

**EN004401****RAPPORT D'ENQUÊTE**

**Accident ayant causé la mort d'un démonteur  
de l'entreprise Pièces d'auto Roussel inc.,  
survenu le 4 octobre 2023 au 953, boulevard de l'Anse à Roberval.**

**Service de la prévention-inspection – Saguenay–Lac-Saint-Jean**

**Inspectrice :**

---

**Carolynne Savard****Inspecteur :**

---

**Marc Beaudoin****Date du rapport : 13 mars 2024**

**Rapport distribué à :**

- Monsieur Carl Roussel, président, Pièces d'auto Roussel inc.
  - Maître Jessica Tremblay, coroner
  - Docteur Donald Aubin, directeur de la santé publique, CIUSSS du Saguenay–Lac-Saint-Jean
-

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>1</b>	<b><u>RÉSUMÉ DU RAPPORT</u></b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b><u>ORGANISATION DU TRAVAIL</u></b>	<b>3</b>
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 DE LA SÉCURITÉ	3
<b>3</b>	<b><u>DESCRIPTION DU TRAVAIL</u></b>	<b>5</b>
3.1	DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	5
3.1.1	CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES	5
3.2	DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER	6
<b>4</b>	<b><u>ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE</u></b>	<b>7</b>
4.1	CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	7
4.2	CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	7
4.2.1	MÉTHODES DE TRAVAIL	7
4.2.2	FORMATION ET EXPÉRIENCE	12
4.2.3	RÈGLEMENTATION, NORMES ET RÈGLES DE L'ART	13
4.3	ÉNONCÉS ET ANALYSE DES CAUSES	14
4.3.1	LE VÉHICULE EST DÉSTABILISÉ ET ÉCRASE LE TRAVAILLEUR QUI DÉCÈDE.	14
4.3.2	LA FORMATION ET LA SUPERVISION DES DÉMONTEURS, CONCERNANT LE DÉMONTAGE DES PIÈCES SOUS LES VÉHICULES ENTREPOSÉS DANS LA COUR, SONT DÉFICIENTES.	14
<b>5</b>	<b><u>CONCLUSION</u></b>	<b>17</b>
5.1	CAUSES DE L'ACCIDENT	17
5.2	SUIVIS DE L'ENQUÊTE	17
<b><u>ANNEXES</u></b>		
ANNEXE A :	Liste des accidentés / Accidenté	18
ANNEXE B :	Liste des personnes interrogées	19
ANNEXE C :	Relevé météorologique	20
ANNEXE D :	Procédure de levage	22
ANNEXE E :	Fiche de prévention – Accueil des nouveaux travailleurs	24
ANNEXE F :	Méthode de travail détaillée	25
ANNEXE G :	Références bibliographiques	26

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

Le 4 octobre 2023 vers 16 h, A donne un bon de commande au démonteur. Il doit retirer un réservoir à essence sur une Ford Fusion. Le démonteur se rend dans la cour à 16 h 13. Il choisit la Ford Fusion et débute le soulèvement du véhicule selon sa méthode de travail habituelle. Il lève le véhicule du côté passager avec un cric de ferme. Pour soutenir le poids du véhicule, il installe des pneus sous les supports des essieux avant et arrière du même côté. Il accède sous celui-ci face au sol. Soudainement, le véhicule se déstabilise et écrase le démonteur contre le sol.

**Conséquence**

Le travailleur décède.



Figure 1 - *Lieu de l'accident*

Source : CNESST

**Abrégé des causes**

L'enquête révèle les causes suivantes :

- Le véhicule est déstabilisé et écrase le démonteur.
- La formation et la supervision des démonteurs, concernant le démontage des pièces sous les véhicules entreposés dans la cour, sont déficientes.



**Mesures correctives**

Le 4 octobre 2023, la CNESST interdit l'accès au lieu de l'accident et le travail sous les véhicules dans la cour. À cet effet, le rapport RAP9133639 est remis sur place à l'employeur. Par la suite, le rapport RAP1442571 qui résume brièvement l'accident de travail est envoyé à l'employeur.

Le 5 octobre 2023, dans le rapport RAP1443325, la CNESST exige de rendre conformes tous les appareils et accessoires de levage de l'entreprise et demande que tous les véhicules soutenus par des pneus ou une autre méthode de travail soient déposés au sol.

Le 20 octobre 2023, dans le rapport RAP1444657, la CNESST autorise l'accès au lieu de l'accident.

Le 8 novembre, dans le rapport RAP1447348, la CNESST effectue le suivi des demandes en cours et exige des correctifs quant aux processus d'accueil des nouveaux travailleurs, la mise en place d'un registre d'accident et d'incident et la mise en place de procédures de travail écrites avec suivis afin d'assurer la permanence des correctifs.

Le 29 novembre, dans le rapport RAP1450311, la CNESST évalue [REDACTED] ainsi que la prise en charge de l'employeur envers 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**

L'entreprise familiale est en activités depuis plus de 50 ans. Elle se spécialise dans le recyclage de pièces de véhicules automobiles, la réparation mécanique, le remorquage et la vente de véhicules. Le président et actionnaire majoritaire est monsieur Carl Roussel. En 2020, deux travailleurs se joignent au conseil d'administration, soit messieurs Simon-Pierre Roussel, vice-président, et Hubert Tremblay, qui cumule les fonctions de secrétaire et trésorier.

