

Montréal, le 27 avril 2023

Madame Aurée Perreault
Table de normalisation en signalisation
Ministère des Transports du Québec

Madame,

À l'automne 2021, le *ministère des Transports* a interpellé l'AQEI dans le cadre du *Plan d'action 2020-2023* pour participer à un sous-comité de travail sur la barrière de contrôle de la circulation pour travaux et proposer des pistes d'améliorations.

À la suite de nombreuses discussions, les membres du sous-comité ont soumis plusieurs recommandations à la table de normalisation en signalisation. Une de ces recommandations était de rendre la barrière obligatoire **à partir** de 70km/h.

Le 29 septembre 2022, la soussignée a reçu un courriel de monsieur Pier-Olivier Gilbert du MTQ l'informant que :

« Selon la Table, il y aurait un enjeu d'uniformité, de compréhension et de crédibilité de la barrière du signaleur si nous venons à nouveau modifier cette section. Plusieurs projets pilotes sont présentement en cours, dont un faisant l'objet de l'utilisation d'un seul signaleur pour 2 barrières, et les conclusions ne sont pas favorables. Il reste encore plusieurs de consultations à faire au niveau de l'Industrie et des usagers de la route, car le message n'est toujours pas bien perçu. » (sic)

Nous comprenons mal comment abaisser l'utilisation de la barrière à 70km/h pourrait créer un enjeu d'uniformité, de compréhension et de crédibilité de la barrière.

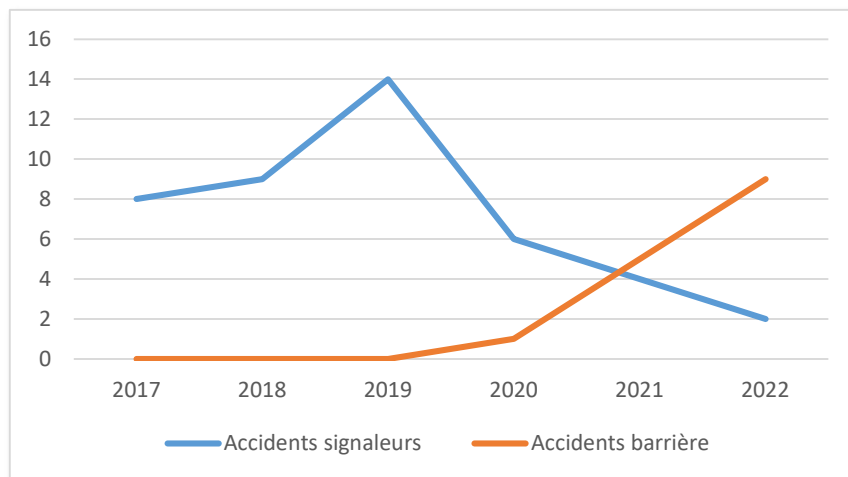
Uniformité : il est déjà permis de l'utiliser à cette vitesse, certains donneurs d'ouvrage l'exigent déjà et même certains devis spéciaux du MTMD l'exigent également.



Compréhension : si aucune action de communication et de formation à grande échelle n'est entreprise. Nous sommes d'avis que la situation demeurera la même peu importe la forme, la couleur ou la vitesse à laquelle on utilise la barrière.

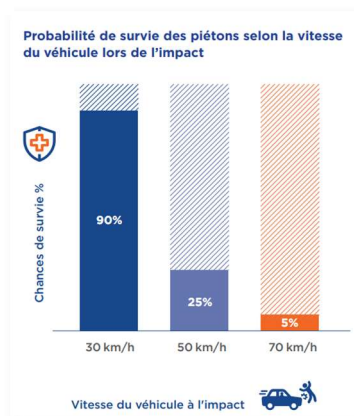
Crédibilité : La crédibilité de la barrière est tributaire de la compréhension de celle-ci.

Nous avons mené un sondage-maison, non-exhaustif, auprès des membres du *Comité Signalisation* de l'AQEI. Nous leur avons demandé de répertorier a) les accidents de travail où un usager de la route était en cause et b) les bris de barrière où un usager de la route était en cause, et ce, pour les années 2017 à 2022. Selon les résultats de ce sondage les effets bénéfiques de la barrière sont réels, nous voyons qu'en 2021 la tendance s'est inversée ce qui est extrêmement positif pour la santé et sécurité des signaleurs routiers.



Aussi, selon le document « Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie » émis par *Piétons Québec*, les chances de survie d'un piéton tel un travailleur de la signalisation qui se fait happer à une vitesse de 70 km/h sont de seulement 5%. Les membres du *Comité Signalisation* sont donc d'avis qu'il ne serait pas déraisonnable de rendre la barrière obligatoire à partir de 70 km/h dans les meilleurs délais considérant qu'il s'agit de la vie de travailleurs qui sont vulnérables sur le réseau routier.





Source : Piéton Québec¹

Ce changement permettrait aux entrepreneurs de mieux protéger les travailleurs tout en restant compétitifs entre eux puisque la barrière ne serait pas « optionnelle ».

À ce sujet, la CNESST a récemment diffusé un rapport d'enquête à la suite de l'accident ayant causé la mort d'un travailleur (signaleur routier) sur un chantier routier situé sur le chemin Sainte-Thérèse (route 223) à Carignan, le 19 octobre 2022 (RAP1413830²). À la page 29 du rapport d'enquête, il est indiqué :

« En effet, cette exigence stipule que la barrière du signaleur routier doit être utilisée sur les routes où la limite de vitesse affichée sur le panneau à fond blanc est supérieure ou égale à 70 km/h. Or la limite de vitesse affichée sur le panneau à fond blanc sur le chantier est égale à 70 km/h, alors qu'aucune barrière n'est indiquée au plan de signalisation ni utilisé sur le chantier la journée de l'accident. L'utilisation d'une barrière du signaleur routier, contrôlée à distance et jumelée à un moyen de communication verbale avec les travailleurs du chantier aurait permis à M. B de se tenir à l'écart de la voie de circulation et par conséquent éviter de se faire happer mortellement par le véhicule. »

Lors d'une discussion téléphonique avec le MTMD, nous avons compris que celui-ci n'est pas fermé à l'idée de rendre obligatoire l'utilisation de la barrière à partir de 70 km/h mais que cela

¹ https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/pietonsqc_vf_fiche_apaiser-la-circulation-et-securiser-les-intersections.pdf

² <https://www.centredec.cnesst.gouv.qc.ca/pdf/Enquete/ed004367.pdf>

serait difficile à mettre en place pour certains intervenants et que, pour cette raison, cela ne peut pas être fait dès maintenant.

L'AQEI souhaite donc que le ministère mette en place un échéancier pour rendre la barrière de contrôle de la circulation pour travaux obligatoire à partir de 70 km/h et qu'il le communique à tous les intervenants le plus rapidement possible pour que ceux-ci puissent s'y préparer. L'AQEI tient à réitérer l'impact positif qu'aurait ce changement sur la sécurité des travailleurs.

Nous vous remercions de prendre le temps de prendre connaissance de notre demande, nous demeurons disponibles pour répondre à toutes vos questions.

Veuillez agréer, madame Perreault, l'expression de nos sentiments distingués,



Audrey Fournier

Chargée de projets, SST et Signalisation

T : 514.324.2734 | C : 514-816-4309

audrey.fournier@aqei.cc

6965, rue Jean-Talon Est, Montréal, QC, H1S 1N2

PJ Rapport d'enquête CNESST – RAP1413830

Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie

