



Tribunal de santé et sécurité au travail Canada

Référence : Air Canada c. Ron Andrews, Gerald Dodds et Terry Hanson, 2012 TSSTC 19

Date : 2012-06-22
Dossier : 2011-14
Rendue à : Ottawa

Entre :

Air Canada, appelante

et

Ron Andrews, Gerald Dodds et Terry Hanson, intimés

Affaire : Appel interjeté en vertu du paragraphe 146(1) du *Code canadien du travail* de l'instruction émise par un agent de santé et de sécurité en vertu du paragraphe 145(2)

Décision : L'instruction est modifiée.

Décision rendue par : M. Michael McDermott, agent d'appel

Langue de la décision : Anglais

Pour l'appelante : M. Stephen Bird, avocat, Bird Richard

Pour l'intimé : M. Ian Roland, avocat, Paliare Roland Rosenberg Rothstein S.E.N.C.R.L.

MOTIFS DE DÉCISION

[1] La présente décision concerne un appel interjeté en vertu du paragraphe 146(1) du *Code canadien du travail* (le Code) d'une instruction émise le 4 février 2011 par l'agent de santé et de sécurité (agent de SST) Domenico Iacobellis en vertu de l'alinéa 145(2)a) du Code à la suite d'un constat de danger en vertu du paragraphe 129(6). L'agent d'appel Richard Lafrance a suspendu l'instruction en vertu du paragraphe 146(2), le 16 mai 2011.

Contexte

[2] Aux environs de 6 h, le 24 janvier 2011, les intimés ont exercé leur droit de refuser du travail, jugeant que ledit travail représentait un danger au sens du paragraphe 128(1) du Code. Les trois intimés, Ron Andrews, Gerald Dodds et Terry Hanson, sont employés d'Air Canada, l'appelante, à titre d'opérateurs de remorque à l'Aéroport International Pearson de Toronto (International Pearson). Leurs craintes concernaient principalement la décision d'Air Canada de modifier l'équipe du tracteur sans barre Douglas, la faisant passer d'une équipe de deux personnes titulaires d'un permis d'exploitation de véhicules côté piste de classe D délivré par l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA), ou D-AVOP, communément et ci-après nommé permis D, à une équipe de deux personnes, dont l'une serait titulaire d'un permis D, et l'autre, d'un permis D (assistant) de la GTAA, ou permis DA.

[3] Le titulaire d'un permis DA peut conduire un véhicule dans l'aire de trafic, mais il ne peut le faire dans les aires de manœuvre de l'aéroport. Les aires de manœuvre comprennent les pistes et les voies de circulation, mais non l'aire de trafic adjacente aux édifices du terminal. Il faut être titulaire d'un permis D pour conduire un véhicule dans les aires de manœuvre. Le tracteur sans barre Douglas, ses caractéristiques et sa complexité particulières feront l'objet d'une description plus détaillée ci-dessous. À ce stade, il suffit de savoir que ce modèle de tracteur, contrairement aux tracteurs utilisant une barre de remorquage, soulève et fixe l'ensemble de la roue avant de l'aéronef au berceau du tracteur, pour ensuite procéder au remorquage vers la destination prévue dans l'aéroport.

[4] Le Programme du travail de Ressources humaines et Développement des compétences Canada (RHDC) a été informé des refus à environ 8 h, le 24 janvier 2011. L'agent de SST s'est rendu sur le lieu du travail le jour même, vers 12 h. Les trois employés, confrontés à la perspective d'une équipe modifiée, ont exprimé la conviction que la formation et les connaissances d'un employé titulaire d'un permis DA relatives à l'aire de manœuvre côté piste sont insuffisantes pour s'acquitter du rôle et des tâches du second membre de l'équipe du tracteur sans barre Douglas. Ils se sont dits préoccupés du fait qu'un employé titulaire d'un permis DA ne peut se servir de la radio dans les aires de manœuvre, et que l'absence d'un deuxième employé titulaire d'un permis D, possédant des connaissances relatives aux pistes et aux voies de circulation, allait accroître les responsabilités déjà importantes du conducteur titulaire d'un permis D concernant la conduite et les communications avec les tours de contrôle du trafic au sol.

