

Nom et adresse du destinataire	
FERME PHILIAS BOUDREAU & FILS INC	
71 RUE DES HIRONDELLES MARIA QUEBEC G0C1Y0	
Adresse du lieu de travail	
174 ROUTE ST-JULES MARIA QUEBEC G0C1Y0	
Adressé à.	N° de téléphone

N° du rapport I174438	N° du dossier d'intervention 2672756	
N° de chantier		N° région 11
N° Éta ou ENL		

Début de l'intervention	Année	mois	jour	heure	minute
	96	02	25	09	00
Durée de l'intervention	Heure	minutes			
	008	00			

Reference	
------------------	--

Nom de l'intervenant JOBIN PIERRE. ING.	N° de l'intervenant 45861
---	-------------------------------------

Visite	Oui	Non
	X	

Rapport

RAPPORT DISTRIBUÉ À:

EMPLOYEUR

PERREAULT, GORDON
CORONER
CORONER REGIONAL
CENTRE DE DOCUMENTATION

Signe

ing

Copie remise sur les lieux (en lettre moullées) POSTE	Copies distribuées selon (voir dernière page) <input type="checkbox"/> Art 19 <input checked="" type="checkbox"/> Art 183
Fonction INSPECTEUR	Date du rapport Année mois jour 96 03 29

N° du rapport	N° du dossier d'intervention
I174438	2672756

Rapport

RAPPORT D'ENQUÊTE D'ACCIDENT

DIRECTION RÉGIONALE GASPÉSIE - ÎLES-DE-LA-MADELEINE

**ACCIDENT MORTEL SURVENU
À UN TRAVAILLEUR LE 25 SEPTEMBRE 1995
VERS 13H15 DANS UN CHAMP SITUÉ DANS LA MUNICIPALITÉ DE MARIA**

N° du rapport I 174438	N° du dossier d'intervention 2672756
---------------------------	---

Rapport

TABLE DES MATIÈRES

SECTION I RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR L'ACCIDENT

1.1	Sommaire	5
1.2	Date et heure approximative de l'accident	5
1.3	Accidenté	5

SECTION II DESCRIPTION GÉNÉRALE

2.1	Description de l'activité principale	6
2.2	Présentation de l'organisation en santé et sécurité du travail	6

SECTION III DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ IMPLIQUÉE

3.1	Description de l'activité impliquée lors de l'accident	7
3.2	Description du lieu de travail	7

SECTION IV L'ACCIDENT

4.1	Chronologie de l'événement	8
4.2	Constatactions et informations recueillies	8
4.3	Énoncé et analyse des causes possibles	9
4.3.1	Manque d'habileté du conducteur du camion	9
4.3.2	Méthode de travail inappropriée	10
4.4	Facteurs contributifs reliés au milieu de travail	11
4.4.1	Défectuosités majeures du système de freinage du camion de service	11
4.4.2	La visibilité du conducteur est réduite	11
4.4.3	L'utilisation illégale du camion de service	11

SECTION V CONCLUSION

5.1	Cause retenue	13
5.2	Références	13

N° du rapport	N° du dossier d'intervention
I174438	2672756

Rapport

- ANNEXES**
- ANNEXE A: Croquis de l'emplacement des travailleurs et des véhicules
 - ANNEXE B: Rapport et certificat de vérification mécanique de la Société de l'assurance-automobile du Québec
 - ANNEXE C: Rapport d'enquête de la Société de l'assurance-automobile du Québec
 - ANNEXE D: Photographies

N° du rapport

I174438

N° du J.C.S.S. et d'interven en

2672756

Rapport**SECTION I****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR L'ACCIDENT****1.1. SOMMAIRE**

Un travailleur décède des suites d'un écrasement entre un tracteur de ferme et un autre véhicule.

1.2 DATE ET HEURE APPROXIMATIVE DE L'ACCIDENT

Le 25 septembre 1995, vers 13h15.

1.3 ACCIDENTÉ

NOM :
ÂGE :
FONCTION HABITUELLE : journalier
EXPÉRIENCE DANS CETTE FONCTION : 1 an
ANCIENNETÉ DANS CETTE FONCTION : 1 an
ALLÉGEANCE SYNDICALE :
NUMÉRO DE DOSSIER INDEMNISATION :

N° du rapport	N° du dossier d'intervention
I174438	2672756

Rapport

SECTION II

DESCRIPTION GÉNÉRALE

2.1 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ PRINCIPALE

Les activités concernées sont reliées à la culture de la pomme de terre. La récolte se fait à l'aide d'un tracteur de ferme tirant une «arracheuse», qui effectue quelques opérations dont l'extraction de la pomme de terre.

2.2 PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION EN SANTÉ ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL

L'établissement ne possède pas de secouriste reconnu par la CSST, de comité de santé et de sécurité, ni de représentant à la prévention.

