

12 SEPTEMBRE 2022

## RAPPORTS DES INSPECTEURS DE LA CNESST ET D'UNE CORONER SUR LE DÉCÈS D'UN MOTOCYCLISTE ET DE BLESSURES GRAVES À UN CONTREMAÎTRE SURVENUS LORS DE TRAVAUX DE SIGNALISATION

Le MTQ confie à Signalisation STP des travaux d'inspection et d'entretien d'une structure de super signalisation aérienne située sur l'Autoroute 440 Est à Laval à la sortie 34 de la Montée Masson. Les travaux sont prévus durant la nuit du 24 au 25 septembre 2020 de 22 h à 4 h 30 et nécessitent la fermeture préalable des 2 voies de gauche qui débutent à 21 h.

La fermeture des 2 voies de gauche est réalisée par un conducteur d'un véhicule muni d'un atténuateur d'impact (AIFV) et d'une flèche lumineuse de signalisation, trois travailleurs affectés au camion plateforme de marque FUSO muni d'une flèche lumineuse de signalisation pour la manutention des dispositifs de signalisation et un contremaître conduisant une camionnette F150 munie d'un gyrophare. Les trois véhicules sont espacés de 50 mètres.

Le jour de l'accident, des panneaux de signalisation sont placés dans la boîte du F150 du contremaître étant donné l'espace insuffisant du camion FUSO. C'est la raison pour laquelle le contremaître retire des panneaux de signalisation de la boîte de son F150 et les place sur la chaussée pour supporter son équipe d'installateurs du camion FUSO.

En sortant l'un de ses panneaux à l'arrière de son F150, le contremaître est percuté au niveau des jambes par un motocycliste. Le motocycliste et sa passagère sont éjectés de la moto. Le motocycliste décède sur le coup, le contremaître est gravement blessé aux jambes et l'état de santé de la passagère de la moto n'est pas rapporté.

Deux inspecteurs de la CNESST, un enquêteur de la SQ et un représentant du MTQ sont dépêchés sur les lieux de l'accident peu après.

Le rapport d'intervention des inspecteurs de la CNESST du 2 octobre 2020 identifie les causes suivantes de l'accident et les correctifs à mettre en place :

- Un motocycliste qui circule à grande vitesse (environ 200 km/h) sur l'autoroute s'insère dans l'aire de travail pour la signalisation et frappe le contremaître au niveau des jambes.
- Les mesures mises en place lors de l'installation de la signalisation ne sont pas suffisantes pour empêcher toute insertion hâtive d'un usager de la route dans l'aire de travail.
- Le jour de l'accident, trois véhicules sont présents dans l'aire de travail. Dans ce cas, le dessin normalisé TTCD-P 005 illustre la configuration à mettre en place. Selon ce dessin, la distance entre le « FUSO » et le véhicule F-150 du contremaître doit être de 10 m au maximum, de manière à éviter le danger d'insertion hâtive dans l'aire de travail. Au moment de l'accident, ces deux véhicules sont séparés d'environ 50 m.
- Le véhicule F-150 du contremaître n'est pas pourvu d'une flèche lumineuse de signalisation. Selon les dessins normalisés qui s'appliquent à la situation, tout véhicule doit en être pourvu.
- Une procédure ou directive qui spécifie clairement les distances à respecter entre le véhicule de protection muni d'un AIFV et le véhicule qui effectue les travaux et tout autre véhicule dans l'aire de travail n'est pas élaborée.
- Les travailleurs assignés aux travaux de mise en place de la signalisation routière ne sont pas informés des distances à respecter entre les véhicules lors de l'installation sur les routes et autoroutes alors que le véhicule AIFV est requis.
- Un moyen de contrôle pour assurer la permanence des correctifs en ce qui concerne le respect de la distance sécuritaire entre chaque véhicule doit être mis en place.

Un rapport d'investigation d'une coroner est produit le 28 avril 2022 portant sur les causes et les circonstances entourant le décès du motocycliste.

La coroner est d'avis qu'il y a lieu de compléter la démarche de prévention par des mesures additionnelles à celles de la CNESST sous forme de recommandations au MTQ, à la CNESST et à la SAAQ afin d'éviter qu'un tel événement se reproduise. Ces recommandations sont les suivantes :

#### Recommandations au MTQ

- Modifier le cahier des charges afin de s'assurer que leurs partenaires soient bien formés et disposent de toutes les connaissances et compétences requises afin d'employer des pratiques sécuritaires lors de travaux sur les autoroutes en l'incluant dans leur contrat d'appel d'offres ;
- Demander l'assistance des policiers pendant la préparation des travaux de signalisation pour assurer la sécurité des travailleurs et des usagers de la route avant la fermeture des voies

#### Recommandations à la CNESST

- Transmettre leur rapport au MTQ ainsi qu'au gestionnaire de chantier routier afin que des mesures d'évaluation et de contrôle puissent être mises en place

#### Recommandations à la SAAQ

- Intensifier ses efforts en menant des activités d'éducation et de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules quant à l'importance de respecter le corridor de sécurité mis en place lors des travaux sur le réseau routier comme prescrit par le Code de la sécurité routière

Le rapport de la coroner indique que le motocycliste avait une alcoolémie de 13 mg/100 ml et que sa vitesse de 200 km/h indiquée au rapport des inspecteurs de la CNESST n'a pas été corroborée par les policiers.