Au quotidien, monsieur B est et s'occupe de toutes les activités liées à . Monsieur C est . Il met parfois la main à la tâche et occupe la fonction de . Monsieur A est aussi . Il agit à titre auprès des autres administrateurs. Il n'y a pas de description de tâches dans l'entreprise.

La gestion des ressources humaines et de la santé et sécurité est la responsabilité de monsieur B . Cette responsabilité est parfois partagée avec monsieur C pour les activités de démontage se tenant dans la cour.

L'entreprise emploie dix travailleurs non syndiqués, dont démonteurs. L'horaire de travail est du lundi au vendredi de 8 h à 17 h. Les démonteurs sont seuls dans leurs tâches et se rapportent à l'un ou l'autre des administrateurs.

**2.2 Organisation de la santé et de la sécurité du travail****2.2.1 Mécanismes de participation**

Les activités de Pièces d'auto Roussel inc. se classent dans le secteur *Commerce*. Elle bénéficie également du soutien de l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail du secteur automobile (ASP Auto Prévention).

Aucun mécanisme de participation des travailleurs n'est en place. L'employeur effectue des réunions au besoin pour communiquer de l'information générale à ses démonteurs. En cas de questionnements relatifs à la sécurité, ceux-ci peuvent discuter directement avec les administrateurs qui sont présents sur les lieux de travail.

**2.2.2 Gestion de la santé et de la sécurité**

L'employeur dispose d'un programme de prévention pour l'établissement. La plus récente révision remonte au 24 mars 2022. Le programme de prévention aborde notamment les sujets suivants :

- Le plan d'action 2022;



- L'engagement de la direction à prioriser la santé et la sécurité au travail;
- Les politiques, procédures et consignes générales sur la sécurité des machines, l'utilisation des outils, les équipements de levage au garage et les travaux de soudure.

Le plan d'action 2022 a été élaboré à la suite de [REDACTED]

[REDACTED] Le programme de prévention, quant à lui, est basé sur un modèle [REDACTED] et ne reflète qu'en partie la situation dans l'entreprise. Le programme de prévention n'est pas connu des administrateurs ni des travailleurs. Il n'est pas signé, appliqué, ni suivi par ceux-ci.

[REDACTED] sont impliqués dans les opérations courantes de l'entreprise et, dans les faits, leurs tâches quotidiennes s'apparentent à celles des travailleurs. Les directives sont transmises verbalement aux travailleurs. [REDACTED] n'effectuent aucun suivi, par manque de temps selon eux. Ils constatent l'application des méthodes de travail lors des déplacements qu'ils effectuent dans le cadre des opérations régulières de l'entreprise. Ils considèrent également qu'ils n'ont pas à faire de suivis planifiés, car une fois la directive émise, elle est appliquée selon eux. Dans le cas contraire, ils ne peuvent rien faire, car il y a un manque de personnel.

**SECTION 3****3 DESCRIPTION DU TRAVAIL****3.1 Description du lieu de travail**

Située au 953, boulevard de l'Anse à Roberval, l'entreprise Pièces d'auto Roussel inc. possède un établissement qui comprend un comptoir de service aux pièces, un garage d'entretien de véhicules et un entrepôt de pièces neuves et usagées. L'accès à cet établissement est limité par une barrière sécurisée. Le stationnement des travailleurs est situé à l'extérieur du terrain.

La cour est située dans un champ de terre. Elle sert à entreposer des véhicules accidentés. On localise un entrepôt de pneus au centre et un garage au fond de la cour qui contient une structure permettant la vidange des fluides des véhicules accidentés. L'accident survient au centre de la rangée de l'entrepôt des pneus.



Fig. 2 - Cour de l'entreprise

Source : <https://www.facebook.com/photo/?fbid=506089981522819&set=a.506089951522822>  
(modifiée par la CNESST)

**3.1.1 Conditions météorologiques**

Selon Environnement Canada, le lundi 2 octobre entre 20 h et 23 h, il est tombé 7,8 mm de pluie. Les deux jours suivants, il n'y a pas eu de pluie, mais le pourcentage d'humidité relative est demeuré au-delà de 70 % jusqu'au 4 octobre, 14 h (voir annexe C).



### 3.2 Description du travail à effectuer

Les commis aux pièces reçoivent une commande de pièces d'un client, déterminent les véhicules dans la cour répondant aux spécifications du client et sortent un bon de commande au comptoir de service. Celui-ci décrit la pièce à récupérer, le modèle et l'année du véhicule ainsi que les choix des véhicules ayant les spécifications visées dans l'inventaire de la cour. Le démonteur reçoit le bon de commande et se rend ensuite dans la cour afin de choisir le véhicule ayant la pièce en meilleur état. Ainsi, le véhicule impliqué dans l'accident était le premier de la liste. Il s'agit d'une auto de marque Ford Fusion 2010, portant le numéro 20-0403-12.

