

Faire machine arrière



*Sur un chantier,
un travailleur est écrasé par un chargeur articulé.*

QUE S'EST-IL PASSÉ ?

Le 30 septembre 2004, dans une carrière où l'on récupère et recycle des matériaux de construction comme le béton et l'asphalte, des travailleurs s'affairent. Leur boulot? Concasser un amoncellement d'asphalte récupéré sur différents chantiers routiers pour en faire une réserve. La cadence? De 180 à 200 tonnes par heure. Trois travailleurs sont sur place. Un conducteur de pelle mécanique pour alimenter en matière brute le concasseur. Un chef d'équipe, qui vérifie le fonctionnement du concasseur et veille à la bonne marche des opérations, en plus de superviser l'équipe. Il circule librement sur les lieux. Finalement, un conducteur de chargeur, dont la tâche consiste à déplacer le matériau concassé et tombé du concasseur. Il s'avance en ligne droite, avec la benne du chargeur près du sol, charge la benne, soulève le chargement, recule en bifurquant et s'arrête. Il se met ensuite en marche avant et se dirige vers la réserve située à 50 mètres. Après avoir vidé sa benne, il parcourt le même trajet en sens inverse. Il fait ce trajet environ à 40 reprises dans une heure. Toutefois, cette journée-là, alors qu'il s'apprête à

recharger sa benne pour la dixième fois, son chef d'équipe se dirige vers le chargeur pour lui parler. Malheureusement, le conducteur ne l'a pas vu. Son attention est entièrement portée sur les activités de chargement et de déchargement du matériau. Lorsqu'il passe en marche arrière, l'engin écrase le chef d'équipe sous la roue avant droite du chargeur. Le travailleur arrête alors la machine et passe en marche avant. C'est là qu'il aperçoit son chef, étendu au sol sur le dos, inanimé. Il descend de son véhicule et tente de lui porter secours, mais il est trop tard. Il avait 20 ans et, pensait-il, toute la vie devant lui...

Au Québec, depuis cinq ans, au moins douze travailleurs ont perdu la vie dans des circonstances similaires.

QU'AURAIT-IL FALLU FAIRE ?

Il n'y a pas eu de communication entre les deux travailleurs. Aucun dispositif de communication radio, aucune procédure de communication entre les travailleurs. Or, la communication revêt une importance capitale pour quiconque tente d'entrer dans l'aire de travail de machines lourdes ou de camions. Ces machines ont de

nombreux angles morts qui obstruent la vue et empêchent de voir les déplacements au sol. Qu'elle soit visuelle ou par radio, la communication doit être bidirectionnelle. C'est-à-dire qu'avant d'entrer dans une zone non protégée, le piéton doit avoir reçu un signal clair que le conducteur est au courant de sa venue. Il ne doit jamais présumer que l'autre est au courant. Le conducteur doit alors immobiliser sa machine à moins que le piéton ne soit présent pour diriger une manœuvre. Le cas échéant, il doit également immobiliser son véhicule aussitôt qu'il perd le piéton de vue. Ces signaux doivent être convenus à l'avance et connus de tous les travailleurs. Par ailleurs, les zones où circulent des machines lourdes doivent être délimitées et distinctes de celles réservées aux piétons. On doit exercer une supervision étroite des activités se déroulant dans l'aire réservée à la circulation du matériel lourd. **PT**

JULIE MÉLANÇON

Notre personne-ressource : André Turcot, ingénieur à la Direction de la prévention-inspection de la CSST.