

RAPPORT D'ENQUÊTE
Version dépersonnalisée

**Accident ayant causé la mort d'un travailleur de Pneu Estrimont inc.
chez Pneu Deauville, situé au 7600 boulevard Bourque, à Sherbrooke,
le 27 novembre 2020**

**Service de prévention-inspection - Estrie
Direction de la prévention-inspection Sud-Est**

Inspecteurs :

Robert Beaudette

Sylvain Roy, ing.

Date du rapport : 27 mai 2021

Rapport distribué à :

- Monsieur^A [REDACTED], Pneu Estrimont inc.
 - Madame^B [REDACTED], Pneu Deauville (9033-5878 Québec inc.)
 - Docteur John Westerlund, coroner
 - Docteur Alain Poirier, directeur de la santé publique de l'Estrie
-

TABLE DES MATIÈRES

<u>1</u>	<u>RÉSUMÉ DU RAPPORT</u>	<u>1</u>
<u>2</u>	<u>ORGANISATION DU TRAVAIL</u>	<u>2</u>
2.1	STRUCTURE GÉNÉRALE DE L'ÉTABLISSEMENT	2
2.2	ORGANISATION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL	2
2.2.1	MÉCANISMES DE PARTICIPATION	2
2.2.2	GESTION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ	2
<u>3</u>	<u>DESCRIPTION DU TRAVAIL</u>	<u>3</u>
3.1	DESCRIPTION DU LIEU DE TRAVAIL	3
3.2	DESCRIPTION DU TRAVAIL À EFFECTUER	3
<u>4</u>	<u>ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE</u>	<u>4</u>
4.1	CHRONOLOGIE DE L'ACCIDENT	4
4.2	CONSTATATIONS ET INFORMATIONS RECUEILLIES	4
4.2.1	TRAVAILLEUR	4
4.2.2	MONTE-PNEU	4
4.2.3	CHARIOT ÉLÉVATEUR	5
4.2.4	COMPOSANTES DE LA ROUE	6
4.2.5	AUTRES INFORMATIONS	8
4.2.6	RÈGLEMENTATION APPLICABLE	11
4.3	ÉNONCÉS ET ANALYSE DES CAUSES	12
4.3.1	DES ERREURS DANS L'ASSEMBLAGE DE LA JANTE ENTRAÎNENT L'EXPLOSION DE LA ROUE ET LA PROJECTION D'UNE PARTIE DE LA JANTE.	12
4.3.2	L'ABSENCE DE FORMATION ET DE SUPERVISION ADÉQUATES AMÈNE LE TRAVAILLEUR À UTILISER UNE MÉTHODE DE TRAVAIL DANGEREUSE.	13
<u>5</u>	<u>CONCLUSION</u>	<u>14</u>
5.1	CAUSES DE L'ACCIDENT	14
5.2	AUTRES DOCUMENTS ÉMIS LORS DE L'ENQUÊTE	14
5.3	SUIVI DE L'ENQUÊTE	14
<u>ANNEXES</u>		
ANNEXE A :	Accidenté	15
ANNEXE B :	Liste des témoins et des autres personnes rencontrées	16
ANNEXE C :	Références bibliographiques	17

INDEX DES FIGURES

Figure 1 : Lieux de l'accident	Page 1
Figure 2 : Monte-pneu Corghi A2019 RC TI	Page 5
Figure 3 : Comparaison de la grandeur de trous d'assemblage et de montage	Page 6
Figure 4 : Tête du boulon d'assemblage de la roue	Page 7
Figure 5 : Écrou et rondelle pour l'assemblage de la roue	Page 7
Figure 6 : Montage normal de la roue sur le chariot élévateur	Page 8
Figure 7 : Moitié arrière de la jante telle que retrouvée sur les lieux	Page 8
Figure 8 : Mesures de serrage des boulons/écrous	Page 9
Figure 9 : Déformation des trous de la moitié extérieure de la jante	Page 9
Figure 10 : Tête du boulon dans le trou de montage sur le chariot élévateur, à la suite de l'accident	Page 10

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

Lors du gonflage d'un pneu de chariot élévateur, celui-ci éclate et la jante multi pièce sur lequel le pneu est monté se sépare. Le travailleur est alors happé à la tête par une composante de la jante qui est projetée.