Selon monsieur C lorsque la commande est un réservoir à essence, le démonteur utilise un cric de ferme (*jack*) pour soulever le véhicule et le stabilise avec des chandelles fournies par l'employeur et des pneus trouvés dans la cour. Il vérifie la stabilité de l'auto. Il retire le tuyau d'échappement ainsi que les quatre boulons qui retiennent le réservoir à essence.

L'accident survient à l'étape où il accède sous le véhicule.

## SECTION 4

### 4 ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE

#### 4.1 Chronologie de l'accident

Le 4 octobre 2023 vers 16 h, le démonteur reçoit le bon de commande pour retirer un réservoir à essence sur une Ford Fusion 2010. À 16 h 15, il passe avec le véhicule de l'entreprise devant l'entrepôt de pneus pour se rendre à la première voiture identifiée dans son bon de commande.

Il sort le cric de ferme de son véhicule. Il le place sous la porte arrière du côté passager et soulève le véhicule. Il installe des pneus superposés à l'avant et à l'arrière, descend le véhicule en appui sur les pneus et retire le cric de ferme. Il retourne au véhicule de l'entreprise et l'appuie sur celui-ci. Il accède perpendiculairement à la roue avant sous le véhicule et face au sol. Vers 16 h 35, le véhicule s'affaisse et écrase le haut du dos du démonteur, qui est face au sol. Pendant ce temps, [REDACTED] sont demeurés au travail. Le premier quitte les lieux à 17 h 30 et l'autre ferme la barrière à 18 h, sans remarquer la présence du véhicule personnel du démonteur dans le stationnement.

Sans nouvelles du travailleur, ses proches contactent la Sûreté du Québec (SQ) qui, vers 21 h 15, demande [REDACTED] d'aller vérifier sur place. À 21 h 35, [REDACTED] sont sur place et sillonnent les allées à la recherche du démonteur. L'un d'eux le retrouve face au sol sous le véhicule de marque Ford Fusion 2010. Il appelle son collègue qui se rend immédiatement sur place. Ils soulèvent le véhicule avec le cric de ferme disponible et ajoutent deux chandelles sous celui-ci. [REDACTED] appelle l'ambulance à 21 h 46. Le démonteur est transporté au centre hospitalier de Roberval où son décès est constaté.

#### 4.2 Constatations et informations recueillies

##### 4.2.1 Méthodes de travail

Selon les témoignages recueillis :

- Il y a plusieurs méthodes de travail utilisées dans l'entreprise pour soulever un véhicule dans la cour, et ce, selon le véhicule et selon le jugement de chaque travailleur, ceux-ci peuvent :
  - Soulever le véhicule avec un cric de ferme ou avec une chargeuse sur roues (*loader*) lorsqu'elle est disponible;
  - Utiliser seulement des pneus avec des jantes de diverses dimensions pour soutenir le poids du véhicule;
  - Utiliser des jantes qui se trouvent dans la cour en combinaisons avec des pneus pour soutenir le poids du véhicule;
  - Soutenir avec des chandelles fournies par l'employeur et mettre les pneus ensuite en deuxième sécurité;
  - Soutenir en mettant les pneus en premier et en ajoutant une ou deux chandelles selon la pièce à retirer;
  - Soulever tout l'avant ou l'arrière du véhicule et le soutenir en ajoutant deux séries de pneus;
  - Soulever et soutenir d'un seul côté le véhicule;



- Soulever et soutenir le véhicule sur les quatre roues;
- Dégonfler les pneus du véhicule ou non;
- Lorsque le sol est mou, ils ajoutent un morceau de tôle trouvé autour ou une planche de bois sous les chandelles.
- Plusieurs véhicules sont montés sur des pneus et des jantes sans qu'il y ait des travaux à faire dans l'immédiat.



Fig. 3 - Méthode de travail

Source : CNESST

- Le 5 avril 2005, dans une intervention de la CNESST (RAP0217379), l'employeur explique les méthodes de travail demandées à ses travailleurs :
  - ...*Pour retirer les pièces qui ne nécessitent pas un travail sous le véhicule, la procédure de levage est décrite comme suit :*
    - *Placer le cric à l'endroit prévu sur le véhicule pour le levage.*
    - *Lever le véhicule avec le cric (capacité 8000 lb).*
    - *Placer un système de blocage sous le véhicule de chaque côté. Le système de blocage utilisé est des pneus gonflés de 14 ou 15 pouces. Habituellement un de chaque côté, mais jamais plus de deux placés l'un sur l'autre.*
    - *Retirer la pièce du véhicule.*
  - Une autre méthode de levage est utilisée pour les pièces à enlever qui sont sous le véhicule (moteur, transmission, etc.) ou selon le type de véhicule à soulever. Dans ce cas, le véhicule est apporté par un loader dans le garage où un pont élévateur est utilisé afin que le travailleur*



*effectue de façon sécuritaire les opérations qui nécessitent d'être sous le véhicule.*

- Le 16 mai 2023, lors d'une autre intervention (RAP1426120), l'employeur présente, à la demande de la CNESST, une procédure de travail pour le démontage des pièces dans la cour utilisant des chandelles et le cric de ferme (voir annexe D). Il ajoute qu'un démonteur peut utiliser des pneus en surplus des chandelles et que lorsque le sol n'est pas stable, le démontage du véhicule peut se faire dans le chemin puisqu'il est plus compact et solide.
- Messieurs B et C ont constaté à l'occasion que le démonteur ne suivait pas les directives, ils lui disaient *de faire attention*. Ils considèrent que le démonteur savait ce qu'il faisait et qu'il pouvait demander de l'aide si nécessaire.

