur : Pression :			Épaisseur : Pression :	
5.2	Arrière gauche ☐ Été ☐ Hiver ☐ Quatre saisons		5.4	Arrière droit ☐ Été ☐ Hiver ☐ Quatre saisons	
	Marque :			Marque :	
	Modèle :			Modèle :	
	Dimension :			Dimension :	
	Épaisseur : Pression :			Épaisseur : Pression :	
JANTES ET ESSIEUX					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
5.5	Boulons/écrous	1	5.7	Jantes	1
5.6	Essieux	1	5.8	Autre : chaînes rive, audit	1

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

les roues sont bien fixées au châssis et les essieux au châssis - les pneus sont bien gonflés - les chaînes avant sont bien fixées et les mailles sont bien attachées

Photographies

De _____ à _____

RESTREINT

6. SUSPENSION					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
6.1	Amortisseurs	5	6.11	Coussins	5
6.2	Ancrages	1	6.12	Jambes de force	5
6.3	Balanciers	5	6.13	Jumelles	5
6.4	Bellons	5	6.14	Lames maitresses	5
6.5	Berres de torsion	5	6.15	Pièces de fixation	5
6.6	Boulons centraux (visqueux)	5	6.16	Ressorts	5
6.7	Brais de suspension inférieurs	5	6.17	Soupapes de débatement	5
6.8	Brais de suspension supérieurs	5	6.18	Suspension pneumatique (général)	5
6.9	Brides centrales	5	6.19	Autre :	
6.10	Chaise de balancier	5			

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

Les essieux rigides sont bien fixés au châssis

Photographies

De

à

7. FREINS					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
7.1	Canalisations flexibles	5	7.15	Garniture pour disque arrière gauche (mm)	5
7.2	Canalisations rigides	5	7.17	Garniture pour tambour arrière droit (mm)	5
7.3	Commandes (râles)	5	7.18	Garniture pour tambour arrière gauche (mm)	5
7.4	Cylindres de roue	5	7.19	Lever d'ajustement	1
7.5	Disque arrière droit	5	7.20	Maître-cylindre	5
7.6	Disque arrière gauche	5	7.21	Niveau d'huile à frein	5
7.7	Disque avant droit	5	7.22	Réservoir et couvercle (mm)	5
7.8	Disque avant gauche	5	7.23	Servofrein	5
7.9	Étriers	1	7.24	Soupape modulatrice	5
7.10	Fixations	1	7.25	Système anti-patinage	5
7.11	Frein antiblocage (ABS)	5	7.26	Système de répartition de freinage	5
7.12	Frein d'urgence	5	7.27	Tambour arrière droit	5
7.13	Garniture pour disque avant droit (mm)	5	7.28	Tambour arrière gauche	5
7.14	Garniture pour disque avant gauche (mm)	5	7.29	Autre :	
7.15	Garniture pour disque arrière droit (mm)	5			

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

Système de frein à disque avec étrier mécanique est installé sur l'arbre de transmission entre la sortie de la transmission et l'entrée de la boîte de transfert - le disque de frein est bien fixé - le pédal de commande et la tige sont en marche et bien fixés - l'étrier est bien fixé et fonctionne bien

Photographies

De

à

8. ESSAIS DE FREINAGE					
N°	Composantes	Code	N°	Composantes	Code
8.1	Course de la pédale	1	8.4	Symétrie de freinage ☐ Gauche ☐ Droite	5
8.2	Frein d'urgence	5	8.5	Témoins lumineux (mm)	5
8.3	Pression sur pédale ☐ Gauche ☐ Droite	1	8.6	Autre : <i>levier mécanique</i>	1

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

- le système de frein fonctionne bien

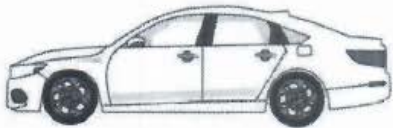
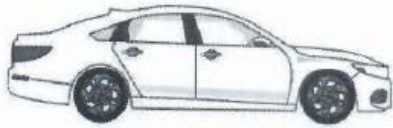
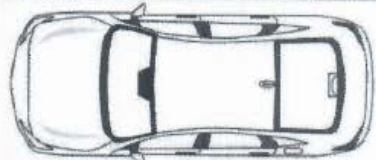
Photographies

De

à

RESTREINT

PARTIE C. INSPECTION EXTERNE DU VÉHICULE

1. CROQUIS ET DESCRIPTION	
Côté gauche	
Côté droit	
Dessus	
Devant	
Derrière	
Remarques additionnelles	

PARTIE D. NOTES DU MÉCANICIEN

1. REDACTION
› Aspect général du véhicule › Entretien des composantes importantes (direction, freins et suspension) › Autres aspects mécaniques importants <i>lorsque je suis arrivé la machine était arrêtée et la carter carter fermé. la transmission était au neutre. Le système de winch ainsi que le winch et les chaînes n'étaient pas sur la machine la machine était prêt sur une souche</i>

RESTREINT

1. REDACTION (SUITE)

lorsque j'ai parti la machine j'ai remarquer

- le système hydraulique était au neutre
- la transmission était au neutre
- le système de démarrage et d'arrêt de la machine sont en marche

j'ai essayer le système hydraulique et de direction les 2 sont en marche de chaque côté et les cylindres restent bloquer en position lorsque la commande est relâcher

j'ai essayer la transmission et tout les vitesse marche la transmission tombe au neutre quand j'appui sur le pedal d'embrayage

la batterie et le cablage sont bien fixés. Le couvercle de coffre a batterie était bien fixé

PARTIE E. SIGNATURE DU MÉCANICIEN

1. SIGNATURE			
Durée de l'inspection (heures)		Date (aaaa-mm-jj)	2025-01-07
Nom, prénom du policier ou à assisté à l'inspection (à y a lui)	F	Matricule	
		Téléphone	418 397-5247
		Poste	
Nom de l'unité	MRC Beauce-Centre	Unité	271
		Date (aaaa-mm-jj)	2025-01-07

ANNEXE D - Références bibliographiques

ASSOCIATION OF EQUIPMENT MANUFACTURERS. *Log skidder*, [Milwaukee, Wisc.], AEM, 2014, c1979, 47 p. (Safety manual for operating and maintenance personnel).

ASSOCIATION POUR LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DE L'ONTARIO. *Débusquage sécuritaire*, North Bay, Ont., ASTIFO, 2000, iii, 113 p.

HOPE, P.A., J.M. GOLOSSE et INSTITUT CANADIEN DE RECHERCHES EN GÉNIE FORESTIER. *Analyse des vibrations globales du corps sur les débusqueurs*, Pointe-Claire, FERIC, 1987, 25 p. (Rapport technique / FERIC ; 77).

ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION. *Matériel forestier : débusqueuses à roues : termes, définitions et spécifications commerciales*, 2^e édition, Genève, ISO, 2022, iv, 14 p. (ISO 13861:2022).

QUÉBEC. *Loi sur la santé et la sécurité du travail, RLRQ, chapitre S-2.1, à jour au 1^{er} avril 2025*, [En ligne], 2025, [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/s-2.1>].

QUÉBEC. *Règlement sur la santé et la sécurité du travail, RLRQ, chapitre S-2.1, r. 13, à jour au 1^{er} avril 2025*, [En ligne], 2025, [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/s-2.1,%20r.%2013>].

QUÉBEC. *Règlement sur la santé et la sécurité dans les travaux d'aménagement forestier, RLRQ, chapitre S-2.1, r.12.1, à jour au 1^{er} avril 2025*, [En ligne], 2025, [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/S-2.1,%20r.%2012.1>].