Conséquences

Le travailleur décède des suites de ses blessures.



Figure 1 : Lieux de l'accident
(Source : CNESST)

Abrégé des causes

L'enquête a permis d'identifier les causes suivantes :

- Des erreurs dans l'assemblage de la jante entraînent l'explosion de la roue et la projection d'une partie de la jante.
- L'absence de formation et de supervision adéquates amène le travailleur à utiliser une méthode de travail dangereuse.

Mesures correctives

À la suite de cet accident, le montage et démontage de pneus destinés à des véhicules de plus de 4 500 kg ont été interdits jusqu'à ce que l'employeur élabore une méthode de travail permettant d'éliminer le danger d'explosion et jusqu'à ce que les travailleurs aient reçu une formation à cet effet (RAP9144437, 30 novembre 2020).

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

Pneu Deauville, où survient l'accident, est un centre de vente et d'installation de pneus. On y compte [REDACTED] travailleurs, soit C [REDACTED] et [REDACTED] installateurs. C [REDACTED] s'occupe de la prise de rendez-vous et de l'accueil de la clientèle ainsi que de la préparation des factures et de la distribution des tâches. Les installateurs travaillent de façon autonome sur les tâches qui leur sont confiées. Ils s'entraident au besoin.

Pneu Estrimont inc, qui emploie le travailleur, effectue des opérations de même nature. [REDACTED] [REDACTED], il arrive, comme c'est le cas le jour de l'accident, que les services de certains travailleurs soient prêtés entre établissements.

2.2 Organisation de la santé et de la sécurité du travail

2.2.1 Mécanismes de participation

L'entreprise Pneu Deauville fait partie du secteur d'activités *Commerce*. Compte tenu de son secteur d'activités, elle bénéficie des services de l'association sectorielle paritaire Auto Prévention.

Aucun comité de santé et de sécurité au travail n'est formé au sein de l'établissement. Les questions relatives à la santé et à la sécurité sont abordées au besoin lors de rencontres informelles avec le représentant de l'employeur.

2.2.2 Gestion de la santé et de la sécurité

Les nouveaux travailleurs reçoivent leur formation par compagnonnage avec une personne d'expérience au sein de l'entreprise. L'accompagnement varie en fonction des apprentissages de chaque travailleur. Dans le cadre de leurs fonctions, les travailleurs portent des lunettes de sécurité ainsi que des chaussures de protection.

[REDACTED]

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

Le lieu de travail est un garage de service automobile comprenant deux étages et une surface totale de 434,9 m², dont une aire au sol de 285 m². Le bâtiment est divisé en un atelier avec mezzanine et un espace d'accueil des clients.

Le terrain où est situé le garage a une superficie de 1 558 m² et comporte également un entrepôt pour les pneus. Un terrain adjacent est disponible pour le stationnement des voitures.

L'atelier comprend trois portes d'accès pour les voitures. Deux de ces portes sont utilisées pour les véhicules alors que la troisième est inutilisée en raison de la présence d'entreposage de pneus dans la section correspondante. Un pont élévateur est installé en face de la porte centrale. L'aire d'accueil des clients est accessible de l'extérieur par une porte piétonnière et communique avec l'atelier par une autre porte intérieure.

L'atelier comporte principalement, en plus de quelques outils, trois démonte-pneus et trois machines à équilibrer les roues.

3.2 Description du travail à effectuer

La tâche à effectuer consiste à démonter puis réassembler une roue comprenant une jante multi pièce. Un client l'a apportée puisqu'il ne parvient pas à l'installer sur son chariot élévateur. Les trous de montage sont trop petits pour y insérer les gougeons filetés de l'essieu.