Pendant que les trois employés remplissaient leur déclaration de travail individuelle de refus de travailler, l'agent de SST a remarqué qu'ils étaient tous d'un commun accord par rapport à leurs déclarations. Il a confirmé qu'il s'agissait d'un refus en groupe. Les trois déclarations de refus de travailler se lisent comme suit :

M. Andrews : [Traduction] J'ai l'impression que mettre avec moi dans le remorqueur une personne qui n'a pas la même formation que moi est dangereux. Cette personne n'a pas les connaissances relatives au côté piste requises pour le siège à gauche (passager). Il devrait passer l'examen « D » de la GTAA pour détenir les connaissances relatives au côté piste.

M. Dodds : [Traduction] Je crois qu'il est dangereux de faire un remorquage avec quelqu'un qui n'est pas titulaire d'un permis D, en raison du manque de connaissances et de compétences relatives à l'« aire de manœuvre » de l'aéroport. L'environnement complexe des pistes et des voies de circulation exige des connaissances et une formation pertinentes afin d'éviter toute incursion sur piste pour l'ATC.

M. Hanson : [Traduction] La directive de la compagnie du 28 juin 2010 m'empêche d'utiliser un dispositif de communication pendant la conduite dans les aires de circulation et de manœuvre. Selon cette nouvelle procédure, mon rôle ne sera pas seulement de communiquer avec l'aire de trafic ou le sol, mais également de me préoccuper des autres appels dirigés vers d'autres aires de trafic autour de moi. Il est impossible d'exécuter toutes les tâches de communication et de conduite tout en surveillant l'aéronef auquel je suis rattaché.

[5] Les représentants d'Air Canada ont affirmé à l'agent de SST que la présence de deux employés titulaires d'un permis D dans un tracteur de remorquage n'est pas nécessaire. Selon eux, la modification apportée à la composition de l'équipe du tracteur sans barre Douglas est motivée par le besoin d'une plus grande souplesse dans les horaires de l'effectif des conducteurs titulaires d'un permis D. Ils précisent qu'une évaluation des risques a été réalisée en mai 2010 en présence d'un membre du Comité de sécurité et de santé au travail, et qu'un essai de deux jours de l'équipe mixte D et DA a eu lieu dans la semaine précédant les refus.

[6] L'agent de SST a dressé une liste exhaustive de 23 faits qu'il juge avoir été établis par son enquête. Ces faits touchent divers domaines, notamment : les tâches d'agencement préalables au remorquage, les responsabilités pendant le remorquage, les qualifications et la formation reçue, les pratiques comparables en vigueur dans d'autres aéroports et les caractéristiques particulières d'International Pearson. Avant de pouvoir déplacer un aéronef, l'équipe de deux personnes doit procéder à certaines tâches, comme l'activation de l'unité d'alimentation de secours (UAS), une vérification en trente points de l'extérieur de l'aéronef, la fixation de la remorque et le désengagement du frein de l'aéronef.

[7] Une fois les tâches d'agencement terminées, on communique avec le contrôle du trafic au sol de l'aéroport pour une autorisation. Cette communication est maintenue tout au long du remorquage pour l'autorisation des déplacements. Selon la détermination de l'agent de SST, la procédure actuelle fait en sorte que les deux membres de l'équipe titulaires d'un permis D se partagent ces tâches, l'un étant responsable de l'opération ou de la conduite du tracteur et du maintien de la conscience visuelle de la situation du trafic autour de l'aéroport, et l'autre s'acquittant des fonctions de communication radio, qu'il confirme et retransmet, tout en changeant de fréquence pendant le déplacement, pour rester dans la portée d'une tour ou l'autre.

[8] L'agent de SST a constaté que ces tâches seraient réparties différemment entre les deux membres de l'équipe de remorquage par la procédure modifiée. Il en a conclu que même si un employé titulaire d'un permis DA pouvait s'acquitter des tâches d'agencement préliminaires, ce même employé serait incapable de gérer les communications radio. De plus, une fois la remorque et l'aéronef en mouvement, les tâches et les responsabilités du DA prendraient fin jusqu'à l'arrivée à destination. L'opérateur de remorque devrait alors ajouter les communications à la conduite et au maintien de la conscience de la situation.