#### 4.2.1.1 Constatations du lieu de l'accident

- La porte arrière du véhicule du côté passager est enfoncée dans le centre. Cette marque a les mêmes dimension et hauteur que le cric de ferme utilisé par le démonteur.



Fig. 4 - Porte arrière  
Source : CNESST

- Des traces de glissement sont visibles sur une jante de la roue et sur le support de l'essieu arrière du côté du passager.



Fig. 5 - Pneu arrière  
Source : CNESST



Fig. 6 - Support d'essieu  
Source : CNESST



- Les pneus près du réservoir à essence sont déplacés. Le pneu du dessous est enfoncé dans le sol et celui du dessus est désaxé.



Fig. 7 - Pneus près du réservoir à essence

Source : CNESST

- Le cric de ferme utilisé par l'employeur après l'accident est enfoncé dans le sol.



Fig. 8 - Cric de ferme enfoncé dans le sol

Source : CNESST



- Des pneus sont disponibles près des véhicules dans la cour.



Fig. 9 - Exemples de pneus disponibles dans la cour

Source : CNESST

#### 4.2.1.2 Autres informations recueillies

- Selon les spécifications du fabricant, une auto de marque Ford Fusion 2010 pèse 1575 kg à l'état neuf;
- Selon les témoignages recueillis, le démonteur ne posait pas beaucoup de questions en lien avec son travail;
- Monsieur **A** mentionne qu'il n'a jamais eu d'accident de travail. Toutefois, d'autres accidents et incidents se sont produits dans l'entreprise;
- En 2004, un démonteur a été blessé à l'épaule après qu'un véhicule l'ait écrasé.

#### 4.2.2 Formation et expérience

- La formation d'un nouveau démonteur s'effectue par compagnonnage pendant deux jours. Monsieur **C** ou un autre démonteur effectue une visite générale, lui explique le fonctionnement de la cour et lui montre comment démonter certaines pièces. Par la suite, le démonteur est laissé à lui-même et est responsable de demander de l'aide s'il en a besoin, selon son expérience.
- Le démonteur est à l'emploi depuis le [redacted]. Il connaissait peu la mécanique. Il effectuait quelques réparations sur son véhicule à la maison avec l'aide de **D**.
- Selon les témoignages recueillis, il n'y a pas de document d'accueil ou de directives spécifiques pour un nouveau démonteur. Ils apprennent *sur le tas*.
- Le programme de prévention contient une fiche d'accueil des nouveaux travailleurs (voir annexe E).



- L'un des démonteurs possède une carte de démonteur de deuxième année émise par le comité paritaire de l'industrie des services automobiles de la région Saguenay–Lac-Saint-Jean. Toutefois, elle reconnaît le nombre d'heures seulement.
- Depuis la création de l'entreprise, le transfert des connaissances s'effectue par l'expérience acquise. L'employeur ne vérifie pas la qualité des connaissances transmises. Il ajoute que *la base est habituellement acquise. Il n'a pas besoin de montrer comment «démancher un starter»*. Il demande au démonteur s'il est à l'aise de faire la tâche.
- Le 19 mai 2023, l'employeur confirme à la CNESST qu'il a présenté la procédure de levage des autos dans la cour aux démonteurs.
- [REDACTED] ne sont pas en mesure de nous confirmer que la procédure a été présentée au démonteur.

### 4.2.3 Règlementation, normes et règles de l'art

La *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (L.R.Q. c.S-2.1) (LSST), à l'article 51, stipule :

*51. 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;*

*[...] 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;*

L'ASP Auto Prévention a produit une fiche technique sur le soulèvement au sol des véhicules lourds et hors route (voir annexe F). Cette fiche donne de bonnes indications quant aux méthodes de travail à utiliser et aux conditions nécessaires pour le faire, notamment :

*En arrivant, examinez les lieux et la tâche Examinez les lieux attentivement, et surtout les points suivants :*

- *La zone de travail est-elle sécuritaire? Sinon, peut-on délimiter les lieux pour rendre cette zone sécuritaire?*
- *Le sol est-il stable et horizontal (pente de moins de 2 %)?*
- *Le sol cale-t-il? Le sol est inadéquat si les pneus font des traces de plus de 75 mm (3 po) de profondeur.*
- *Y a-t-il de la glace, de la boue? Y a-t-il des câbles électriques à proximité? Assurez-vous qu'il y ait au moins 3 m entre les fils du réseau de distribution électrique et le véhicule. Vérifier aussi en hauteur si vous utilisez une grue.*
- *Quelle est la charge transportée par le véhicule?*
- *La charge est-elle stable?*



- *Doit-on décharger le véhicule avant de le lever? Si nécessaire, déplacez le véhicule à un endroit plus approprié pour faire les travaux.*

### **4.3 Énoncés et analyse des causes**

#### **4.3.1 Le véhicule est déstabilisé et écrase le travailleur qui décède.**

Dans la soirée du 2 octobre, une forte pluie fait monter le taux d'humidité relative au-dessus de 70 %, laissant le sol mouillé. Le taux d'humidité se maintient jusqu'au 4 octobre et empêche le sol de sécher.