Ainsi, l'opération a pour but de replacer les bons trous de montage afin de permettre l'installation de la roue sur le chariot élévateur. Pour ce faire, le travailleur doit tout d'abord dégonfler le pneu. Le dégonflage du pneu est effectué en retirant l'obus de la valve pour laisser l'air comprimé s'échapper.

Par la suite, le travailleur doit retirer les six boulons qui relient les deux moitiés de la jante. Puis, il doit replacer ces deux moitiés, de chaque côté du pneu, et les relier en vissant les six boulons dans les trous prévus à cette fin. Finalement, la dernière opération consiste à regonfler le pneu à la pression désirée.

SECTION 4**4 ACCIDENT : FAITS ET ANALYSE****4.1 Chronologie de l'accident**

Le 26 novembre 2020, C de Pneu Deauville anticipe qu'un de ses travailleurs sera absent le lendemain. Étant donné que l'établissement est en haute saison de vente et d'installation de pneus, l'absence d'un travailleur peut avoir un impact négatif important sur la clientèle. Il contacte donc A de Pneu Estrimont inc., afin de lui demander la permission d'emprunter les services de M. D pour la journée du lendemain.

Le 27 novembre 2020, C de Pneu Deauville passe chercher Monsieur D chez lui vers 7 h 00 le matin. Ils se dirigent ensuite vers l'établissement de Pneu Deauville où ils arrivent vers 7 h 30. Le travailleur commence sa journée de travail à 8 h 00 et effectue sa première tâche de la journée.

Il entame ensuite sa seconde tâche. Celle-ci consiste à remonter la roue d'un chariot élévateur qu'un client a rapporté parce qu'il ne lui était pas possible de la réinstaller telle quelle. Ses collègues de travail lui demandent à ce moment s'il a besoin d'aide ou d'indications, mais M. D répond que tout va bien et qu'il sait quoi faire. Pour débiter, il dégonfle d'abord le pneu en retirant l'obus de la valve. Par la suite, il défait les six boulons retenant les deux moitiés de la jante ensemble et remonte la roue en utilisant des trous différents.

Cette étape étant terminée, le travailleur commence à regonfler le pneu en utilisant la source d'air comprimé du garage. Pendant le gonflage, le pneu éclate et les deux parties de la jante se séparent. L'une d'elles est projetée et atteint le travailleur au front. Il se relève brièvement, puis s'affaisse au sol et perd conscience. Les secours sont appelés et le travailleur est transporté par ambulance au centre hospitalier. Il y décède quelques jours plus tard.

4.2 Constatations et informations recueillies**4.2.1 Travailleur**

Le travailleur est employé par Pneu Estrimont inc. qui exerce le même type d'activité. Il y travaille depuis d'années et a toujours occupé les mêmes fonctions. À cet endroit, il effectue exactement le même type de tâches que celles effectuées chez Pneu Deauville. Les deux établissements se spécialisent principalement dans les pneus de véhicules légers.

4.2.2 Monte-pneu

Le pneu et la moitié arrière de la roue qui ont été projetés sont retrouvés près du monte-pneu de marque Corghi, modèle A2019 RC TI (Figure 2). Cet équipement est généralement utilisé pour dégonfler le pneu, le retirer de la jante, le réinstaller, puis pour le regonfler. Le monte-pneu dispose ainsi d'une alimentation en air comprimé ainsi que d'un mécanisme électrique pour placer le pneu sur la jante.

Toutefois, en raison du fait qu'il s'agit d'une roue de type multipièce et d'un pneu muni d'une chambre à air, le monte-pneu est uniquement utilisé dans ce cas-ci comme table de travail et

pour gonfler le pneu à la suite de sa réinstallation sur la roue remontée. La pression d'air alimentée à l'appareil est de 1 034 kPa (150 lb/po²). Un autocollant d'avertissement de danger est présent sur l'appareil; on y mentionne notamment le risque d'explosion au moment du gonflage. Ce risque est répété dans le manuel du fabricant de l'appareil.