[9] La répartition des fonctions entre les employés titulaires de permis D et DA relevée par l'agent de SST semble avoir un lien avec les faits qu'il a établis en matière de qualification et de formation pour les deux classes de permis. Il note que le permis D est délivré par la GTAA aux employés ayant suivi un programme de formation obligatoire, pratique et théorique, et ayant réussi les examens établis par la GTAA. Bien que la GTAA délivre également le permis DA, l'agent de SST est d'avis que la GTAA n'établit pas d'examens pour cette classe de permis. Tout en admettant qu'un employé titulaire d'un permis DA recevra une formation sur l'utilisation d'une radio, l'agent de SST a conclu que cet employé ne sera pas autorisé à utiliser la radio dans l'aire de manœuvre. Enfin, il signale que les employés titulaires d'un permis DA ne reçoivent aucune formation sur les détails de l'aire de manœuvre, notamment en ce qui concerne la désignation des pistes et des voies de circulation. L'appelante conteste ces faits du rapport de l'agent de SST, et certains autres. Comme nous le verrons plus loin, ces questions exigent un examen approfondi dans le cadre du présent appel.

[10] Pour en arriver à sa décision, l'agent de SST a tenu compte des tâches et des responsabilités supplémentaires, décrites au précédent paragraphe, qui incomberaient exclusivement au titulaire d'un permis D de l'équipe de deux personnes du tracteur sans barre Douglas. Il a noté que les opérateurs de remorquage travaillent dans toutes les conditions météorologiques et que l'opérateur titulaire d'un permis D devra effectuer des tâches multiples, étant donné que son coéquipier ne pourra pas utiliser la radio et n'aura pas de connaissances relativement à la géographie de l'aire de manœuvre. Il en a conclu que ces facteurs représentent un risque d'incursion pouvant donner lieu à des blessures, ainsi qu'à l'existence d'un danger au sens du Code. Il a émis l'instruction suivante, qui fait l'objet du présent appel :

[Traduction]
DANS L'AFFAIRE DU *CODE CANADIEN DU TRAVAIL*
PARTIE II – SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTION À L'EMPLOYEUR EN VERTU DE
L'ALINÉA 145(2)a)

Le 24 janvier 2011, l'agent de santé et sécurité soussigné a procédé à une enquête relativement à un refus de travailler de **Gerald Dodds, Terry Hanson, Andrew Rons** (sic) au lieu de travail exploité par Air Canada, employeur assujéti à la partie II du *Code canadien du travail*, et dont l'adresse est le C.P. 6002 (Opérations de remorquage), AP TORONTO, Mississauga (Ontario) L5P 1B4, ledit lieu de travail étant parfois connu sous le nom d'Air Canada – Opérations de remorquage.

L'agent de santé et de sécurité estime que l'exécution d'une tâche crée un danger pour les employés au travail :

la mise en œuvre de la modification, qui créera une équipe composée d'un employé titulaire d'un permis D et d'un employé titulaire d'un permis DA aux opérations de remorquage, constitue un danger. Cette nouvelle procédure ajoute la tâche de surveiller la radio et de communiquer avec les différentes tours de contrôle pendant la conduite du tracteur, tout en maintenant une conscience de la situation dans l'aérodrome. L'attention de l'employé titulaire d'un permis D doit donc passer entre plusieurs tâches, ce qui pose le risque d'une incursion pouvant entraîner des blessures.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(2)a) de la partie II du *Code canadien du travail*, de cesser cette contravention immédiatement.

ait à Mississauga, ce 4^e jour de février 2011.

Domenico Iacobellis
Agent de santé et de sécurité
Certificat : ON1279

Questions en litige

[11] La première question en l'espèce consiste à savoir si l'agent de santé et de sécurité a erré en concluant à l'existence d'un danger dans le cas des refus de travailler invoqués par les intimés en vertu du paragraphe 128(1) du Code.

[12] Dans l'éventualité où je conclus que l'agent de santé et de sécurité n'a pas erré en concluant à l'existence d'un danger, je dois déterminer si l'instruction émise et portée en appel est justifiée et appropriée.

Éléments de preuve

[13] L'information qui suit repose sur les éléments de preuve essentiellement descriptifs et incontestés, recueillis par témoignage ou par des pièces déposées par les parties pendant les audiences. Des audiences ont eu lieu à Toronto, le 27 septembre et les 28 et 30 novembre 2011.

[14] L'appelante a convoqué deux témoins aux audiences. Le premier de ces témoins est M. John Spellacy, qui agit chez Air Canada à titre de directeur, Programmes de sécurité, à International Pearson. Il travaille pour la compagnie depuis 1984. Il y a d'abord agi comme agent d'escale et, à compter de 1995, comme coordonnateur, Santé et sécurité à l'unité de négociation, poste qu'il a occupé jusqu'à ce qu'il assume ses fonctions actuelles, en 2010. Le second témoin de l'appelante est M. Don Campbell, directeur, Services en vol et bagages, un poste auquel il a été nommé environ 18 mois avant les audiences. Auparavant, il a travaillé pendant 22 ans à titre d'agent d'escale à International Pearson.