Le 4 octobre à 16 h 15, le démonteur reçoit son bon de commande pour retirer un réservoir à essence sur une Ford Fusion 2010. Il se rend dans la cour. Il soulève le véhicule et l'installe sur des pneus trouvés dans la cour. Il se rend sous le véhicule. Le sol inégal et mouillé ainsi que le poids du véhicule enfoncent le pneu près du réservoir à essence. Le pneu du dessus bouge, ainsi que la roue arrière du côté passager. Le véhicule glisse sur la jante de la roue et sur le support de l'essieu. Le véhicule est ainsi déstabilisé et tombe sur le démonteur. Le rebord des portes du côté passager vient comprimer le haut du dos du démonteur qui a le visage face au sol. Le démonteur décède.

**Cette cause est retenue.**

#### **4.3.2 La formation et la supervision des démonteurs, concernant le démontage des pièces sous les véhicules entreposés dans la cour, sont déficientes.**

La fonction de démonteur consiste à retirer des pièces d'un véhicule. Afin d'effectuer cette tâche correctement, celui-ci doit connaître les bases de la mécanique d'un véhicule, notamment le positionnement des pièces. L'employeur considère qu'il n'a pas à montrer la base de la mécanique aux démonteurs et ne peut non plus se fier à la carte de démonteur du Comité paritaire des services automobiles du Saguenay Lac-Saint-Jean pour évaluer la compétence d'un démonteur, car ce n'est qu'une reconnaissance du nombre d'heures travaillées. Toutefois, lors de la formation initiale et au cours de son apprentissage, un collègue démonteur ou monsieur C montre au nouveau démonteur comment retirer certaines pièces.

La particularité et le danger de cette fonction proviennent du retrait des pièces sous le véhicule et du fait qu'il s'agit de véhicules accidentés, non pas du démontage des pièces en soi. Dans un garage, le démonteur est assisté d'un pont élévateur ancré au sol et la majorité du temps ce sont des véhicules en parfait état. D'ailleurs, la *Fiche technique de soulèvement au sol des véhicules lourds et hors route* de l'ASP Auto Prévention identifie la nature du sol comme le premier élément à vérifier, sinon le levage du véhicule sur place ne peut s'exécuter.

Le 19 mai, l'employeur met en place, à la demande de la CNESST, une procédure de levage des véhicules dans la cour. Ainsi, il identifie le risque et détermine une procédure de travail comme demandé par l'article 51.5 de la LSST. Celle-ci demande, dans les premières lignes, que le sol soit plat et stable et il informe la CNESST que si ce n'est pas le cas, la chargeuse sur roues amènera le véhicule dans le chemin, puisqu'il est plus compact et solide. Certes, le 19 mai, les démonteurs sont rencontrés sur la procédure de levage, mais le démonteur débute son emploi dix jours plus tard. ne sont pas en mesure de nous assurer que le démonteur avait



reçu l'information à un autre moment. L'obligation de former et d'informer son démonteur selon l'article 51.9 de la LSST n'est pas complétée.

Selon l'article 51.3 de la LSST, l'employeur doit s'assurer que l'organisation du travail soit sécuritaire. Habituellement, les démonteurs sont formés par compagnonnage pendant deux jours sur le fonctionnement de la cour et le démontage de certaines pièces. Malgré la fiche de prévention d'accueil des nouveaux travailleurs, [REDACTED] font fi de leur programme de prévention et laissent à un autre démonteur la responsabilité de former le nouveau démonteur. En plus, [REDACTED] ne sont pas en mesure de nous dire le nom de la personne qui l'a formé et pendant combien de temps. Par la suite, le démonteur est laissé à lui-même et est responsable de demander de l'aide s'il en a besoin, selon son expérience. Or, il avait peu d'expérience (il a appris *sur le tas*) et toutes les personnes interrogées s'entendent pour le décrire comme une personne qui pose peu de questions.

L'employeur se fie aux commentaires des autres démonteurs pour évaluer la compétence du nouveau démonteur et n'évalue pas la qualité des informations transmises par le compagnon. Il délègue ainsi ses responsabilités en matière de santé et de sécurité, soit d'informer et de former son démonteur aux risques présents dans son travail. La formation est déficiente.