Figure 2 : Monte-pneu Corgi A2019 RC TI
(Source : CNESST)

4.2.3 Chariot élévateur

Le chariot élévateur, sur lequel devait être installée la roue, est de marque Komatsu, modèle FG25T-16, de l'année 2019. Il est muni de fourches de levage pour la manutention de palettes. Cet appareil de levage a une masse à vide de 3 900 kg et possède une charge nominale de 1 700 kg pour une masse totale en charge de 5 600 kg. ^E a apporté celle-ci une première fois déjà démontée quelques jours auparavant afin de faire réparer une crevaison.

4.2.4 Composantes de la roue

La jante est constituée de deux disques d'acier d'une épaisseur de 3 mm, retenus ensemble par six boulons et écrous hexagonaux. Elle a un diamètre de 228,6 mm (9 pouces) et une largeur de 101,6 mm (4 pouces). Elle est conçue pour recevoir un pneu de dimensions 6.00-9 muni d'une chambre à air. Le fabricant de ce pneu prescrit une pression de gonflage maximale de 1 000 kPa.

Les trous d'assemblage de la jante sont placés en alternance avec les trous servant à monter la roue sur le véhicule (Figure 3). Les trous servant à l'assemblage de la jante ont un diamètre de 13 mm et sont de forme cylindrique. Les trous destinés au montage sur le véhicule sont plus grands, de forme biseautée et ont un diamètre de 18,3 mm sur leur côté le plus grand. Le biseau a une largeur de 1 mm.

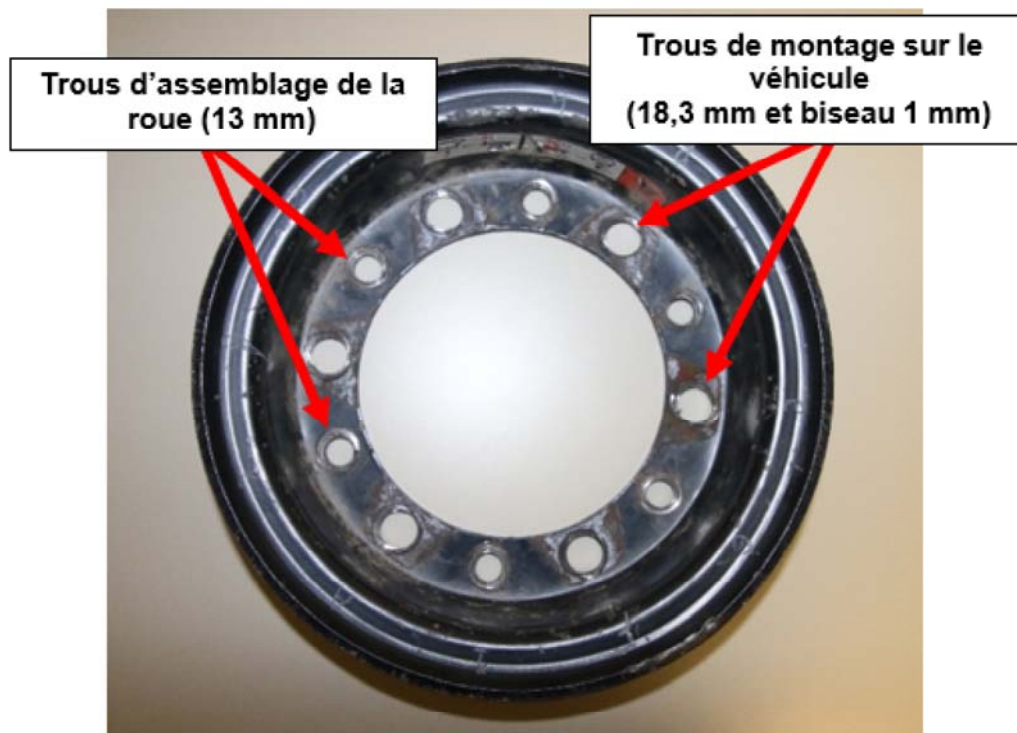


Figure 3 : Comparaison de la grandeur de trous d'assemblage et de montage
(Source : CNESST)

