

COUR DU QUÉBEC

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE TERREBONNE
LOCALITÉ DE ST-JÉRÔME
« Chambre criminelle et pénale »

N° : 700-63-005223-246

DATE : 7 mai 2026

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE JUGE NATHALIE DUPERRON ROY,
J.P.M.**

COMMISSION DES NORMES, DE L'ÉQUITÉ, DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL

Poursuivante

c.
PAVAGES MULTIPRO INC.

Défenderesse

JUGEMENT

[1] Un contrat de pavage de la chaussée est octroyé par la Ville de Blainville à Pavages Multipro inc. (ci-après la défenderesse). Pour se conformer à la réglementation en matière de signalisation pendant les travaux, la défenderesse fait appel à la firme spécialisée SBR pour la confection d'un plan de signalisation signé et scellé par l'ingénieur Maxime Juteau. La firme SBR procède à l'installation des barrières de rue et des panneaux annonçant : une rue fermée, une circulation permise localement, un demi-tour et les flèches pour un parcours de détour.

[2] L'inspectrice de la CNESST se présente sur les lieux. Elle constate que la signalisation n'est pas conforme en ce que : un signaleur routier se trouve au milieu de la chaussée, la barrière de rue est située dans la partie gazonnée plutôt que sur la chaussée, la circulation n'est pas restreinte à la circulation locale et il manque un signaleur routier.

QUESTIONS EN LITIGE

1. Est-ce que la défenderesse a failli à son obligation de déployer une signalisation conforme à la réglementation eu égard au contexte?
2. Advenant qu'elle ait failli à son obligation, a-t-elle fait preuve de diligence raisonnable?

[3] Le Tribunal est d'avis que la signalisation était conforme et que la défenderesse a fait la preuve d'une diligence raisonnable.

ANALYSE

[4] La défenderesse agit sur le chantier à titre de maître d'œuvre. SBL procède à l'installation de la signalisation.

[5] Il importe de décrire les lieux pour une compréhension du contexte. La section de rue fermée se situe sur la rue du Plein Air, à partir de l'intersection du chemin de la Côte Nord, jusqu'à un peu plus au nord.

[6] La rue du Plein Air est en forme de fer à cheval très allongé. Les résidents de la portion est du fer à cheval utilisent normalement comme chemin le plus court celui où se trouve le chantier. Pendant les travaux, ils doivent prendre la rue du Plein Air en direction nord jusqu'à ce qu'elle bifurque dans sa portion ouest et se diriger vers le sud jusqu'à l'autre jonction avec le chemin de la Côte Nord.

[7] L'intersection Plein Air/Chemin de la Côte Nord, à proximité de laquelle les travaux de pavage sont effectués, est assortie de feux de circulation. C'est un secteur achalandé puisqu'une entrée pour l'autoroute 15 se trouve tout près.

[8] L'inspectrice arrive sur les lieux le 25 septembre 2024 à 8h02. Elle gare son véhicule sur la rue du Canoë. Il s'agit d'une rue qui rejoint la rue du Plein Air. Elle prend des photographies de ce qu'elle voit alors qu'elle marche en direction du chantier :

- La photographie indique 8h02 : au bout de la rue du Canoë, elle voit un camion remorque de plusieurs essieux avec une pièce de machinerie lourde sur sa remorque, un autobus scolaire, un panneau orange d'un

homme au travail et un signaleur habillé en jaune positionné au milieu de la rue.