N° du rapport	N° du dossier d'intervention
I174438	2672756

Rapport

**SECTION III
DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ IMPLIQUÉE**

3.1 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ IMPLIQUÉE LORS DE L'ACCIDENT

L'activité principale est la récolte de la pomme de terre. Cependant, il convient mieux de décrire l'activité des travailleurs lors de l'accident. Cette dernière concerne la méthode de travail effectuée afin de faire le plein de carburant du tracteur de ferme.

Les travailleurs et les véhicules sont disposés tel que montré par le croquis de l'annexe A.

Le camion de service contient des outils, des équipements ainsi qu'un réservoir de carburant diesel. Le camion est reculé de façon à être stationné comme le montre le croquis.

Le travailleur s'occupant du plein de carburant ouvre les portes arrière du camion, en tire le boyau de remplissage et fait le plein de carburant du tracteur. Au même moment, un autre travailleur peut vérifier le niveau d'huile.

Le remplissage terminé, le boyau est replacé dans le camion de service, les portes arrière sont fermées. Finalement, un travailleur démarre le camion et le déplace à un autre endroit.

3.2 DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL

La topographie du champ est variée de sorte qu'en certains endroits, la pente du terrain peut atteindre 30 degrés tandis qu'en d'autres endroits, le terrain est presque plat tout comme le lieu immédiat de l'accident (voir photo #1). Les conditions météorologiques étaient agréables en ce qu'il faisait soleil et que la température était douce.

Le tracteur de ferme utilisé est de marque Massey Ferguson, de modèle 1130 (voir photo #2), tirant une «arracheuse» à pomme de terre. Le camion de service est de marque Chevrolet, de modèle Step Van 30, de l'année 1978, immatriculé FB81671 (voir photo #3), sa transmission est manuelle.

N° du rapport I174438	N° du dossier d'intervention 2672756
--------------------------	---

Rapport

SECTION IV

L'ACCIDENT

4.1 CHRONOLOGIE DE L'ÉVÉNEMENT

La récolte de la journée est débutée depuis le matin. Vers 12h00, le travail est interrompu pour le dîner.

Vers 12h50, il est temps de faire le plein de carburant du tracteur, tel que décrit au point 3.1.

M. et M. s'affairent au plein de carburant tandis que M. vérifie le niveau d'huile du tracteur.

Vers 13h15, le plein étant terminé, M. demande à M. d'avancer le camion de service. M. contourne le camion et y entre par la porte droite. Il s'assoit sur le siège du conducteur, et vérifie la position du levier de vitesse, le croyant à la position neutre, il démarre le moteur. Cependant, le camion est embrayé en marche arrière et au démarrage, il recule, frappe M. et par le fait même, l'écrase entre le camion et le tracteur.

M. vérifiant toujours l'huile, voit la collision et crie à M. d'avancer le camion, ce qu'il fait aussitôt.

M. tombe inconscient sur le sol près de M. Les secours sont demandés et l'ambulance arrive sur les lieux vers 13h30.

4.2 CONSTATATIONS ET INFORMATION RECUEILLIES

- L'employeur me démontre qu'il est possible de faire démarrer le camion de service sans appuyer sur la pédale d'embrayage, et également lorsque la transmission n'est pas en position neutre.
- L'item ci-haut est corroboré par des concessionnaires d'automobile Chevrolet; le véhicule étant conçu de cette façon.

N° du rapport I 174438	N° du dossier d'intervention 2672756
---------------------------	---

Rapport

- M. ne possède pas de permis de conduire.
- Selon la Sûreté du Québec, il n'est pas obligatoire de posséder un permis de conduire pour conduire un véhicule dans un endroit tel qu'un champ de culture.
- L'employeur me démontre que le frein à main du camion de service est efficace lorsque ce dernier avance et moins lorsqu'il recule.
- Avant l'utilisation du camion de service concerné, l'employeur utilisait une camionnette afin de transporter le réservoir de carburant destiné au remplissage du tracteur.
- Selon un rapport de vérification mécanique de la Société de l'assurance-automobile du Québec, quatre (4) déficiences majeures sont décelées dont trois reliées aux essais de freinage (voir annexe B).
- Selon un rapport d'enquête de la Société d'assurance-automobile du Québec, l'utilisation du véhicule servant au transport du diesel (photo #3) est illégale, en regard au règlement sur le transport des matières dangereuses parce qu'il est interdit d'effectuer le transport de ce type dans un véhicule fermé (voir annexe C).

4.3 ÉNONCÉ ET ANALYSE DES CAUSES POSSIBLES

Les constats qui ont été faits lors de l'enquête, nous amènent à formuler deux hypothèses possibles ayant contribué à l'accident:

- Manque d'habileté du conducteur du camion.
- Méthode de travail inappropriée.