Finalement, la LSST demande de contrôler et de superviser le travail. [REDACTED] mentionnent que la gestion des opérations courantes leur laisse peu de temps pour la gestion de la santé et de la sécurité au travail. Les directives sont verbales et générales, par exemple, *de faire attention*. Ils constatent l'application des méthodes de travail lorsqu'ils se déplacent dans la cour. Ils considèrent que le démonteur savait ce qu'il faisait et qu'il pouvait demander de l'aide si nécessaire. Ils considèrent qu'ils n'ont pas à faire de suivi, car une fois la directive émise, elle est appliquée selon eux. Dans le cas contraire, ils ne peuvent rien faire, car il y a un manque de personnel. [REDACTED] n'ont mis en place aucun mécanisme leur permettant de s'assurer que la méthode de soulèvement des véhicules est comprise et utilisée par les démonteurs. Au surplus, le fait que [REDACTED] laissent plusieurs véhicules soutenus avec un mélange de pneus et de jantes sans aucune chandelle dans la cour, envoie le message que cette façon de faire est acceptable.

L'historique de l'entreprise démontre qu'il y a déjà eu un accident en 2005 impliquant un véhicule tombé sur un démonteur. L'employeur émettait la directive de ne pas travailler sous un véhicule sans que celui-ci ne soit déplacé sur un pont élévateur dans le garage. Il était déjà conscient de la nécessité d'un sol stable. Malgré cette directive et l'accident, l'employeur modifie cette procédure et détermine selon son expérience une nouvelle procédure de travail avec des pneus. Celle-ci se poursuit et se modifie au fil du temps, avec maintenant, une combinaison de plusieurs méthodes de travail. Le laisser-aller de l'employeur amène la CNESST à demander une nouvelle procédure de travail écrite en 2023, mais l'employeur ne s'assure pas de son application et n'outille pas le démonteur à évaluer les risques afin de s'assurer qu'il effectue en tout temps un levage de véhicule sécuritaire. La supervision est déficiente.

Le jour de l'accident, alors que le sol est mouillé, le démonteur choisit d'utiliser un cric de ferme pour soulever le véhicule et d'appuyer le poids de celui-ci sur des pneus montés sur jantes trouvés dans la cour. Il les place à l'avant et à l'arrière du côté passager. Ainsi, le véhicule est soulevé d'un seul côté, ce qui le rend plus à risque d'un déséquilibre.

Considérant :

- Que la méthode de travail du 19 mai ne lui a pas été présentée;
- Que la formation par compagnonnage est basée sur le fonctionnement de la cour et le démontage des pièces;
- Que l'employeur se fie aux commentaires des autres démonteurs pour évaluer la compétence du nouveau démonteur;
- Que le démonteur avait peu d'expérience avant son embauche;
- Qu'il y a plusieurs méthodes de travail appliquées dans l'entreprise;
- Que le démonteur soit le seul à déterminer la méthode qu'il utilise;
- Qu'il y a plusieurs véhicules dans la cour qui sont soutenus avec un mélange de pneus et de jantes, sans aucune chandelle;
- Que l'employeur ne fait pas de suivi de la méthode de travail utilisée;
- Que l'employeur demande seulement aux démonteurs de *faire attention*, car ils savent ce qu'ils font et qu'ils peuvent demander de l'aide;
- Que le démonteur [REDACTED] et qu'il a seulement [REDACTED] d'expérience.

Le démonteur, sans formation ni supervision adéquates, applique donc une méthode de travail dangereuse.

**Cette cause est retenue.**



## 5 CONCLUSION

### 5.1 Causes de l'accident

Il ressort de l'enquête les causes suivantes :

- Le véhicule est déstabilisé et écrase le travailleur qui décède.
- La formation et la supervision des travailleurs, concernant le démontage des pièces sous les véhicules dans la cour, sont déficientes.

### 5.2 Suivis de l'enquête

Pour éviter la répétition d'un accident similaire, la CNESST informera des conclusions de l'enquête l'Association des recycleurs et pièces d'autos et camions, le Comité paritaire automobile (CPA) ainsi que l'ASP Auto Prévention afin qu'ils diffusent auprès de leurs membres les conclusions de cette enquête.

De plus, dans l'objectif de sensibiliser les futurs travailleurs, le rapport d'enquête sera acheminé au ministère de l'Éducation qui en assurera la diffusion dans les établissements de formation offrant les programmes s'adressant aux métiers de la mécanique automobile.



**ANNEXE A****Accidenté**

**Nom, prénom** : E [REDACTED]

**Sexe** : Masculin

**Âge** : [REDACTED]

**Fonction habituelle** : [REDACTED]

**Fonction lors de l'accident** : Démonteur

**Expérience dans cette fonction** : [REDACTED]

**Ancienneté chez l'employeur** : [REDACTED]

**Syndicat** : Aucun

**ANNEXE B****Liste des personnes interrogées****Pièces d'auto Roussel inc.**

Monsieur Carl Roussel, président

Monsieur Simon-Pierre Roussel, coprésident

Monsieur Hubert Tremblay, secrétaire et trésorier

Monsieur F [REDACTED]

Monsieur G [REDACTED]

**Sureté du Québec**

Monsieur Dany Roberge, enquêteur

**Autres personnes**

Madame H [REDACTED]

Monsieur I [REDACTED]

Monsieur J [REDACTED]



