

RAPPORT D'ENQUÊTE**EN004482**

Accident ayant causé la mort d'un travailleur de l'entreprise Club de golf Lac Sergent inc., survenu le 20 juin 2025 au 1299, Grande Ligne à Saint-Raymond.

Version dépersonnalisée

Service de la prévention-inspection – Capitale-Nationale

Inspectrice :

Caroline Pelchat

Inspecteur :

Joël Ménard, ing.

Date du rapport : 13 avril 2026

Rapport distribué à :

- Monsieur Jean Giroux, propriétaire, Club de golf Lac Sergent inc.
 - Maître Donald Nicole, coroner, Bureau du coroner
 - Docteur Philippe Robert, directeur de santé publique par intérim, 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	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	6
<u>4</u>	<u>ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE</u>	<u>7</u>
4.1	CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	7
4.2	CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	8
4.2.1	DONNÉES MÉTÉOROLOGIQUES	8
4.2.2	ÉQUIPEMENTS DISPONIBLES AU SEIN DE L'ENTREPRISE	9
4.2.3	AUTOQUAD	9
4.2.4	CIRCULATION SUR LE TERRAIN	13
4.2.5	EXIGENCES LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES	15
4.2.6	FORMATION ET ANCIENNETÉ DU TRAVAILLEUR	17
4.3	ÉNONCÉS ET ANALYSE DES CAUSES	18
4.3.1	LE TRAVAILLEUR CONDUIT L'AUTOQUAD DANS LA TRAPPE DE SABLE, FRAPPE LA PAROI À LA SORTIE DE CETTE DERNIÈRE, PROVOQUANT AINSI LE RENVERSEMENT DE L'ÉQUIPEMENT.	18
4.3.2	LE TRAVAILLEUR EST ÉJECTÉ ET ÉCRASÉ PAR L'AUTOQUAD ALORS QU'IL NE PORTE PAS SA CEINTURE DE SÉCURITÉ PUISQUE CELLE-CI EST REFERMÉE SUR ELLE-MÊME ET DISSIMULÉE SOUS LE BANC.	19
4.3.3	L'ORGANISATION DU TRAVAIL EST DÉFICIENTE PUISQUE L'EMPLOYEUR NE DÉFINIT PAS LES TRAJECTOIRES POUVANT ÊTRE EMPRUNTÉES PAR LES TRAVAILLEURS CONDUISANT L'AUTOQUAD SUR LE TERRAIN DE GOLF CE QUI MÈNE LE TRAVAILLEUR À EMPRUNTER UN CHEMIN EXPOSANT LE VÉHICULE À UN RISQUE DE RENVERSEMENT.	20
<u>5</u>	<u>CONCLUSION</u>	<u>21</u>
5.1	CAUSES DE L'ACCIDENT	21
5.2	SUIVI DE L'ENQUÊTE	21

6	ANNEXE	22
	ANNEXE A - ACCIDENTÉ	22
	ANNEXE B - RELEVÉ D'ARPENTAGE	23
	ANNEXE C - EXPERTISE MÉCANIQUE DE L'AUTOQUAD	24
	ANNEXE D - RELEVÉS MÉTÉOROLOGIQUES	25
	ANNEXE E - INSPECTION ET ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS	28
	ANNEXE F - RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	29

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

Le 20 juin 2025 entre 4 h 30 et 5 h, le travailleur quitte le garage et entame sa tournée matinale sur le terrain de golf. Alors qu'il se déplace sur le trou n° 2 en direction du vert, il dirige l'autoquad entre la trappe de sable et le vert. Il pénètre dans la trappe de sable et frappe la paroi avec le pneu avant gauche. L'autoquad se renverse, le travailleur est projeté hors du véhicule et se retrouve coincé sous la structure de protection de l'autoquad.

Conséquence

Le travailleur est retrouvé vers 10 h où son décès est constaté.



Figure 1— *Photo du lieu de l'accident*

Source : CNESST

Libellé des causes

L'enquête a permis de retenir les causes suivantes :

- Le travailleur conduit l'autoquad dans la trappe de sable, frappe la paroi à la sortie de cette dernière, provoquant ainsi le renversement de l'équipement.
- Le travailleur est éjecté et écrasé par l'autoquad alors qu'il ne porte pas sa ceinture de sécurité puisque celle-ci est refermée sur elle-même et dissimulée sous le banc.
- L'organisation du travail est déficiente puisque l'employeur ne définit pas les trajectoires pouvant être empruntées par les travailleurs conduisant l'autoquad sur le terrain de golf ce qui mène le travailleur à emprunter un chemin exposant le véhicule à un risque de renversement.

Mesures correctives

Dans le rapport RAP1516998 daté du 25 juin 2025, la CNESST interdit l'utilisation de l'autoquad de marque Kawasaki, modèle KAF400B (# 3), année 2005 et n° de série [REDACTED]. Le scellé numéro E60692 y est apposé. La CNESST interdit également la conduite de véhicule hors route et d'autoquad par les travailleurs sur les terrains du golf.

De plus, dans le rapport RAP1517961 daté du 25 juillet 2025, la CNESST émet plusieurs avis de correction visant :

- La formation des travailleurs pour la conduite des véhicules hors route ;
- la création d'une procédure encadrant les règles de sécurité pour les déplacements sur le terrain de golf avec les véhicules hors-route et en informer les travailleurs ;
- la création d'un programme d'entretien préventif pour les véhicules hors route.

Dans son rapport RAP1530839 daté du 16 octobre 2025, les avis de correction sont complétés par l'employeur et la décision portant sur la conduite des véhicules hors route et autoquad par les travailleurs est levée.

Finalement, dans son rapport RAP1531663 daté du 22 octobre 2025, la CNESST autorise l'utilisation de l'autoquad de marque Kawasaki, modèle KAF400B (# 3), année 2005 et n° de série [REDACTED].

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 Le Club de golf Lac Sergent inc. est située au 1299, Grande Ligne à Saint-Raymond. Elle opère un terrain de golf de 18 trous en saison estivale. L'entreprise est fermée en saison hivernale. Elle emploie une dizaine de travailleurs non syndiqués répartis à l'entretien du terrain, au magasin ainsi qu'à la maintenance des voiturettes de golf. Les actionnaires s'assurent de la gestion de l'entreprise et des travailleurs dédiés au magasin alors que le surintendant assure la gestion des travailleurs de l'entretien.