- La photographie indique 8h04 : une section de la rue du Plein Air avec une machine-engin servant à la réfection de l'asphalte, en fonction.
- La photographie indique 8h07 : une section de la rue du Plein Air avec trois machines-engin servant à la réfection de l'asphalte, en travail, et un travailleur portant un casque blanc et un dossard.
- La photographie indique 8h07 : une rue résidentielle non identifiée, qui rejoint la rue du Plein Air. Deux voitures garées dans une entrée résidentielle. Une voiture suivie d'un camion benne qui circule sur la rue résidentielle en direction de la rue du Plein Air.
- La photographie indique 8h19 et un agrandissement de celle-ci est également en preuve : l'intersection de la rue du Plein Air et du chemin de la Côte Nord. Une barrière de rue dont une extrémité est sur la partie gazonnée en bordure et l'autre extrémité dans la voie de circulation en direction nord. Un signaleur routier portant un habit jaune fluo et un casque blanc positionné à côté de la barrière de rue. Un véhicule foncé qui emprunte la voie nord en passant à quelques pieds du signaleur. Deux cônes orange. Deux barrières de rue inclinées de chaque côté d'une surface où l'asphalte a été cassé et dénivelé, dans la voie de circulation fermée en direction sud.
- Le même site, à quelques secondes d'intervalle : le signaleur est au centre de la voie nord. Aucun véhicule n'emprunte cette voie. La photographie indique 8h19 et un agrandissement de celle-ci est également en preuve. Le Tribunal est hésitant quant à l'ordre chronologique de ses deux photographies dont la même heure 8h19 apparaît, mais il considère que cela est de moindre importance.
- La photographie indique 8h49 : l'intersection de la rue du Plein Air et du chemin de la Côte Nord, focalisé cette fois sur la voie de circulation en direction sud fermée. Le signaleur routier décrit précédemment à 8h19 s'est déplacé dans la voie nord. Un cône orange positionné au début de la surface d'asphalte travaillée et dénivelée. Trois camions qui circulent sur le chemin de la Côte Nord. Cinq cônes espacés à des intervalles réguliers positionnés sur le terre-plein central, le long du chemin de la Côte Nord, à l'ouest de l'intersection.
- La photographie indique 9h00 : l'intersection de la rue du Plein Air et du chemin de la Côte Nord, démontrant les voies nord et sud de la rue du Plein Air. Sur la voie nord, une barrière de rue positionnée de façon à bloquer

50% de la voie et placée en bordure de la voie. Sur la barrière de rue, un panneau assez grand, mais dont on ne peut voir que le verso blanc. Un cône orange au centre des deux voies, sur la ligne jaune. Le signaleur routier à droite de ce cône, entièrement dans la voie nord fermée. Deux barrières inclinées protégeant l'accès à la section travaillée de l'asphalte. Un cône à l'extrémité droite de la voie, direction sud, à proximité de la bordure de ciment. Deux travailleurs avec un dossard jaune et un dossard orange, des casques blancs, en discussion.

- La photographie indique 9h07 : une autre section de la rue du Plein Air. Deux barrières de rue : une dans la piste cyclable à gauche des deux voies de circulation, l'autre bloquant l'accès à la voie de droite. Trois cônes orange : deux à chaque extrémité des voies de circulation et un au centre. Sur la première barrière, deux panneaux : « voie barrée » et « détour ». Sur la deuxième barrière, deux panneaux : « virage en U » et « rue barrée ».
- La photographie indique 9h08 : une autre intersection. Une barrière de rue bloquant entièrement la voie de droite. Sur la barrière, trois panneaux de signalisation : « (illisible) », « voie barrée », « (illisible) + flèche à droite ».
- La photographie indique 9h10 : une autre section de la rue du Plein Air, montrant une intersection d'une rue résidentielle. Au stop, un panneau de signalisation orange : « (illisible) + flèche continuer tout droit ».

[9] Dans la portion de rue fermée se trouve un concessionnaire automobile Mercedes.

[10] Le plan de l'ingénieur ne prévoit aucun signaleur routier. L'ingénieur témoigne que son plan est conforme aux exigences de la réglementation. Le plan prévoit plusieurs panneaux positionnés des côtés est et ouest de la rue du Plein Air, sur le chemin de la Côte Nord, pour indiquer la fermeture de la rue du Plein Air. Certains panneaux doivent être installés à une distance de 50 mètres avant l'intersection, sur le chemin de la Côte Nord, avant de tourner à droite aux feux de circulation pour emprunter la voie nord de la rue du Plein Air, où est positionné le signaleur routier. Sur la barrière de rue, un panneau doit être installé indiquant :

« RUE DU PLEIN AIR FERMÉE
DU XX SEPTEMBRE AU XX OCTOBRE 2024
TRAVAUX DE RÉFECTION
DÉTOUR PAR RUE DE LA GRANDE ALLÉE ».

[11] Le plan de signalisation de l'ingénieur prévoit que des panneaux de signalisation additionnels doivent être installés à d'autres intersections. Ils ne font pas l'objet du présent constat d'infraction.

[12] Sur le plan de l'ingénieur, le Tribunal compte sur le côté est de la rue du Plein Air, sept rues en croissant ou en boucle qui s'y greffent. Il est d'une évidence qu'un grand nombre de résidences sont touchées par le détour à faire. Quant à la portion directement fermée, selon la preuve faite, 6 ou 7 résidences ainsi qu'un concessionnaire automobile sont enclavés.

[13] C'est la première journée des travaux. Les résidents ne sont pas familiers avec la signalisation en place.