Les boulons d'assemblage ont une longueur filetée de 30 mm et une tête de 19,6 mm de diamètre. La tête de ces boulons est de forme circulaire et comporte une encoche formant une surface plate sur le pourtour afin de pouvoir être serrée à l'aide d'une clé spéciale (Figure 4).

Ainsi, lorsque le boulon d'assemblage de la jante est placé dans le trou approprié, la largeur de la bande d'appui de sa tête sur le pourtour du trou est de 3 mm. Cependant, cette largeur d'appui n'est que de 0,65 mm si les boulons sont insérés dans les trous destinés au montage sur le chariot élévateur.

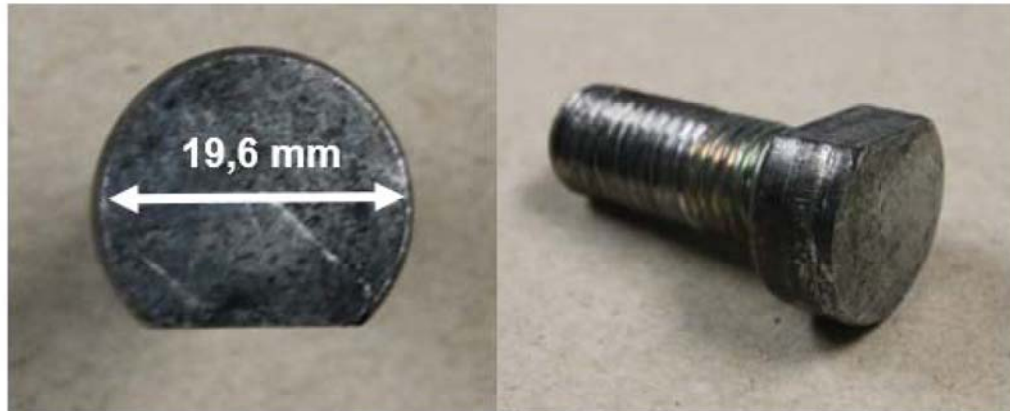


Figure 4 : Tête du boulon d'assemblage de la roue

(Source : CNESST)

Ces boulons sont prévus pour être utilisés avec une rondelle de blocage et un écrou qui doivent être montés à l'arrière de la roue, du côté en contact avec le véhicule (Figure 5).



Figure 5 : Écrou et rondelle pour l'assemblage de la roue

(Source : CNESST)

L'écrou et la rondelle de blocage ont respectivement une épaisseur de 9,6 mm et de 3,7 mm. Ainsi, lorsque l'écrou est en position et serré avec le boulon et la rondelle sur les deux moitiés de la roue, la longueur de filet libre sur le boulon devrait être d'environ 10,7 mm.

Les boulons d'assemblage de la jante sont généralement placés de sorte que la tête du boulon est apparente lorsque la roue est montée sur le véhicule et que l'écrou et la rondelle de blocage sont du côté arrière (Figure 6).