L'entreprise est ouverte 7 jours sur 7 et dispose de deux quarts de travail. Pour l'entretien du terrain, les quarts de travail sont de 5 h à 13 h et pour le magasin de 8 h à 20 h.

2.2 Organisation de la santé et de la sécurité du travail

2.2.1.1 Mécanismes de participation

Il n'y a pas de mécanisme de participation au sein de l'établissement.

2.2.1.2 Gestion de la santé et de la sécurité

L'entreprise ne dispose pas d'un programme de prévention au sens de l'article 58 de la LSST.

Il n'y a pas de procédure ou de consigne de travail encadrant les déplacements sur le terrain de golf ou sur l'utilisation des différentes machines.

Il n'y a pas de programme d'accueil des nouveaux travailleurs ni de formation lors de l'embauche.

SECTION 3

3 DESCRIPTION DU TRAVAIL

3.1 Description du lieu de travail

L'entreprise offre à sa clientèle un terrain de golf de 18 trous boisés ainsi qu'un champ de pratique. L'accident est survenu au trou n° 2.



Figure 2 — Terrain de golf Lac-Sergent ; trou n° 2

Source : Google maps (consulté le 7 août 2025) (modification CNESST)

Le trou n° 2 est situé au début du parcours et est pourvu d'une aire de départ et d'un vert. La superficie approximative est d'environ 10 210 m² entre l'aire de départ et le vert¹. Le vert est pourvu de gazon coupé très court qui entoure le trou. Une trappe de sable est présente à gauche du vert. Entre le vert et la trappe de sable, il y a deux bandes de gazon coupées légèrement plus hautes que sur le vert (allée et tablier). La ligne pointillée verte du plan ci-bas illustre la zone de brisure où l'inclinaison du terrain change le plus abruptement.

¹ Source : [Google Earth](#)



Fig. 3— *Trou n° 2 — Vert et trappe de sable*

Source : CNESST

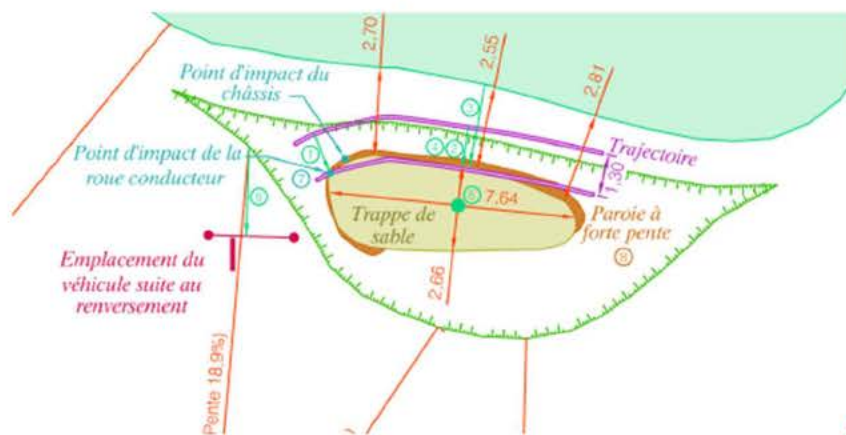


Fig. 4— *Paroi à forte pente représentée en orange (dénivelé et pente)*

Source : Repèra

La trappe de sable mesure 7,64 m de longueur sur 2,66 m de largeur et présente des variations de pente prononcées sur son pourtour. À l'entrée de la trappe, le sable et le gazon se rejoignent sans aucun dénivelé, créant une transition plane entre les deux surfaces. En se dirigeant vers l'autre extrémité de la trappe de sable, la paroi située à droite présente une inclinaison de 100 % (45°) et un dénivelé général de 22 cm (zone hachurée en brun sur le plan ci-haut).

Au centre de la trappe de sable, on y calcule une profondeur moyenne atteignant 30 cm. À l'extérieur de la trappe de sable, une bande gazonnée de 2,55 m sépare le bord de la trappe du vert. Cette section présente une pente de 19 % (11°), ce qui accentue l'irrégularité du terrain à cet endroit.

Ainsi, la trappe de sable débute à niveau avec le gazon, sans aucun dénivelé, puis en se resserrant vers la zone précise du point d'impact, son élévation augmente progressivement jusqu'à atteindre une hauteur de 35 cm au point d'impact.

3.2 Description du travail à effectuer

Lors de son arrivée sur le terrain vers 4 h 30, le travailleur effectue une inspection du terrain à l'aide d'un autoquad. Il vérifie le taux d'humidité des verts ainsi que l'état général du terrain afin de s'assurer qu'aucun bris n'est survenu pendant la nuit. Par la suite, il effectue la tonte des verts. Il n'y a pas de trajectoire définie pour effectuer la tournée, le travailleur est libre de circuler selon ses habitudes.

Vers 5 h, il accueille les autres travailleurs afin de leur donner les tâches prévues pour la journée, la séquence de tonte des terrains et le temps d'arrosage lorsque requis.

SECTION 4

4 ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE

4.1 Chronologie de l'accident

Vers 4 h 30, le travailleur arrive au club de golf afin d'entamer son quart de travail. Il est le premier arrivé sur les lieux. Il se dirige au garage et quitte seul avec l'autoquad pour réaliser la tournée d'inspection du terrain. Il circule au trou n° 1 afin de prendre le pont surplombant la rivière lui permettant de se rendre au trou n° 2.



Fig. 5— *Trajectoire estimée du travailleur le jour de l'accident*
Source : Google maps (consulté le 7 août 2025) (modification CNESST)

Vers 5 h 15, un premier travailleur arrive sur le terrain de golf et aperçoit le véhicule du travailleur dans le stationnement. Il se rend au garage et remarque que la porte est ouverte et que l'autoquad n'y est plus. Vers 5 h 20, un deuxième travailleur arrive et fait les mêmes constatations. Vers 5 h 30, les deux travailleurs tentent un premier appel sur les radios portatives qui demeure sans réponse. Ils quittent alors avec une voiturette électrique pour faire le tour du terrain. Arrivés au trou n° 2, ils circulent à la droite du vert puisqu'il s'agit d'un endroit plat qui facilite la circulation. Le côté gauche est pourvu d'une pente abrupte et constitue un détour.