[14] De son propre chef, le surintendant de la défenderesse décide de placer deux signaleurs routiers, un à chaque extrémité de la section de la rue qui est barrée sauf pour la circulation locale.

[15] Il témoigne avoir agi ainsi parce que c'était la première journée, mais que pour les autres journées, il n'en aurait pas demandé. Les panneaux étaient à eux seuls suffisants pour faire le travail.

[16] La CNESST reproche à la défenderesse d'avoir contrevenu à l'article 10.3.1 du *Code de sécurité pour les travaux de construction*¹ (ci-après le Code), la signalisation n'étant pas conforme, commettant une infraction à l'article 236 de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*².

[17] Les éléments constitutifs de l'infraction sont :

1. La date : le ou vers le 25 septembre 2024;
2. Le lieu : un chantier de construction situé sur la rue du Plein Air, entre le chemin de la Côte Nord et de la Place du Canoë, à Mirabel;
3. Alors que Pavage Multipro inc. agit à titre de maître d'œuvre;
4. La signalisation est non conforme à l'article 10.3.1 du *Code*.

[18] Seul le dernier élément est contesté.

[19] L'article 10.3.1 prévoit que le maître d'œuvre doit voir à ce que tout chantier de construction soit pourvu d'une signalisation conforme aux *Normes* des chapitres 1, 4 et 6 du Tome V du manuel intitulé « Signalisation routière »³.

¹ RLRQ, c. S-2.1, r.4.

² RLRQ, c. S-2.1.

³ *Normes* établies et consignées par le ministre des Transports en vertu du deuxième alinéa de l'article 289 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

[20] De l'avis du Tribunal, la CNESST est liée par le libellé qu'elle a choisi⁴. Elle ne peut pas plaider un manquement à l'obligation générale prévue à l'article 2.4.4 du Code, au moment de sa plaidoirie.

[21] L'ingénieur Juteau témoigne qu'il a appliqué la *Norme* requise pour une situation de fermeture complète d'une section de rue. Dans cette situation, la *Norme* du Tome V ne prévoit pas la présence d'un signaleur routier. Le Tribunal est d'avis que la *Norme* appliquée est la bonne. Le Tribunal est satisfait que la défenderesse a mis en place deux signaleurs routiers, un à chaque extrémité de la fermeture de rue, même si le plan n'en exigeait aucun. L'inspectrice a fait ajouter un troisième signaleur pour gérer la circulation devant le commerce du concessionnaire automobile. Le Tribunal ne croit pas que celui-ci était requis en vertu d'une *Norme* du Tome V. Il n'y voit aucun manquement.

[22] L'inspectrice a émis plusieurs hypothèses non supportées par la preuve. Notamment, que plusieurs véhicules ne respectaient pas la fermeture de la rue barrée et ne faisaient pas le détour. Or, en aucun temps, elle n'a fait la preuve par ses observations d'un véhicule qui aurait traversé le chantier d'un bout à l'autre.

[23] Sur les photos prises par l'inspectrice, il est possible de constater la présence d'un signaleur routier devant l'autobus scolaire et un second dans l'intersection litigieuse. Le Tribunal conclut qu'il y avait deux signaleurs routiers sur place pour contrôler la circulation locale.

[24] L'ingénieur a été questionné sur une des notes générales apparaissant à la page 2/8 du plan de signalisation. La note indique « Prévoir des signaleurs en quantité suffisante pour gérer la circulation aux accès chantier, aux intersections et extrémités, des contresens, aux traverses piétonnières entravées et aux résidences enclavées; T-60 requis à chaque approche ». Sa réponse fut que si des signaleurs avaient été nécessaires en vertu de cette note, ils auraient été indiqués au plan. Selon lui, faire l'ajout d'un signaleur lorsque la *Norme* n'en exige pas, engendre de mettre à risque un travailleur.

[25] L'ingénieur a admis que s'il avait été mis au courant du réel volume de voitures potentielles, son plan aurait été différent. On peut s'interroger sur l'absence de signaleur prévu puisque le plan lui-même démontre le grand nombre de rues résidentielles se raccordant à la rue du Plein Air. Cependant, dans les circonstances, ce n'est pas l'ingénieur qui est visé par le constat, mais plutôt la défenderesse. Le Tribunal constate que la situation a été bien évaluée par la défenderesse. Elle a d'emblée requis la présence de deux signaleurs aux deux extrémités de la section de rue fermée, sauf pour la circulation locale.