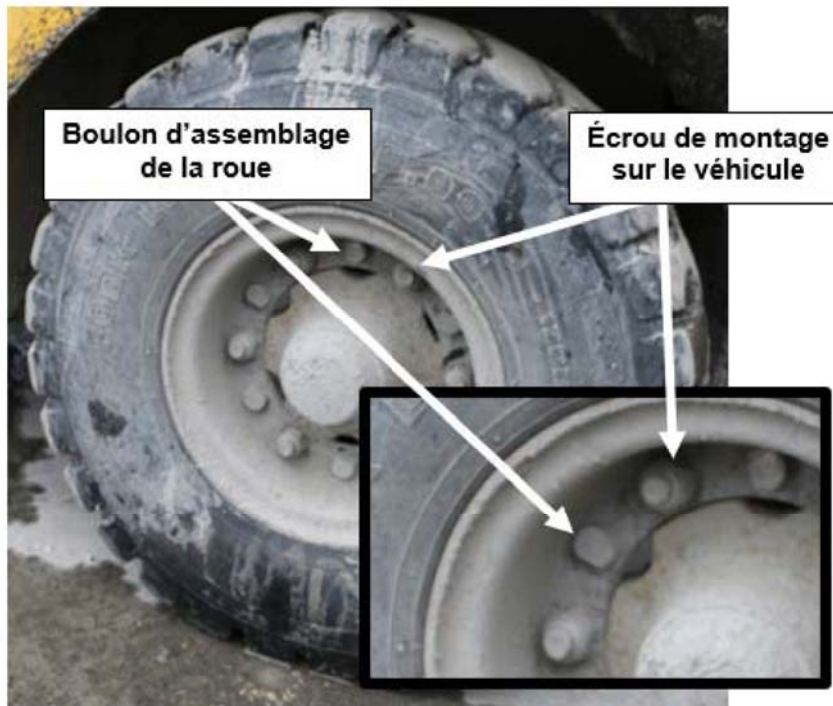


Figure 6 : Montage normal de la roue sur le chariot élévateur
(Source : CNESST)

4.2.5 Autres informations

À la suite de l'accident, toutes les composantes de la roue ont été retrouvées sur place. La jante est retrouvée en deux pièces séparées et les boulons d'assemblage sont demeurés attachés sur la moitié arrière de la jante. Les boulons sont retrouvés en bon état et sont encore montés dans les petits trous alternés de la moitié arrière (Figure 7).



Figure 7 : Moitié arrière de la jante telle que retrouvée sur les lieux
(Source : CNESST)

Sur place, on constate que trois des écrous adjacents sont vissés de façon plus serrée que les autres. Les mesures de la longueur libre des filets des boulons, prises en laboratoire confirment ces différences (Figure 8). La longueur mesurée des filets démontre que les écrous 4 à 6 ne sont pas serrés sur les disques de la jante.

Boulon # (note 1)	Longueur libre du boulon (mm)
1	Non disponible (note 2)
2	11
3	11
4	8
5	8
6	9

Figure 8 : Mesures de serrage des boulons/écrous

(Source : CNESST)

Note 1 : Les boulons sont numérotés de façon arbitraire en suivant leur ordre de disposition.

Note 2 : La mesure du boulon no 1 n'a pu être prise, mais celui-ci présentait visuellement une longueur libre semblable aux boulons no 2 et no 3.

L'observation de la moitié extérieure de la roue nous permet de constater que les grands trous sont déformés et montrent un signe d'arrachement du côté qui vient en contact avec l'autre moitié (Figure 9). Le métal y est partiellement déchiré et étiré. De plus, la forme de ces trous, plutôt que d'être ronde, correspond exactement à celle de la tête des boulons d'assemblage (Figure 10).



Figure 9 : Déformation des trous de la moitié extérieure de la jante.

(Source : CNESST)



Figure 10 : Tête du boulon dans le trou de montage sur le chariot élévateur, à la suite de l'accident

(Source : CNESST)

L'employeur dispose d'une cage de retenue pour le gonflage des pneus de véhicules lourds. Cette cage est entreposée au deuxième étage du garage et n'a pas été déplacée le jour de l'accident. Les travailleurs l'utilisent lorsqu'ils jugent qu'elle est nécessaire lors du gonflage de pneus de grandes dimensions, ce qui est peu fréquent. Aucune consigne n'existe à cet effet.

4.2.6 Règlements applicables

La *Loi sur la santé et la sécurité du travail* dicte, à l'article 51, alinéa 9, que l'employeur doit :

« 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; »

En ce qui concerne plus spécifiquement le travail sur les roues de véhicules, l'article 337 du *Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST)*, stipule que :

« **Roues sous pression:** Le présent article s'applique aux véhicules montés sur roues sous pression dont le poids, auquel on additionne la charge nominale, est de 4 500 kg ou plus. Une roue est constituée de l'assemblage d'une jante monopiece ou multipiece et d'un pneu compatible.

Le travail sur une roue sous pression, incluant la manipulation et l'inspection, doit être effectué selon les règles de l'art.

Le gonflage d'un pneu doit être effectué selon les règles de l'art notamment en utilisant un dispositif de retenue qui empêche la projection de composantes de roue, tels une cage, un support, une chaîne, un assemblage de barres ou, à défaut, toute autre mesure qui assure la sécurité des travailleurs. »

4.3 Énoncés et analyse des causes

4.3.1 Des erreurs dans l'assemblage de la jante entraînent l'explosion de la roue et la projection d'une partie de la jante.

Le client, E [REDACTED], a dû rapporter celle-ci parce qu'elle avait été mal assemblée lors de la réparation de la crevaison. Ce défaut d'assemblage faisait en sorte que le client n'était pas capable de monter la roue sur le véhicule.

L'assemblage d'une jante multi pièce doit être fait de façon précise afin d'éviter les complications menant à une explosion. Une de ces complications est liée à la présence de trous ayant à la fois une fonction différente et un diamètre différent.

L'analyse a démontré que les trous destinés au montage sur le véhicule, qui sont les plus grands, ont été utilisés sur la moitié extérieure pour assembler la roue. La tête du boulon n'a alors une bande d'appui autour du trou que d'environ 0,65 mm. Il en résulte une résistance fortement diminuée par rapport aux 3 mm prévus. Ainsi, dès que le pneu est gonflé, la pression appliquée entraîne la déformation du métal autour de ces trous jusqu'à ce que la tête du boulon passe complètement au travers. Cette pression relâchée subitement lors de l'éclatement de la chambre à air a pour effet de projeter la portion extérieure de la jante vers la tête du travailleur.

De plus, les mesures effectuées ont permis de démontrer que trois écrous adjacents n'étaient pas vissés de manière à appuyer fermement sur la jante. Cette situation a fait en sorte que, lors du gonflage, les trois boulons qui étaient bien appuyés ont initialement subi toute la force qui aurait normalement été répartie sur les six boulons. Dans un tel cas, ces trous ont pu céder les premiers et entraîner le transfert de la force vers les trous où les écrous n'étaient pas complètement serrés, menant ainsi à la rupture complète de la jante.

À la lumière de ces constatations, il est clair que les erreurs commises lors de l'assemblage de la jante, soit l'utilisation des mauvais trous sur la moitié avant et le serrage incomplet de trois écrous, ont mené à l'explosion de celle-ci.

Cette cause est retenue.

4.3.2 L'absence de formation et de supervision adéquates amène le travailleur à utiliser une méthode de travail dangereuse.

Bien que le travailleur possède une expérience de plusieurs années dans l'installation de pneus, cette expérience est acquise principalement pour les véhicules légers. Pour cette raison, une attention particulière doit être apportée par l'employeur afin de s'assurer que les travailleurs aient les compétences et comportements adéquats lors de la manipulation de roues aux caractéristiques différentes. Autrement, la probabilité qu'une erreur se produise lors de l'assemblage est augmentée.

Le danger d'explosion d'une roue lors du gonflage est connu et des mises en garde sont énoncées par le fabricant du monte-pneu. La réglementation prévoit également que les roues des véhicules dont la masse totale en charge excède 4 500 kg doivent utiliser un dispositif de retenue ou tout autre moyen pour éviter la projection de composantes lors du gonflage.