Fig 6.— *Trajectoire des deux travailleurs lors de la recherche*
Source : CNESST (dessin CNESST)

Une fois la tournée terminée, les deux travailleurs retournent au garage et tentent de le joindre avec les radios portatives. Ils décident de refaire une tournée sommaire du terrain sans le trouver. Vers 6 h 30, les travailleurs quittent le terrain puisque leurs recherches sont infructueuses et que la pluie est toujours présente.

Vers 10 h, une cliente entame le trou n° 2. Arrivée sur le vert, elle constate qu'un véhicule est renversé à la sortie de la trappe de sable. Elle se rend au véhicule et aperçoit un travailleur étendu sous l'autoquad. À 10 h 12, elle contacte les services de secours qui se rendent sur les lieux. Le décès est constaté sur place par les premiers répondants.

4.2 Constatations et informations recueillies

4.2.1 Données météorologiques

Un total de trois stations météorologiques quadrille le Club de golf Lac Sergent. Le jour de l'accident, vers 5 h, la température est de 14 °C et des rafales de vent de 3 km/h à 5 km/h sont enregistrées aux stations météorologiques. La pluie a débuté vers 3 h. À 5 h, les 3 stations enregistrent 1,7 mm, 1,6 mm et 0,6 mm de précipitations.

Les conditions météorologiques permettent les déplacements sur le terrain de golf sans affecter la visibilité.

4.2.2 Équipements disponibles au sein de l'entreprise

L'entreprise possède 28 voitures de golf électriques disponibles pour la clientèle afin de circuler sur l'ensemble du terrain. Pour les déplacements des travailleurs sur le terrain, une voiture à gaz est disponible ainsi que l'autoquad.

Pour effectuer la tonte, divers équipements sont disponibles, soit une tondeuse à vert, une tondeuse à départ ainsi qu'une tondeuse pour les allées avec des rouleaux. Trois tracteurs sont disponibles pour les travailleurs, deux avec une pelle à l'avant ainsi qu'un autre utilisé pour les traînants.

4.2.3 Autoquad

4.2.3.1 Véhicule impliqué

Le véhicule en cause dans l'accident est un autoquad de marque Kawasaki, modèle KAF400B (# 3), année 2005 et n° de série [REDACTED]. Il s'agit d'un véhicule automoteur à quatre roues muni d'un volant et d'un siège permettant à deux utilisateurs de prendre place. Il est également muni d'une structure de protection en cas de renversement pour empêcher l'écrasement du conducteur et de deux ceintures de sécurité. L'équipement possède une benne arrière utilisée pour le transport de matériaux et d'équipements destinés à l'usage du terrain de golf. Le véhicule pèse 413 kg et peut charger un maximum de 420 kg. Il peut atteindre environ 40 km/h, mais n'est pas muni d'un odomètre.



Fig. 7— Autoquad impliqué dans l'accident

Source : CNESST

La distance entre le châssis du véhicule et le sol est de 34 cm et les pneus mesurent 53 cm de diamètre. Le centre du pneu, soit le rayon, est de 26,6 cm.



Fig. 8— *Hauteur du châssis*
Source : CNESST



Fig. 9— *Diamètre de la roue*
Source : CNESST

4.2.3.2 Manuel du fabricant

Le manuel du fabricant mentionne que les manœuvres brusques peuvent entraîner le renversement du véhicule ou sa perte de contrôle.



Fig. 10— *Avertissement virage brusque*
Source : Manuel du fabricant, p. 25

Le manuel prévoit également le port de la ceinture de sécurité ventrale. Il est fait mention que les passagers et le pilote doivent toujours attacher la ceinture lors de l'utilisation du véhicule. Il est également fait mention de la technique à utiliser pour procéder à l'ajustement de la ceinture.



Fig. 11— *Consigne ceinture de sécurité*

Source : Manuel du fabricant, p. 50

Le manuel prévoit des consignes de sécurité pour la conduite sur différents types de terrains. Ainsi, l'utilisateur doit éviter d'effectuer des virages brusques pour ne pas perdre le contrôle du véhicule. De plus, le type de surface ainsi que le degré de pente d'une colline font partie des éléments à prendre en compte lors de son ascension. Il est aussi fait mention que plus le centre de gravité du véhicule est haut, plus il y a risque de renversement.



Fig. 12— *Virage latéral*

Source : Manuel du fabricant, p. 70

Le manuel prévoit également que la conduite en terrain glissant nécessite une attention particulière puisque en cas de dérapage, les roues peuvent retrouver leur traction et faire basculer le véhicule. L'utilisateur doit maintenir une vitesse réduite pour éviter les dérapages.

Rappel :
○ Faire preuve de prudence sur des terrains glissants.

Fig. 13— *Glissade et dérapage*

Source : Manuel du fabricant, p. 72

4.2.3.3 Entretien et inspection des équipements

L'entretien des 28 voiturettes électriques est effectué à l'interne par un mécanicien. L'entretien de la voiturette à gaz et des autres véhicules disponibles est effectué par une compagnie externe lorsqu'un bris survient.

4.2.3.4 Expertise mécanique

La CNESST a demandé une expertise mécanique à la suite de l'accident. Celle-ci a été réalisée sur l'autoquad le 26 juin 2025 chez Dion Sports à Saint-Raymond. Les éléments suivants ont été inspectés, soit la direction, le système de freinage, le cadre ainsi que le système d'accélération. Aucune anomalie n'a été constatée sur le système d'accélération, sur le cadre et sur le papillon des gaz. Il a été observé que le pneu arrière gauche ne possède pas les mêmes traits que les trois autres, mais les quatre pneus sont de même dimension.