## ANNEXE C

### Relevé météorologique du 4 octobre 2023



Gouvernement du Canada / Government of Canada

Accueil > Environnement et ressources naturelles > Météo, climat et catastrophes naturelles  
> Conditions météorologiques et climatiques passées > Données historiques

#### Rapport de données horaires pour le 04 octobre 2023

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

#### ROBERVAL A QUÉBEC

Opérateur de station opérationnelle : NAVCAN

<b>Latitude :</b>	48°31'12,000" N
<b>Longitude :</b>	72°15'57,000" O
<b>Altitude :</b>	178,60 m
<b>ID climatologique :</b>	7066686
<b>ID de l'OMM :</b>	71728
<b>ID de TC :</b>	YRJ

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	13,8	13,8	100		36	2	32,2	99,66			ND
01:00	14,0	14,0	100		31	3	4,8	99,71			Brouillard
02:00	13,2	13,2	100		28	7	19,3	99,72			ND
03:00	14,2	14,2	100		25	5	4,8	99,74			Brouillard
04:00	14,4	14,4	100		36	1	4,8	99,75			Brouillard
05:00	14,0	14,0	100		23	4	0,4	99,75			Brouillard
06:00	13,6	13,6	100		33	4	12,9	99,79			ND
07:00	14,2	14,2	100		18	6	12,9	99,83			Généralement nuageux
08:00	16,2	15,9	98		12	7	12,9	99,84			ND

09:00	18,0	16,0	88	8	6	32,2	99,86		<b>ND</b>
10:00	19,4	16,3	82	7	11	40,2	99,83		<b>Généralement dégagé</b>
11:00	20,3	16,4	78	9	8	40,2	99,79	<b>25</b>	<b>ND</b>
12:00	20,3	16,1	76	3	8	40,2	99,75	<b>25</b>	<b>ND</b>
13:00	21,8	16,6	72	9	8	40,2	99,69	<b>27</b>	<b>Généralement nuageux</b>
14:00	23,5	17,8	70	6	7	40,2	99,66	<b>29</b>	<b>ND</b>
15:00	28,1	15,3	45	23	15	64,4	99,62	<b>32</b>	<b>ND</b>
16:00	27,3	15,2	47	20	11	64,4	99,62	<b>31</b>	<b>Généralement dégagé</b>
17:00	24,8	15,1	54	17	7	64,4	99,61	<b>29</b>	<b>ND</b>
18:00	19,9	15,7	77	12	3	40,2	99,62		<b>ND</b>

HEURE	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
HNL	☒	☒	☒	☒		☒	☒	☒			
19:00	18,4	14,8	79		19	7	40,2	99,63			<b>Dégagé</b>
20:00	22,3	16,2	68		21	22	40,2	99,62	<b>27</b>		<b>ND</b>
21:00	21,8	16,4	71		22	27	40,2	99,65	<b>27</b>		<b>ND</b>
22:00	21,1	16,3	73		22	23	40,2	99,64	<b>26</b>		<b>Dégagé</b>
23:00	20,5	16,2	76		23	23	40,2	99,68	<b>25</b>		<b>ND</b>

### Légende

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

### Date de modification :

2023-09-18



**ANNEXE D****Procédure de levage  
(16-05-2023)****Procédure de levage pour auto dans le champs**

1. S'assurer que le véhicule est bien dégager et avoir assez d'espace pour travailler
2. L'endroit doit être sur une surface plate et stable
3. Utiliser le 'Jack' pour lever le véhicule
4. Utiliser des 'chandelles' ou 'jack a garette' afin de stabiliser le véhicule à l'avant, à l'arrière ou les deux tout dépendant de la pièce demandé.
5. Retirer les chandelles lorsque le travail est bien terminé et que le démonteur n'a plus à aller sous le véhicule
6. Bien ramasser autour ainsi que les pièces démontés.
7. Photo à titre indicatif.






## ANNEXE E

### Fiche de prévention – Accueil des nouveaux travailleurs

**FIÈCHE DE PRÉVENTION – ACCUEIL DES NOUVEAUX TRAVAILLEURS**

**Identification des principaux risques**  
Travail dans un milieu inconnu, expositions aux différents risques et danger du milieu de travail sans en connaître la nature et les mesures de prévention requises



---

**MOYENS DE PRÉVENTION**

**Section employeur et représentant de l'employeur**

**Individu :**

- Planifier l'arrivée des nouveaux employés et déterminer qui fait quoi.
- Déterminer les besoins en matière de formation, d'assistance et de supervision.
- Établir un plan de formation et d'entraînement pour s'assurer qu'ils reçoivent la formation et l'information nécessaire pour comprendre et exécuter leur travail de façon efficace et sécuritaire.
- Former toutes les personnes impliquées dans l'accueil afin qu'elles aient les connaissances requises pour bien remplir leur rôle.
- Désigner un compagnon, le former et l'outiller afin qu'il puisse bien remplir son rôle.
- Démontrer que la santé et la sécurité est une valeur préconisée par l'entreprise.
- Présenter le programme de prévention et les politiques et règlements SST de l'entreprise et préciser l'importance de les appliquer.
- Informer les travailleurs de leurs droits et responsabilités ainsi que de ceux de l'employeur.
- Renseigner les travailleurs sur les mesures disciplinaires prises en cas de non-respect des règles.
- Présenter la marche à suivre en cas d'accident (déclaration, premiers secours, registre, EAA).
- Prévoir des rencontres de suivi.