[26] Une seconde *Norme* applicable est celle relative aux panneaux de signalisation. L'ingénieur Juteau témoigne que son plan exigeait les panneaux suivants : un homme au

⁴ Voir R. c. Saunders, 1990 CanLII 1131 (CSC), [1990] 1 R.C.S. 1020.

travail, un virage à droite, une barrière pour barrer l'accès à la rue placée à 30 mètres et un détour à droite. Au « panneau de détour à droite », l'ingénieur a prévu un chemin de contournement pour les usagers. Le Tribunal constate que les photographies prises par l'inspectrice démontrent que cette signalisation était installée, conformément au plan.

[27] Une autre *Norme* énumérée au Tome V concerne les barrières⁵ qui servent à fermer en partie un chemin public à la circulation lors de travaux. Elles doivent, en tout temps, être installées près des limites de l'aire de travail devant la partie de l'aire de travail qui fait face à la circulation. Elles doivent bloquer 80% de l'entrave sur la voie ou le chemin. Par contre, il y a une exception lorsque la circulation locale est autorisée, un espace suffisant doit être aménagé pour permettre le passage des véhicules. En l'espèce, la barrière qui est sujette à des questionnements, est celle qui fait face à la seule voie de la chaussée qui n'est pas empiétée par les travaux, soit celle en direction nord. Une seconde barrière est placée conformément à la *Norme*, devant la section des travaux et obstrue l'entièreté de la seule voie de la chaussée en direction sud.

[28] La CNESST reproche aussi au maître d'œuvre :

- Qu'un de ses signaleurs se trouve au milieu de la chaussée de la voie en direction nord pour exercer le contrôle de la circulation et;
- Que la barrière qui devrait restreindre, tout en laissant un espace suffisant pour permettre la circulation locale sur la voie nord, se trouve sur la partie gazonnée adjacente. Elle prétend au danger de happement. Le Tribunal constate qu'une photographie prise par l'inspectrice démontre la situation décrite.

[29] Le représentant du maître d'œuvre, M. Deslongchamps, agit à titre de surintendant sur le chantier. Il travaille pour la défenderesse depuis 25 ans. Il est dans le domaine de la construction depuis 40 ans. Il possède une carte d'installation de la signalisation, de vérification des plans de signalisation et de la gestion en circulation.

[30] Avant le début des travaux, il a fait une réunion de chantier avec tous les travailleurs pour expliquer la nature des travaux et la méthode de travail. Il a avisé les signaleurs où mettre les panneaux de signalisation.

[31] Il témoigne qu'à 7h30, il a vérifié et toute la signalisation était en place conformément au plan de l'ingénieur. La barrière litigieuse était positionnée sur la chaussée. Elle empêchait la circulation, sauf pour un espace suffisant pour la circulation locale.

[32] Selon lui, pendant sa présence sur le chantier de 07h30 à 8h00, aucune signalisation n'a été déplacée.

⁵ Tome V de la *Norme de la signalisation routière*, ministère des Transports du Québec, chapitre 4, art. 4.6.

[33] Il a quitté le chantier 5 minutes avant l'arrivée de l'inspectrice. Un employé l'a avisé par téléphone et il est revenu aussitôt sur le chantier. Il était de retour 3 à 5 minutes après l'appel.

[34] Il ne peut expliquer pourquoi la barrière a été déplacée sur le côté gazonné de la chaussée en direction nord. Il émet des hypothèses. Il appert que des camions d'eau doivent se rendre sur le chantier pour humidifier l'asphalte. Le Tribunal note la présence d'un gros camion aux feux de circulation, à l'intersection litigieuse, qui paraît sur une photographie prise par l'inspectrice.

[35] Il émet également une hypothèse pour l'autobus scolaire pris en photo par l'inspectrice. Il est possible qu'il soit passé à l'intersection et que la barrière ait dû être tassée pour le laisser passer.

[36] Le Tribunal considère plausibles les hypothèses émises, appuyées par les photographies.

[37] L'article 4.19.1 de la *Norme* indique que le panneau « Circulation locale seulement » permet une circulation locale seulement pour les résidents, les clients des commerces ou les travailleurs dont le lieu de travail est situé dans l'endroit fermé.