[15] Les intimés ont aussi appelé deux témoins. Le premier est M. Craig Adams, employé d'Air Canada à International Pearson au poste d'instructeur par intérim, Formation sur le remorquage, et membre de l'unité de négociation. M. Adams a agi à titre de préposé d'escale pour la compagnie pendant 32 ans. De cette période, 25 années ont été passées au service de remorquage. Il est instructeur à temps plein depuis huit ans, agréé à ce titre par la GTAA. Il est également agréé par Industrie Canada à titre d'examineur pour le certificat restreint d'opérateur radio (compétence aéronautique), plus souvent connu sous l'appellation CRO-A. M. Adams est seul instructeur à temps plein d'Air Canada des programmes de formation de permis D et DA. Le second témoin des intimés est M. Terry Hanson. Il a été nommé au poste d'opérateur de remorque quatre ans avant les audiences, après avoir occupé plusieurs fonctions au cours de sa carrière de 32 ans à Air Canada. M. Hanson est l'un des employés ayant invoqué le refus de travailler.

[16] Le permis D de la GTAA autorise son titulaire à conduire des véhicules dans l'aire de manœuvre, y compris le tracteur sans barre Douglas. Toutefois, en raison de la complexité de ce véhicule, Air Canada fournit une formation supplémentaire de quatre semaines à ses opérateurs. Les candidats au programme de formation du permis D de la GTAA à Air Canada ont généralement au moins deux ans d'expérience à titre d'agent d'escale. Ils doivent être titulaires d'un permis de conduire provincial valide et d'un CRO-A à jour. Industrie Canada publie un guide d'étude à l'intention des candidats au CRO-A. En outre, Air Canada a élaboré le plan de leçon d'un cours de quatre heures destiné aux employés qui désirent se qualifier [Pièce 1, onglets 2a et 2b]. La réussite de ce cours vise à doter les participants des connaissances de l'alphabet, du langage, des procédures et des protocoles spécialisés utilisés dans les communications radio internationales.

[17] Le syllabus de la formation du permis D est présenté dans le Plan de leçon de la GTAA [Pièce 1, onglet 1]. Ce cours est donné par M. Adams et comporte sept modules. Un examen écrit constitue le huitième module. Le premier module porte sur les

Directives de circulation dans les aéroports (DCA). Le visionnement de la vidéo AVOP de la GTAA et une discussion connexe constitue la première heure d'un cours d'une heure et demie. La réalisation de ce module doit familiariser les candidats avec les règles de l'aire de manœuvre, des voies de circulation et des pistes, et leur permettre d'interpréter correctement les marquages, l'éclairage et les autres types de signalisation de l'aérodrome. Le deuxième module est un cours de deux heures portant sur l'édifice de radiocommunications aéroportuaires. La matière tire parti d'informations qui devraient être connues des candidats, titulaires du certificat CRO-A.

[18] Les modules trois à sept comportent un cours pratique pour le conducteur dans une camionnette doté d'une radio, ou un véhicule similaire. Ils commencent par un parcours d'orientation dans l'aire de manœuvre, au cours duquel le candidat observe l'instructeur, qui gère à la fois la conduite et les communications radio. Les candidats au permis D passent ensuite à un cours de conduite sous la supervision de l'instructeur, qui gère les communications radio. Ce premier cours est suivi de trois autres, toujours sous la supervision de l'instructeur, dans lesquels les candidats conduisent et gèrent les communications radio avec les tours de contrôle de la circulation aérienne (ATC) au sol. Chacun de ces modules dure une heure et demie, la dernière demi-heure étant consacrée à des exercices portant sur la géographie de l'aéroport. Les candidats y remplissent notamment des cartes AVOP vides de l'aérodrome en y apposant les marquages appropriés.

[19] Le dernier module d'une heure est un examen en trois volets établi par la GTAA. La note de passage pour chaque volet est 90 %. L'examen pratique est donné et évalué par un employé agréé de la GTAA, et non pas par un employé agréé d'Air Canada. Bien que le plan de leçon prévoie douze heures en classe et des périodes d'exercice pratique à la conduite, y compris l'examen final, l'ensemble du programme de formation au permis D d'Air Canada se répartit sur deux semaines, ou dix jours ouvrables, ce qui permet de consacrer plus de temps à des éléments particuliers du programme. Le permis D est valide pendant trois ans et les titulaires sont tenus de passer des examens de renouvellement écrits et pratiques. M. Adams donne également le cours de renouvellement.