**Environnement :**


- Organiser une visite complète des lieux.
- Situer l'emplacement des trousse de premiers soins, des douches oculaires, des extincteurs ou de tout autre équipement d'urgence.
- Présenter le plan d'évacuation en cas d'urgence et montrer les parcours d'évacuation, les sorties de secours et le point de rassemblement.

**Matériel :**

- Fournir tous les moyens et équipements de protection individuels et collectifs appropriés (casque, chaussures de sécurité, gants, masque, lunettes, protection auditive, etc.).
- Expliquer leur mode d'utilisation et d'entretien ainsi que la procédure à suivre pour les remplacer.
- Apprendre aux travailleurs comment inspecter et utiliser les équipements et outils de façon sécuritaire.

**Tâche :**

- Déterminer la nature des tâches à exécuter et évaluer les risques qui leur sont associés en tenant compte de l'expérience et de la formation des nouveaux travailleurs.
- S'assurer que les équipements, les tâches et les méthodes de travail sont appropriés et sécuritaires.
- Prévoir du compagnonnage avec un collègue expérimenté et crédible qui va montrer aux travailleurs chaque étape de la tâche à accomplir en leur soulignant les dangers et les méthodes de travail sécuritaires.
- Faire exécuter chaque étape de la tâche, en supervisant la démarche, et au besoin, les répéter.
- Corriger les mauvaises habitudes de travail ou les comportements dangereux.
- Encourager les travailleurs à signaler tout danger et à proposer des solutions.
- Assurer une supervision étroite pendant toute la période d'entraînement et s'assurer que les notions de santé et de sécurité du travail sont comprises et appliquées.



Tous droits réservés

10

**ANNEXE F**

**Méthode de travail  
détaillée (P. 2 de 5)**



Soulèvement au sol  
des véhicules lourds et hors route

**Méthode de travail :  
Lavage au sol d'un véhicule lourd (suite)**

**1. En arrivant, examinez les lieux et la tâche**

Examinez les lieux attentivement, et surtout les points suivants :

- La zone de travail est-elle sécuritaire?  
Sinon, peut-on délimiter les lieux pour rendre cette zone sécuritaire?
- Le sol est-il stable et horizontal (pente de moins de 2 %) ?
- Le sol cale-t-il? Le sol est inadéquat si les pneus font des traces de plus de 75 mm (3 po) de profondeur.
- Y a-t-il de la glace, de la boue? Y a-t-il des câbles électriques à proximité?  
Assurez-vous qu'il y ait au moins 3 m entre les fils du réseau de distribution électrique et le véhicule. Vérifier aussi en hauteur si vous utilisez une grue.
- Quelle est la charge transportée par le véhicule?
  - La charge est-elle stable?
  - Doit-on décharger le véhicule avant de le lever?

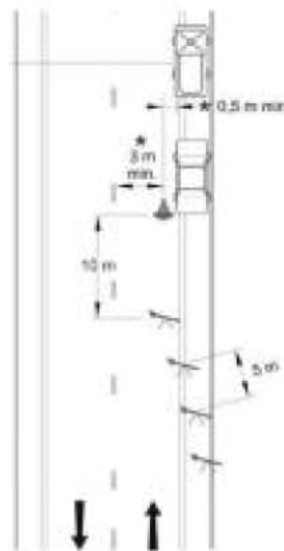
Si nécessaire, déplacez le véhicule à un endroit plus approprié pour faire les travaux.

**2. Sécurisez les lieux et les équipements**

Sécurisez les lieux pour éliminer les risques d'accidents dus à la circulation avoisinante.

- Baisez les lieux avec des cônes ou en plaçant un véhicule de protection (ex. camion-flèche).
  - Sur la route, établissez un biseau pour faire un corridor de sécurité (voir l'illustration pour une route à 2 voies).
  - Dans la cour ou dans un établissement, installez des cônes à au moins 3 m du véhicule.
- Lorsqu'il y a de la circulation :
  - Faites uniquement les travaux d'urgence pour déplacer le véhicule.
  - Déplacez-le à un endroit approprié, isolé et sur un sol dur et stable.

Utilisez le véhicule de service comme protection si pertinent.



Source de l'illustration : CNESST, Guide – Interventions sécuritaires en dépannage routier, p. 31



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

Auto Prévention. *Méthode de travail : levage au sol d'un véhicule lourd*, Québec, [En ligne], [<https://www.autoprevention.org/fr/themes-sst-details/soulevement-au-sol-des-vehicules-lourds-et-hors-route>] (Consulté le 1<sup>er</sup> novembre 2023).

QUÉBEC, *Loi sur la santé et la sécurité du travail : L.R.Q., chapitre c. S-2.1*, [Québec], Éditeur officiel du Québec, 2023.