4.2.3.5 Ceinture

L'autoquad est muni de deux ceintures de sécurité, soit une pour le conducteur et une pour le passager. La ceinture de sécurité pour le conducteur est refermée sur elle-même et enroulée sous le banc. Celle pour le passager est enroulée sur la structure de protection située à l'arrière du siège du passager. Les travailleurs et l'employeur ne sont pas au courant que des ceintures de sécurité sont présentes sur l'autoquad.



Fig. 14— Photos des ceintures de sécurité

Source : CNESST

4.2.4 Circulation sur le terrain

4.2.4.1 Encadrement des déplacements

La circulation sur le terrain de golf n'est pas encadrée à l'aide de procédures, de guides, de cartes ou de balises visuelles. Il n'y a pas de chemin défini sur le terrain de golf mis à part quelques tronçons aménagés à différents trous ou de ponts surplombant les ruisseaux. Certains raccourcis peuvent être empruntés par les travailleurs, mais ne sont pas répertoriés sur une carte ou un plan. Les travailleurs circulent librement, selon leurs habitudes sur le terrain et selon la tâche qu'ils ont à effectuer. De plus, la limite de vitesse de l'autoquad n'est pas connue officiellement et n'est pas encadrée lors des déplacements.

4.2.4.2 Trajectoire empruntée le jour de l'événement

Le jour de l'accident, le travailleur circule à l'aide de l'autoquad au trou n° 2 entre le vert et la trappe de sable en direction du trou n° 3 (de l'ouest vers l'est). Les roues du côté conducteur pénètrent dans la trappe de sable alors que celles du côté passager demeurent sur la surface gazonnée. Il conduit l'autoquad sur toute la longueur de la trappe de sable, en chevauchant la partie sablonneuse et la partie gazonnée tout au long de la trajectoire. Aucune trace de freinage n'est présente au sol.



Fig. 15— Trajectoire empruntée par le travailleur avec l'autoquad
Source : CNESST

La distance extérieure entre les deux roues d'un même essieu est de 1,30 m. On calcule qu'au centre de la trajectoire entre ces deux roues, le dénivelé est de 49 cm avec une pente de 37,7 % (21°).

4.2.4.3 Point d'impact

Lors de l'impact, la roue avant gauche ainsi que le châssis du véhicule percutent la paroi. Au point d'impact, on retrouve un dénivelé au sol de 50 cm entre les deux roues de l'essieu avant. La profondeur de la trappe de sable au point d'impact est de 35 cm.



Fig. 16— *Point d'impact*

Source : CNESST



Fig. 17— Points d'impact de la roue avant gauche (1) et du châssis (2)

Source : CNESST

4.2.4.1 Centre de gravité

Selon la Vitrine linguistique de l'Office québécois de la langue française, le centre de gravité est le « point par lequel passe la résultante des forces d'inertie pour toute orientation du corps dans un champ d'accélération ». Il s'agit du point central d'équilibre de toutes les masses du véhicule et sa position influence directement sa stabilité.

4.2.5 Exigences légales et réglementaires

4.2.5.1 Loi sur la santé et la sécurité du travail

L'article 51 de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail (S-3.4)* définit les obligations générales de l'employeur :

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 ;

[...]

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 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 ;
[...]

4.2.5.2 Règlement sur la santé et la sécurité du travail

L'article 1 du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail (S-2.1, r. 13)* définit le véhicule automoteur et le véhicule tout-terrain.

« véhicule automoteur » : tout véhicule à moteur monté sur roues, sur chenilles ou sur rails servant à transporter des objets ou des matériaux, ou à tirer ou pousser des remorques ou des matériaux, à l'exception d'un véhicule tout terrain et d'un appareil de levage ;

« véhicule tout terrain » : tout véhicule de promenade conçu pour la conduite sportive en dehors d'un chemin public et dont la masse nette n'excède pas 450 kg ;

Les articles 272 à 285 du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail (S-2.1, r. 13)* définissent les obligations générales entourant l'utilisation, l'entretien et la protection des travailleurs lors de l'utilisation d'un véhicule automoteur.

L'article 272 prévoit les conditions d'utilisation et d'entretien du véhicule.

272. Conditions d'utilisation et d'entretien : Tout véhicule automoteur doit être utilisé, entretenu et réparé de manière à ce que son emploi ne compromette pas la santé, la sécurité ou l'intégrité physique des travailleurs. À cette fin :

1° le moteur du véhicule doit être en position d'arrêt, lorsque le plein de carburant y est fait, sauf si une méthode de travail sécuritaire a été prévue à cet effet ;

2° le véhicule ne doit pas être utilisé si des travaux de réparation ou d'entretien y sont effectués ;

3° le véhicule doit être inspecté et entretenu conformément aux instructions du fabricant ou à des normes offrant une sécurité équivalente ;

4° lorsqu'une pièce du véhicule est réparée, réusinée ou remplacée, cette pièce doit offrir une sécurité au moins équivalente à la pièce d'origine.

L'article 280 fait mention du port de la ceinture de sécurité obligatoire pour le conducteur d'un véhicule automoteur dont ce dernier est muni d'une structure de protection en cas de retournement.

280. Ceinture de sécurité : Le port d'une ceinture de sécurité est obligatoire pour le conducteur d'un véhicule automoteur muni d'une structure de protection en cas de retournement ainsi que pour tout travailleur qui prend place à bord d'un tel véhicule, lorsque le véhicule est en mouvement.

4.2.5.3 Loi sur les véhicules hors route

La *Loi sur les véhicules hors route (Chapitre V-1.3)* prévoit les dispositions applicables aux véhicules hors route et aux véhicules d'entretien. Cependant, l'article 4 aborde certaines situations dans lesquelles la loi ne s'applique pas. À cet effet, la *Loi sur les véhicules hors route* ne s'applique pas aux voiturettes de golf et aux autres véhicules utilisés exclusivement sur le site d'un terrain de golf.

4. Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas aux véhicules hors route et aux véhicules d'entretien dans les cas suivants :
[...]

5° aux voiturettes de golf et aux autres véhicules utilisés exclusivement sur le site d'un terrain de golf ;

[...]

7° aux tracteurs à jardin et aux tondeuses à gazon pouvant transporter une personne, lorsqu'ils sont utilisés sur un terrain pour y exécuter les tâches auxquelles ils sont destinés ;

[...]