[38] Le Tribunal est d'opinion qu'une circulation locale permise ne signifie pas une interdiction totale de circuler. Selon le libellé de la *Norme*, le blocage de la voie de circulation nord à 80% n'est pas de rigueur lorsque la circulation locale est permise. Il faut laisser un passage suffisamment grand pour que les véhicules qui sont de la circulation locale puissent passer. Le Tribunal considère que le geste de tasser la barrière pour laisser le passage d'un véhicule plus gros, de façon momentanée, n'enfreint pas la *Norme*. La preuve démontre qu'il était nécessaire de tasser la barrière, sans quoi un véhicule plus gros qu'une voiture standard, n'avait pas l'espace suffisant pour passer.

[39] L'inspectrice a émis un avis de fermeture de chantier jusqu'à ce que :

- La barrière litigieuse soit remise sur la voie nord et;
- Le signaleur se positionne derrière un cône, protégé entre celui-ci et la section des travaux sur la voie sud, au centre de la rue plutôt qu'au centre de la voie nord.

[40] Les correctifs ont été immédiatement exécutés et l'inspectrice a permis la réouverture du chantier.

[41] La preuve en défense apporte un élément supplémentaire. La demande initiale de correctifs exigeait que les barrières soient déplacées de quelque 50 pieds, malgré que cela ne concordait pas avec le plan approuvé par l'ingénieur. Cette méthode a été essayée, mais puisque les véhicules voyaient les barrières seulement lorsqu'ils étaient engagés dans la voie nord, il y avait un danger.

[42] À la suite de ce constat, les barrières ont été remises à leur emplacement original, directement à l'intersection afin d'être visibles avant de s'engager dans la voie nord barrée. Selon le surintendant, l'inspectrice a constaté le tout et elle était d'accord. La preuve de la CNESST est silencieuse à cet égard.

[43] Le surintendant apporte aussi l'élément additionnel que le représentant de la Ville, donneur d'ouvrage du projet, est présent sur une des photographies. Celui-ci se serait montré satisfait du plan de signalisation de l'ingénieur ainsi que de l'installation de la signalisation faite par SBR.

[44] L'inspectrice a pris deux photographies sur lesquelles on peut lire l'heure 8h19. Le signaleur est au centre de la voie nord dans un cas et à l'extrême gauche de la voie nord, près de la bordure de ciment dans l'autre cas. Le Tribunal conclut que la position du signaleur est mobile.

[45] La configuration des lieux démontre que les véhicules sont ralentis par des feux de circulation. Une barrière orange est sur la partie gazonnée, à proximité de la chaussée en direction nord. Le signaleur porte un dossard et un pantalon jaune fluorescent, avec des bandes transversales orange. Deux cônes de 4 pieds de hauteur sont présents sur les voies nord et sud de la chaussée, à côté de la bordure de ciment. Une seconde barrière orange est en position inclinée, dans la voie sud, devant une section d'asphalte retirée ayant l'aspect d'une légère dénivellation. Il y a présence de panneaux de signalisation 50 mètres avant l'intersection. L'intersection est achalandée. Il y a du trafic. La vitesse est réduite. Tous les éléments de la signalisation sont visibles. Dans ces circonstances, le Tribunal est d'opinion que l'hypothèse d'un happement n'est raisonnable.

[46] Le Tribunal retient que la *Norme* du Tome V ne prévoit pas où devrait se positionner le signaleur pour les fins de son travail. Dans le contexte décrit, le Tribunal n'est pas convaincu qu'en se positionnant au centre et à l'extrême gauche de la voie nord, il y avait un manquement à la réglementation.

[47] Finalement, bien que le Tribunal considère que la preuve de manquement n'a pas été faite, le Tribunal est également convaincu que la défenderesse a pris les précautions nécessaires pour s'assurer de ne pas commettre une infraction à la réglementation en matière de signalisation routière. Elle a requis les services de SBR, une entreprise spécialisée en cette matière. Elle a fait confectionner un plan signé par un ingénieur. Elle s'est assurée, en vérifiant avant le début des travaux, que la signalisation routière était installée conformément au plan de l'ingénieur. Le plan de l'ingénieur respecte la *Norme*. Bien que l'ingénieur ne recommandait pas la présence d'un signaleur routier, de son propre chef, le surintendant de la défenderesse en a requis deux.

[48] **Le Tribunal** est satisfait que la défenderesse a démontré selon la balance des probabilités qu'elle a agi avec diligence raisonnable.

[49] **Pour ces motifs**, le Tribunal acquitte la défenderesse.

NATHALIE DUPERRON ROY

Me François Bilodeau
Procureur pour la poursuivante

Me Camille Fournelle
Procureure pour la défenderesse

Date d'audience : Le 5 novembre 2025