4.3.1 MANQUE D'HABILETÉ DU CONDUCTEUR DU CAMION

Nous entendons par habileté l'aptitude et la capacité d'une personne à exécuter un travail. Professionnellement, l'habileté est acquise par la formation et l'expérience pratique. Nous constatons un manque de formation de conduite de la part du conducteur; celui-ci n'ayant pas de permis de conduire et n'ayant démontré avoir reçu une formation sérieuse de conduc-

Rapport

teur de ce type de véhicule.

Le fait de posséder moins d'expérience reconnue, peut amener à poser des gestes non volontaires lors de manoeuvres exécutées de façon intermittente et saisonnière, telles que celles effectuées dans le domaine de la culture.

De plus, les véhicules doivent être conduits différemment en regard de leur conception. Notamment pour le camion de service concerné, qui a la particularité de pouvoir démarrer sans avoir à appuyer sur la pédale d'embrayage, et même si le levier de vitesse n'est pas au point mort.

Ces points sont renforcés par le fait que M. croyait que la transmission était au point mort (au neutre) avant de démarrer le camion de service, tandis que celle-ci est en marche arrière. Par conséquent, le camion recule, involontairement, par l'action du démarreur électrique.

Cette cause est retenue comme étant une des causes probables.

4.3.2 MÉTHODE DE TRAVAIL INAPPROPRIÉE

Quelques éléments de la méthode de travail utilisée pour effectuer le remplissage de carburant du tracteur la rende risquée, tels que:

- le boyau de remplissage étant court, le camion de service doit être stationné très près du tracteur, laissant peu d'espace de manoeuvre entre les véhicules.
- M. demande à M. d'avancer le camion sans lui dire s'il demeurerait ou non à proximité du camion.

Ces points montrent l'évidence que cette méthode de travail n'a pas été mûrement discutée afin d'éliminer tout danger lors de son application.

Cette cause est retenue comme étant une des causes probables.

N° du rapport	N° du dossier d'intervention
I174438	2672756

Rapport

4.4 FACTEURS CONTRIBUTIFS RELIÉS AU MILIEU DE TRAVAIL

4.4.1 DÉFECTUOSITÉS MAJEURES DU SYSTÈME DE FREINAGE DU CAMION DE SERVICE

Le rapport de vérification mécanique de la Société de l'assurance-automobile du Québec, mentionne trois défauts majeurs lors d'essais de freinage. Elles concernent la course de la pédale, les freins de service et la pression de la pédale.

Il est à noter que lorsque de telles défauts sont présentes, nul ne peut remettre ce véhicule en circulation à moins que la preuve ne soit faite à la satisfaction de la Société de l'assurance-automobile du Québec, ou d'une personne autorisée, que le véhicule est conforme au code de la sécurité routière.

Selon le témoignage de M. _____, il n'aurait pas utilisé les freins de service lors du démarrage du véhicule, ce qui présume que l'état des freins n'aurait probablement rien changé au déroulement des événements. Cependant, on ne peut s'empêcher de mentionner les défauts majeurs du véhicule.

Cet élément est retenu comme facteur contributif.

4.4.2 LA VISIBILITÉ DU CONDUCTEUR EST RÉDUITE

Comme le montre la photo #3, l'intérieur des portes arrière du camion de service sont recouvertes d'un isolant obstruant les vitres, empêchant ainsi le conducteur de voir en arrière. De plus, les rétroviseurs de côté sont difficiles à utiliser de par leur position. Donc, M. _____ n'a pu voir M. _____ qui était à l'arrière du camion.

Cet élément est retenu comme facteur contributif.

4.4.3 L'UTILISATION ILLÉGALE DU CAMION DE SERVICE

Selon le règlement sur le transport des matières dangereuses, il est interdit de transporter du diesel dans un véhicule fermé.

Le fait de transgresser ce règlement n'a pas contribué direc-

N° du rapport	N° du dossier d'intervention
I174438	2672756

Rapport

tement à l'accident, car même avec une cargaison différente,
l'incident se serait produit.

Cet élément est toutefois retenu comme un facteur contributif.

N° du rapport I 174438	N° du dossier d'intervention 2672756
---------------------------	---

Rapport

SECTION V

CONCLUSION

5.1 CAUSES RETENUES

Le manque d'habileté et la méthode de travail inappropriée, retenus comme causes directes de l'accident, ont évidemment joués un rôle important dans le déroulement de cette journée. Nous n'avons qu'à retirer une de ces causes aux événements et le résultat aurait probablement été différent.

Toutefois, il ne faut pas oublier que les causes sont interreliées aux facteurs contributifs pour expliquer le déroulement des événements.

5.2 RÉFÉRENCES

Les mesures prises pour éviter qu'un tel accident se reproduise sont incluses dans le rapport d'intervention I173506 ainsi que dans l'avis de correction C152935.