4.2.6 Formation et ancienneté du travailleur

Le travailleur est à l'emploi de l'entreprise depuis [REDACTED]. Ce dernier a débuté à [REDACTED] à titre de travailleur. Il n'a reçu aucune formation pour effectuer ses tâches. Depuis [REDACTED], ce dernier occupe des fonctions de [REDACTED].

4.3 Énoncés et analyse des causes

4.3.1 Le travailleur conduit l'autoquad dans la trappe de sable, frappe la paroi à la sortie de cette dernière, provoquant ainsi le renversement de l'équipement.

Le renversement de l'équipement est provoqué par une combinaison de plusieurs facteurs liés à la dynamique du véhicule et aux caractéristiques du terrain. D'abord, lors de son déplacement avec l'autoquad, le travailleur se dirige entre le vert et la trappe de sable. Les roues du côté conducteur pénètrent à l'intérieur de celle-ci alors que celles du côté passager demeurent sur la surface gazonnée. Le travailleur continue d'avancer dans la trappe de sable malgré le début d'inclinaison du véhicule. Au point d'impact, un dénivelé de 50 cm est présent entre les deux roues avant ce qui provoque une forte inclinaison du véhicule du côté conducteur. Le centre de gravité se déplace alors vers le côté le plus bas (côté trappe de sable) et se rapproche de la limite de stabilité. À ce moment, le véhicule présente déjà un risque de renversement avant même le choc avec la paroi.

Ensuite, lorsque la roue avant gauche et le châssis frappent la paroi de la trappe de sable, la profondeur y est de 35 cm alors que la distance entre le châssis et le sol est de 34 cm. Le diamètre de la roue étant de 53 cm, la paroi est donc plus haute que la moitié du diamètre la roue (26,6 cm). Cette différence entraîne alors une collision entre le châssis du véhicule et la paroi qui ne permet pas à la roue de franchir l'obstacle de manière progressive. De plus, comme le véhicule est déjà incliné en raison du dénivelé de 50 cm, le blocage de la roue accentue le déplacement du centre de gravité vers l'extérieur et provoque une perte d'équilibre qui favorise le renversement du véhicule vers la gauche.

Enfin, bien que la vitesse de l'autoquad puisse atteindre 40 km/h, elle n'est pas connue au moment de l'accident. L'absence de trace de freinage indique néanmoins que la vitesse du travailleur lorsqu'il circule dans la trappe de sable est demeurée constante lors de l'impact.

En résumé, l'inclinaison initiale du véhicule causé par le dénivelé au sol, l'impact du châssis et de la roue avant gauche contre la paroi de la trappe de sable qui est trop haut par rapport au dégagement présent sous le véhicule, l'impossibilité pour la roue de franchir l'obstacle formé par la paroi de la trappe de sable ainsi que la vitesse inchangée provoquant un choc faisant basculer l'autoquad sont les facteurs qui ont mené à son renversement.

Cette cause est retenue.

4.3.2 Le travailleur est éjecté et écrasé par l'autoquad alors qu'il ne porte pas sa ceinture de sécurité puisque celle-ci est refermée sur elle-même et dissimulée sous le banc.

L'autoquad est muni d'une structure de protection en cas de renversement afin de protéger le passager et le conducteur. L'article 280 du RSST fait mention que le port de la ceinture de sécurité est obligatoire pour le passager et le conducteur lorsqu'un véhicule est en mouvement et muni d'une structure de protection en cas de renversement. En plus de la réglementation en vigueur, le manuel du fabricant mentionne également le port de la ceinture de sécurité lors de l'utilisation du véhicule par le passager et le pilote.

La ceinture de sécurité pour le conducteur est refermée sur elle-même et cachée sous le banc et celle pour le passager est enroulée sur la structure de protection située à l'arrière de ce dernier. Au sein de l'entreprise, les travailleurs et l'employeur ne sont pas au courant que des ceintures de sécurité sont présentes sur l'autoquad et confirment qu'elles ne sont pas utilisées dans le cadre des déplacements avec le véhicule.

En cas de renversement, la ceinture de sécurité a pour fonction essentielle de maintenir le conducteur à l'intérieur de la zone protégée créée par la structure de protection, l'empêchant ainsi d'être éjecté et écrasé par le véhicule. Lors de l'accident, le travailleur ne porte pas sa ceinture, ce qui a permis son expulsion hors de cette zone sécurisée au moment de l'impact. Il s'est alors retrouvé directement exposé au poids de l'autoquad, ce qui permet d'expliquer son éjection puis son écrasement lors du renversement.

Cette cause est retenue.

4.3.3 L'organisation du travail est déficiente puisque l'employeur ne définit pas les trajectoires pouvant être empruntées par les travailleurs conduisant l'autoquad sur le terrain de golf ce qui mène le travailleur à emprunter un chemin exposant le véhicule à un risque de renversement.

Les travailleurs peuvent circuler sur le terrain de golf à bord de plusieurs équipements différents, soit pour effectuer la tonte du gazon sur les différents trous à l'aide de tondeuses ou de tracteurs, soit utiliser la voiturette de golf à essence ou l'autoquad pour se déplacer sur le terrain pour accomplir d'autres tâches diverses. Plusieurs voiturettes de golf électriques sont également disponibles pour les travailleurs lorsqu'elles ne sont pas louées pour les déplacements de la clientèle.

Sur le terrain de golf, il n'y a pas de chemin défini pour faciliter les déplacements avec les équipements mis à part des tronçons aménagés sur quelques trous ou certains ponts pour permettre de traverser les ruisseaux. Certains raccourcis peuvent être empruntés par les travailleurs, mais ne sont pas répertoriés sur une carte ou un plan. Les travailleurs se déplacent librement, selon leurs habitudes de circulation sur le terrain.

Puisqu'il n'y a pas de chemin aménagé ou défini pour circuler sur le terrain, que des raccourcis peuvent être empruntés par les travailleurs et qu'ils circulent librement selon leurs habitudes, cela expose les véhicules à un risque de renversement compte tenu des différents dénivelés présents sur le terrain.

Cette cause est retenue.

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

- Le travailleur conduit l'autoquad dans la trappe de sable, frappe la paroi à la sortie de cette dernière, provoquant ainsi le renversement de l'équipement.
- Le travailleur est éjecté et écrasé par l'autoquad alors qu'il ne porte pas sa ceinture de sécurité puisque celle-ci est refermée sur elle-même et dissimulée sous le banc.
- L'organisation du travail est déficiente puisque l'employeur ne définit pas les trajectoires pouvant être empruntées par les travailleurs conduisant l'autoquad sur le terrain de golf ce qui mène le travailleur à emprunter un chemin exposant le véhicule à un risque de renversement.

5.2 Suivi de l'enquête

La CNESST transmettra son rapport d'enquête à l'Association des clubs de golf du Québec et à l'Association des surintendants de golf du Québec afin qu'ils informent leurs membres des conclusions de cette enquête et notamment de l'obligation de prévoir des voies de circulation sécuritaires pour les travailleurs lors des déplacements sur les terrains de golf.

La Commission transmettra également son rapport aux organismes et associations dont les membres peuvent utiliser un autoquad dans le cadre de leurs opérations, soit Camping Québec, Pourvoiries Québec et l'Association des camps du Québec, afin qu'elles transmettent les conclusions de cette enquête à leurs membres.

6 ANNEXE**ANNEXE A - Accidenté**

Nom, prénom : A

Sexe : Masculin

Âge :

Fonction habituelle :

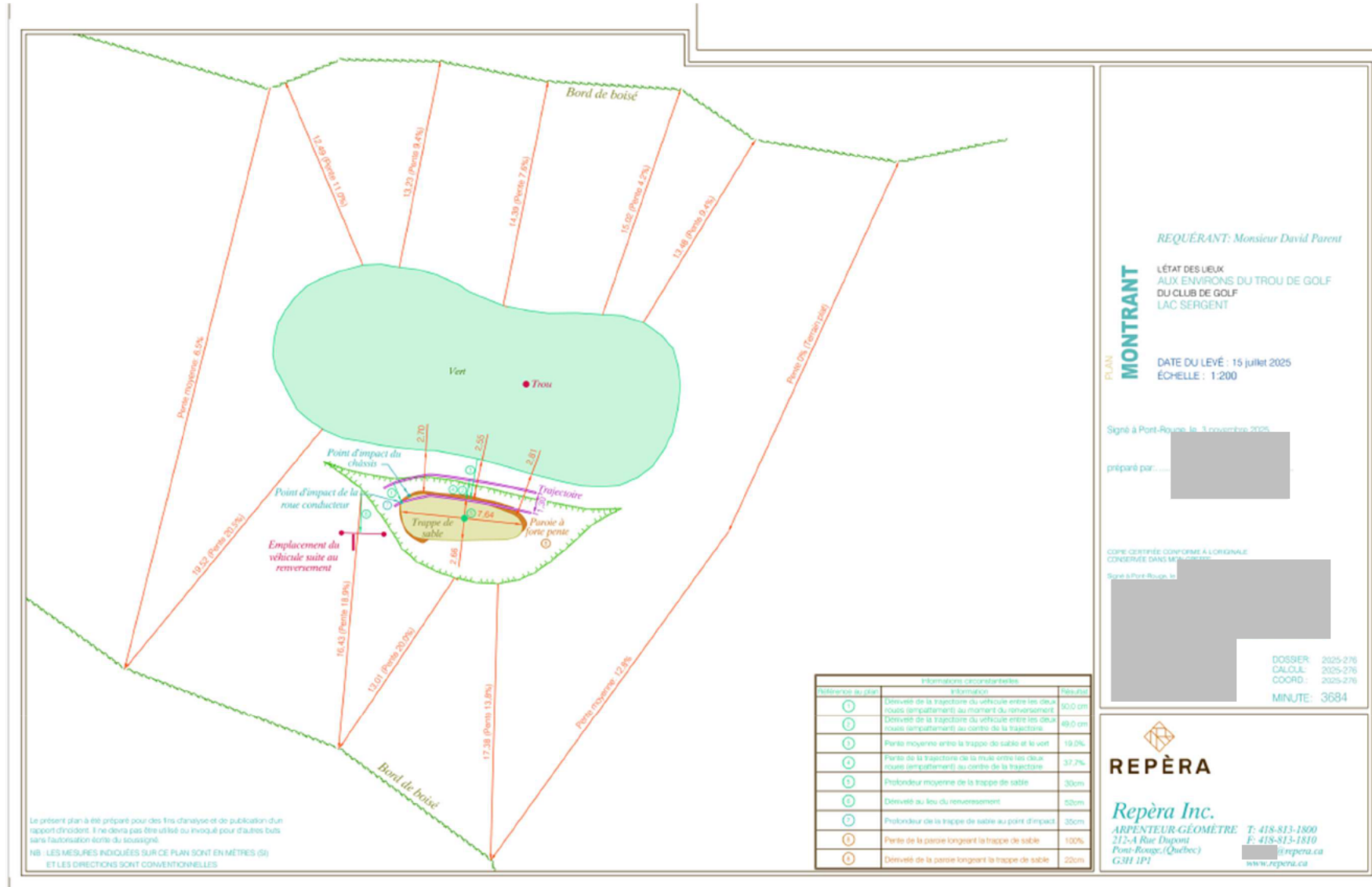
Fonction lors de l'accident : Surintendant

Expérience dans cette fonction :

Ancienneté chez l'employeur :

Syndicat : N/A

ANNEXE B - Relevé d'arpentage



REQUÉRANT: Monsieur David Parent

FLUX
MONTRANT

L'ÉTAT DES LIEUX
AUX ENVIRONS DU TROU DE GOLF
DU CLUB DE GOLF
LAC SERGENT

DATE DU LEVÉ : 15 juillet 2025
ÉCHELLE : 1:200

Signé à Port-Rouge, le 3 novembre 2025

préparé par: [Redacted]

COPIE CERTIFIÉE CONFORME À L'ORIGINALE
CONSERVÉE DANS MON DOSSIER

Signé à Port-Rouge, le [Redacted]

DOSSIER: 2025-276
CALCUL: 2025-276
COORD: 2025-276
MINUTE: 3684

REPÈRA

Repèra Inc.
ARPENTEUR-GÉOMÈTRE T: 418-813-1800
212-A Rue Dupont F: 418-813-1810
Port-Rouge, (Québec) [Redacted]@repèra.ca
G3H 1P1 www.repèra.ca

ANNEXE C - Expertise mécanique de l'autoquad

Le 26 juin 2025,

Après l'évaluation selon la documentation de la sécurité du Québec et de la CNESST, nous avons fait l'inspection visuelle de la direction, système de freinage, du cadre ainsi que du système d'accélération.