La roue concernée dans cet accident était destinée à un véhicule dont la masse totale en charge est de 5 600 kg. Sa manipulation tombe donc sous l'application de l'article 337 du *RSS* et des précautions particulières devaient être prises afin de maîtriser le danger.

L'employeur, du fait de ses obligations légales, a le devoir de former ses travailleurs et d'assurer une supervision afin que ceux-ci puissent effectuer leur travail de façon sécuritaire. Il doit s'assurer que les travailleurs connaissent les risques associés à la manipulation de cette roue et utilisent une méthode sécuritaire pour le gonflage.

Une cage de gonflage, conçue pour protéger les travailleurs en retenant les composantes en cas de projection, était disponible chez l'employeur, mais n'a pas été utilisée alors qu'elle aurait dû l'être.

Le respect de ces obligations aurait permis d'éviter la survenue de cet accident.

Cette cause est retenue.

SECTION 5**5 CONCLUSION****5.1 Causes de l'accident**

L'enquête a permis d'identifier les causes suivantes :

- Les erreurs dans l'assemblage de la jante entraînent l'explosion de la roue et la projection d'une partie de la jante.
- L'absence de formation et de supervision adéquates amène le travailleur à utiliser une méthode de travail dangereuse.

5.2 Autres documents émis lors de l'enquête

À la suite de cet accident, le montage et démontage de pneus destinés à des véhicules de plus de 4 500 kg ont été interdits jusqu'à ce que l'employeur élabore une méthode de travail permettant d'éliminer le danger d'explosion et que les travailleurs aient reçu une formation à cet effet (RAP9144437, 30 novembre 2020).

5.3 Suivi de l'enquête

La CNESST transmettra les conclusions de son enquête à l'Association des Spécialistes de Pneu et Mécanique du Québec et à l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec afin que leurs membres en soient informés.

Dans le cadre de son partenariat avec la CNESST visant l'intégration de la santé et de la sécurité au travail dans la formation professionnelle et technique, le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur diffusera à titre informatif et à des fins pédagogiques le rapport d'enquête dans les établissements de formation qui offrent les programmes d'études : mécanique automobile, mécanique de véhicules lourds, mécanique d'engins de chantier ainsi que mécanique de remorque.

ANNEXE A

Accidenté

Nom, prénom : D [redacted]

Sexe : [redacted]

Âge : [redacted]

Fonction habituelle : [redacted]

Fonction lors de l'accident : préposé au service

Expérience dans cette fonction : [redacted]

Ancienneté chez l'employeur : [redacted]

Syndicat : [redacted]

ANNEXE B**Liste des témoins et des autres personnes rencontrées**

A [REDACTED],	Pneu Deauville inc. et Pneu Estrimont inc.
F [REDACTED],	Pneu Deauville inc.
G [REDACTED],	Pneu Deauville inc.
Yannick Hamel,	Service de police de Sherbrooke
Maryline Gilbert,	Service de police de Sherbrooke
Nathalie Bouffard,	Service de police de Sherbrooke
H [REDACTED],	Dostie Spécialités inc.
I [REDACTED],	Jardin Fleuri M.R. inc.

ANNEXE C**Références bibliographiques**

QUÉBEC. *Loi sur la santé et la sécurité du travail, RLRQ, chapitre S-2.1, à jour au 31 octobre 2020*, 2020. [<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/S-2.1>] (Consulté le 1^{er} avril 2021).

QUÉBEC. *Règlement sur la santé et sécurité du travail, RLRQ, chapitre S-2.1, r.13, à jour au 31 octobre 2020*, [En ligne], 2020. [<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cr/S-2.1,%20r.%2013>] (Consulté le 1er avril 2021).

KOMATSU AMERICA CORPORATION. *IC PNEUMATIC BX50 Series, 7 pages*, [En ligne], (Consulté le 2 décembre 2020)

MANITOBA, SAIN ET SAUF AU TRAVAIL, *Entretien des pneus*, [En ligne], 2016, (Consulté le 25 janvier 2021)