

Deux morts à cause d'une méthode de travail non sécuritaire

Le dimanche 6 octobre 2002, vers 7 h 20, un caporal de la Sûreté du Québec et un surveillant routier du ministère des Transports du Québec (MTQ) sont décédés lorsqu'ils ont été frappés par un automobiliste sur l'autoroute 15, en direction de Montréal.

La Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) a fait enquête et livrait ses recommandations à l'APSAM au mois de novembre dernier.

Les faits

Vers 7 heures, le dimanche 6 octobre, un autobus doit s'arrêter de toute urgence sur l'accotement de gauche de l'autoroute 15, direction sud, en raison d'une chute subite de la pression d'air du système pneumatique. Dans un tel cas, le conducteur ne dispose que de très peu de temps pour s'arrêter. Le conducteur a choisi l'accotement de gauche, large d'un mètre seulement, parce que c'était la seule voie libre à ce moment (un semi-remorque se trouvait dans l'allée de

droite, lui bloquant l'accès à l'accotement large de trois mètres). Une fois immobilisé, l'autobus empiète sur la voie de gauche, ce qui constitue un risque d'accident.

Au même moment, deux patrouilleurs de la Sûreté du Québec ayant terminé leur quart de travail, circulent sur l'autoroute 15, en direction nord. Les deux agents décident de porter assistance au conducteur de l'autobus. Ils immobilisent leur véhicule de patrouille dans la voie de gauche, derrière l'autobus. Ils actionnent les feux d'urgence et les gyrophares et allument la flèche située sur le toit de leur véhicule. Ils contactent aussitôt le MTQ et demandent d'envoyer un surveillant qui établira une zone de déviation. Ils omettent de revêtir leur gilet de sécurité orange avec bandes réfléchissantes. Au même moment arrive la dépanneuse qui se gare devant l'autobus, comme c'est la pratique. Le conducteur constate aussitôt que l'autobus constitue une charge trop lourde pour sa dépanneuse. Il contacte son répartiteur et demande qu'on envoie une dépanneuse capable de remorquer un autobus. Le conducteur de la dépanneuse déplace alors son véhicule et le place sur le terre-plein, derrière l'autobus (Il n'a pas le droit de se placer sur la chaussée). Il actionne ses gyrophares.

Le surveillant routier du MTQ arrive sur les lieux et gare sa camionnette dans la voie de gauche, derrière l'autobus. Il actionne ses gyrophares et allume la flèche située sur le toit de son véhicule.

Le surveillant routier, le caporal de la Sûreté et le conducteur de la dépanneuse commencent à placer des cônes de signalisation sur la chaussée en partant de l'autobus et en s'éloignant de celui-ci. Ils en placent d'abord trois à côté de l'autobus, puis ils en placent six autres sur la ligne pointillée en s'éloignant de l'autobus. Ils termineront en traçant une ligne oblique partant de la ligne pointillée et allant vers le terre-plein. Le surveillant et le caporal décident alors de retourner vers l'autobus en tournant le dos à la circulation. Une voiture de marque Toyota de couleur blanche surgit, frôle le conducteur de la dépanneuse, frappe un premier cône situé au centre de la voie de gauche, puis fauche le caporal et le surveillant, les tuant sur le coup.

Les causes de l'accident

Dans leur rapport d'enquête, les inspecteurs de la CSST, Serge Guérin et Régis Tremblay, mentionnent ce qui suit :

- Il y a entrave dans la voie de gauche de l'autoroute 15 Sud.
- La méthode de travail utilisée pour établir une zone de déviation n'est pas sécuritaire. Ce n'est pas l'utilisation de cônes de signalisation qui est remise en question ici, mais la façon dont on s'y est pris pour les placer sur la chaussée.
- Une automobile réussit à entrer dans la zone de déviation.



Accotement gauche



Distance entre les intervenants et le premier cône



Position de la Toyota après la tragédie

Recommandations

Selon les inspecteurs, voici quelle aurait dû être la méthode pour établir la zone de déviation.

- Les gyrophares et/ou la flèche des véhicules de sécurité dépêchés sur les lieux doivent être mis en fonction.
- Les agents de la Sûreté du Québec, le surveillant du MTQ et le conducteur de la dépanneuse doivent revêtir un dossard de sécurité.
- Ils doivent analyser les risques (environnement, structure, etc.). Cet élément est fort important. Au moment de l'accident, le soleil se levait et se trouvait directement dans le champ de vision des automobilistes circulant en direction sud, soit en direction de l'autobus. L'enquête a d'ailleurs démontré que le conducteur de la Toyota était ébloui au moment de l'accident et que sa vision était considérablement réduite.
- Une fois l'analyse des risques terminée, il faut placer un véhicule de protection à une distance raisonnable en amont de la zone de travail. Si l'un des véhicules avait été placé dans cette position, il aurait été heurté par le conducteur de la Toyota. Selon les inspecteurs de la CSST, il appartient au MTQ de déterminer quelle est la distance raisonnable.
- Enfin, il faut délimiter la zone de déviation à l'aide de repères visuels tels des cônes ou des fusées éclairantes.

La CSST a interdit d'établir une zone de déviation sans utiliser la méthode que nous venons de décrire et qui est celle qu'elle préconise. La CSST a demandé à la Sûreté du Québec et au ministère des Transports du Québec d'appliquer cette méthode à l'échelle de la province. La CSST a également communiqué les résultats de son enquête et ses recommandations à la compagnie Prévost Car et à Transports Canada. Elle les a informés que le débranchement d'un raccord rapide sur le système pneumatique d'un autobus peut avoir des conséquences graves. Le MTQ a été invité à bonifier ses normes dans le cadre d'interventions imprévisibles et non programmables.

L'APSAM enjoint ses clientèles à adopter cette procédure afin d'éviter qu'une telle tragédie se produise à nouveau.