Nous n'avons constaté aucune anomalie du système d'accélération soit sur le cable et du papillon des gaz.

La seule remarque que nous avons observée est que le pneu arrière gauche n'avait pas le même trait que les trois autres. La dimension des pneus est la même des deux côtés.

Signature



ANNEXE D - Relevés météorologiques

Relevés de la station de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs

Québec

OBSERVATIONS HORAIRES

Station : Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
7011190

Latitude : 46° 50' 16"

Longitude : 71° 37' 19"

Jour : 20 juin 2025

Altitude : 130 m

Heure (HNE)	Température				Point de rosée (°C)	Humidité relative (%)	Précipitation			Neige au sol (cm)	Pression (hPa)	Vent		
	Instantanée (°C)	Moyenne (°C)	Maximum (°C)	Minimum (°C)			Pluie (mm)	Neige (cm)	Total (mm)			Direction (degrés)	Vitesse (km/h)	Rafale (km/h)
00:00	14,7	15,0	15,6	14,7	-	-	0,0	0,0	0,0	-	983,00	ENE	1	7
01:00	14,5	14,6	14,7	14,5	-	-	0,0	0,0	0,0	-	982,50	NNE	2	12
02:00	14,4	14,5	14,5	14,4	-	-	0,0	0,0	0,0	-	981,60	NE	1	8
03:00	14,2	14,3	14,4	14,2	-	-	6,3	0,0	6,3	-	981,20	Calme	0	9
04:00	14,5	14,4	14,5	14,2	-	-	3,1	0,0	3,1	-	981,50	Calme	0	5
05:00	14,1	14,4	14,6	14,1	-	-	1,7	0,0	1,7	-	981,70	Calme	0	3
06:00	14,3	14,4	14,5	14,1	-	-	0,5	0,0	0,5	-	981,80	Calme	0	3
07:00	14,7	14,5	14,8	14,3	-	-	0,0	0,0	0,0	-	982,10	Calme	0	3
08:00	14,5	14,5	14,7	14,4	-	-	0,5	0,0	0,5	-	982,50	Calme	0	5
09:00	15,2	14,7	15,3	14,5	-	-	0,4	0,0	0,4	-	982,90	WSW	1	5
10:00	15,5	15,4	15,6	15,1	-	-	0,2	0,0	0,2	-	983,20	SSW	1	6
11:00	15,4	15,4	15,6	15,3	-	-	2,3	0,0	2,3	-	984,10	SSW	0	8
12:00	16,8	16,3	17,0	15,4	-	-	1,4	0,0	1,4	-	985,20	WNW	3	13
13:00	16,9	16,8	16,9	16,5	-	-	0,4	0,0	0,4	-	986,00	NW	2	10
14:00	17,8	17,4	17,9	16,8	-	-	0,0	0,0	0,0	-	987,00	NW	2	13
15:00	17,4	17,9	18,8	17,0	-	-	0,0	0,0	0,0	-	988,40	NW	3	18
16:00	18,1	17,7	18,5	17,1	-	-	0,0	0,0	0,0	-	989,80	W	3	17
17:00	17,0	17,3	18,1	16,8	-	-	0,0	0,0	0,0	-	991,10	NW	2	16
18:00	16,3	17,0	17,5	16,3	-	-	0,0	0,0	0,0	-	992,00	WNW	3	13
19:00	15,8	16,0	16,3	15,8	-	-	0,0	0,0	0,0	-	993,10	NW	1	11
20:00	13,8	14,7	15,9	13,8	-	-	0,0	0,0	0,0	-	993,90	Calme	0	8
21:00	12,9	13,3	13,8	12,9	-	-	0,0	0,0	0,0	-	994,80	Calme	0	1
22:00	12,3	12,5	12,9	12,3	-	-	0,0	0,0	0,0	-	995,30	SSE	0	5
23:00	11,6	12,1	12,3	11,6	-	-	0,0	0,0	0,0	-	995,30	Calme	0	4

Les données dont l'heure est suivi d'un astérisque (*) ont un statut préliminaire.

Statut des données : C Cumulé E Estimé I Incomplet Q Quantité Inconnue ...sinon Correct
D Douteux F Forcé K Estimé (krigeage) T Trace

Relevés de la station Rivière-Verte-Ouest

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs

Québec

OBSERVATIONS HORAIRES

Station : Rivière-Verte-Ouest
7016675

Latitude : 46° 59' 11"

Longitude : 71° 50' 27"

Jour : 20 juin 2025

Altitude : 226 m

Heure (HNE)	Température				Point de rosée (°C)	Humidité relative (%)	Précipitation			Neige au sol (cm)	Pression (hPa)	Vent		
	Instantanée (°C)	Moyenne (°C)	Maximum (°C)	Minimum (°C)			Pluie (mm)	Neige (cm)	Total (mm)			Direction (degrés)	Vitesse (km/h)	Rafale (km/h)
00:00	16,4	16,8	17,2	16,4	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
01:00	16,1	16,2	16,5	16,0	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
02:00	15,6	15,8	16,2	15,5	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-
03:00	15,4	15,6	15,8	15,4	-	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-
04:00	15,4	15,4	15,5	15,3	-	-	7,6	-	-	-	-	-	-	-
05:00	15,3	15,3	15,4	15,3	-	-	1,6	-	-	-	-	-	-	-
06:00	14,9	15,1	15,3	14,9	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-
07:00	15,2	15,1	15,3	14,9	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
08:00	15,5	15,2	15,5	15,1	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	-
09:00	16,0	15,9	16,1	15,5	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
10:00	16,0	16,1	16,5	15,9	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
11:00	16,3	16,0	16,3	15,8	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	-
12:00	17,0	16,3	17,0	16,0	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-
13:00	17,8	17,0	17,8	16,7	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
14:00	17,8	18,2	18,5	17,8	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
15:00	17,2	17,3	17,7	17,1	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
16:00	16,8	16,9	17,4	16,7	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
17:00	18,1	17,7	18,2	16,9	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
18:00	17,1	17,2	18,1	17,0	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
19:00	16,1	16,7	17,1	16,1	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
20:00	13,9	14,9	16,1	13,9	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
21:00	13,2	13,3	13,8	13,1	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
22:00	12,5	13,0	13,4	12,5	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
23:00	11,4	11,9	12,5	11,4	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-

Les données dont l'heure est suivie d'un astérisque (*) ont un statut préliminaire.

Statut des données : C Cumulé E Estimé I Incomplet Q Quantité Inconnue ...sinon Correct
D Douteux F Forcé K Estimé (krigeage) T Trace

Relevés de la station Sainte-Christine

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs

Québec

OBSERVATIONS HORAIRES

Station : Sainte-Christine
7017000

Latitude : 46° 48' 21"

Longitude : 71° 53' 20"

Jour : 20 juin 2025

Altitude : 124 m

Heure (HNE)	Température				Point de rosée (°C)	Humidité relative (%)	Précipitation			Neige au sol (cm)	Pression (hPa)	Vent		
	Instantanée (°C)	Moyenne (°C)	Maximum (°C)	Minimum (°C)			Pluie (mm)	Neige (cm)	Total (mm)			Direction (degrés)	Vitesse (km/h)	Rafale (km/h)
00:00	15,7	15,6	15,8	15,6	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
01:00	15,2	15,5	15,7	15,2	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
02:00	14,7	14,8	15,2	14,8	-	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-
03:00	14,4	14,5	14,7	14,3	-	-	4,8	-	-	-	-	-	-	-
04:00	14,5	14,4	14,5	14,4	-	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-
05:00	14,2	14,3	14,5	14,2	-	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-
06:00	14,1	14,1	14,2	14,0	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
07:00	14,3	14,3	14,5	14,1	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-
08:00	14,9	14,4	14,9	14,3	-	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-
09:00	15,8	15,0	15,8	14,8	-	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-
10:00	16,4	16,2	16,7	15,8	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-
11:00	17,0	16,4	17,0	15,9	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-
12:00	16,5	16,7	17,0	16,5	-	-	0,8	-	-	-	-	-	-	-
13:00	18,3	16,8	18,3	16,4	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
14:00	17,8	17,9	18,4	17,8	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
15:00	18,0	17,8	18,2	17,5	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
16:00	17,9	18,5	19,6	17,8	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
17:00	17,6	17,9	18,1	17,8	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
18:00	17,4	17,3	17,7	17,0	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
19:00	16,7	17,3	17,6	16,7	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
20:00	14,0	15,3	16,7	14,0	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
21:00	12,1	12,9	13,9	12,1	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
22:00	11,2	11,6	12,1	11,2	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-
23:00	10,1	10,6	11,2	10,1	-	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-

Les données dont l'heure est suivi d'un astérisque (*) ont un statut préliminaire.

Statut des données : C Cumulé E Estimé I Incomplet Q Quantité Inconnue ...sinon Correct
D Douteux F Forcé K Estimé (krigeage) T Trace

ANNEXE E – Inspection et entretien des équipements

2024

Aucune inspection n'a été réalisée sur l'autoquad à la fin de la saison pour sa remise en fonction pour la saison 2025.

Août : réparation effectuée sur l'autoquad en lien avec un problème électrique.

2023

Lorsqu'un bris survient sur l'autoquad, les réparations sont effectuées par un représentant d'une compagnie externe qui vient faire les modifications directement dans l'entreprise.

Inspection de fin de saison réalisée

2020, 2021 et 2022

Aucune inspection n'a été réalisée, mais des vérifications à l'interne ont été faites par un mécanicien.

2020

Réparations effectuées par une firme spécialisée en juillet, en septembre et en octobre.

ANNEXE F - Références bibliographiques

GOOGLE. *Google Earth*, [En ligne], 2025.

[https://earth.google.com/web/search/1299+Rang+Grande+Ligne,+Saint-Raymond,+QC/@46.87695285,-71.74046272,183.64391805a,576.55520727d,35y,0h,0t,0r/data=CiwiJgokCRkA-WtkyzRAERkA-WtkyzTAGcsFvrqLp0BAIYuzWGbDUVHAQgIIAUICCABKDQj_____8BEAA] (Consulté le 23 octobre 2025).

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES. *Manuel de l'utilisateur : véhicule utilitaire MULE 610 4X4/600*, Japon, Kawasaki Heavy Industries, 2004, 136 p. [https://pws.ktivs.net/assets/manuals/99929-1731_FR-0c9c4731cfade391e2204b32adbe640a/index.html#p=6].

MECHANIXCLUB. *Centre de gravité*, Berthoud, MechaniXclub, 2017, 2 p.

[https://mechanixclub.ch/fileadmin/user_upload/Lernen/MechaniXsheet/2017/08-2017_BS_F_Schwerpunkt.pdf]

QUÉBEC. *Loi sur la santé et la sécurité du travail, RLRQ, chapitre S-2.1, à jour au 5 juin 2025*, [En ligne], 2025. [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/s-2.1>] (Consulté le 23 octobre 2025).

QUÉBEC. *Loi sur les véhicules hors route, RLRQ, chapitre V-1.3, à jour au 5 juin 2025*, [En ligne], 2025. [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/V-1.3>] (Consulté le 23 octobre 2025).

QUÉBEC. *Règlement sur la santé et la sécurité du travail, RLRQ, chapitre S-2.1, r. 13, à jour au 5 juin 2025*, [En ligne], 2025. [<https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/s-2.1,%20r.%2013>] (Consulté le 23 octobre 2025).