[20] Fait important à noter, Air Canada ne considère pas que le permis D donne automatiquement droit à son titulaire d'occuper le poste de conducteur de tracteur sans barre Douglas. M. Spellacy, qui considère ce cours comme le cœur de la formation sur le tracteur sans barre, précise que le candidat doit passer quelque quatre semaines de formation supplémentaire, d'accompagnement et de conduite supervisée du tracteur de remorquage, sous les auspices de M. Adams, avant d'être affecté à une équipe pour effectuer un remorquage. Selon son témoignage, des examens écrits et des évaluations pratiques sont imposés tout au long de la formation. Les examens et les évaluations sont conçus et supervisés par le personnel d'Air Canada. M. Adams joue un rôle important dans ce processus. La note de passage de l'évaluation pratique est 100 % [Pièce 1, onglet 3]. En ce qui concerne le taux de réussite des candidats, M. Spellacy a avancé un

niveau d'attrition d'environ cinquante pour cent après le premier programme de formation de dix jours de la GTAA.

[21] Le permis DA, également délivré par la GTAA, est le permis de base requis des préposés d'escale pour conduire dans l'aire de trafic, mais pas dans l'aérodrome au-delà de l'aire de trafic. Les titulaires d'un permis DA ne sont pas tenus d'obtenir la qualification CRO-A. Les exigences de formation sont fixées par la GTAA, mais, tout comme c'est le cas pour le permis D, la formation est donnée par le personnel d'Air Canada, notamment M. Adams. Le contenu du cours comprend la visualisation de la vidéo AVOP, l'enseignement de la géographie, de la signalisation et de l'éclairage de l'aéroport, des signaux à bras et des divers éléments connexes aux fonctions d'un préposé d'escale. Les candidats doivent réussir un examen de 30 questions à choix de réponse et démontrer leur connaissance de la géographie de l'aéroport, ainsi que de réussir un examen de conduite pratique dans l'aire de trafic. La GTAA établit les examens, mais ils peuvent être supervisés par le personnel d'Air Canada agréé pour ce faire. Les titulaires d'un permis DA doivent réussir un examen de renouvellement écrit tous les trois ans.

[22] C'est le titulaire du poste qu'octroie le permis DA, assistant au remorquage et placier, qu'Air Canada a tenté d'affecter comme deuxième membre d'équipe pour le tracteur sans barre Douglas. Cette personne ne pourrait faire fonctionner ou conduire le tracteur, mais elle devrait gérer les communications radio, tout en agissant comme deuxième paire d'yeux pour le conducteur. Le niveau de formation et l'expérience de la personne occupant le poste d'assistant au remorquage sont à la base des refus de travailler et du présent appel. Dans son rapport, l'agent de SST renvoie constamment au titulaire de ce poste comme l'« employé DA ». Pendant les audiences, on a employé l'expression « assistant au remorquage ». Un candidat à la formation de l'assistance au remorquage devrait être titulaire d'un permis DA de la GTAA avant de commencer le programme. Le plan de leçon [Pièce 1, onglet 13] présente un cours de 31 heures, donné sur quatre jours, soit deux jours en classe et deux jours de formation en cours d'emploi. Le nombre maximal d'inscriptions par classe est de six candidats, divisés en deux groupes de trois pendant les jours de formation en cours d'emploi. On trouvera la liste complète des volets du cours à page cinq du plan de leçon [deux jours ont été ajoutés à la formation depuis la suspension de l'instruction].

[23] La plupart des candidats en formation au poste d'assistant au remorquage ne sont pas titulaires d'un CRO-A. Il se peut toutefois qu'on leur ait remis une copie du guide d'étude d'Industrie Canada avant de commencer la formation. Le premier jour, trois heures sont réservées à la formation sur les communications radio. Cette formation comprend des communications simulées, de l'information sur les fréquences radio locales et une revue du guide d'étude du CRO-A. Le deuxième jour, 90 minutes sont consacrées à l'examen du CRO-A. De cette durée, 45 minutes sont réservées à la géographie de l'aérodrome, afin de la ramener à la mémoire du candidat et d'ajouter aux connaissances déjà acquises pour l'obtention du permis DA. Parmi les autres volets du cours, on compte de la formation en classe et la formation pratique sur la vérification en 30 points d'un aéronef avant son déplacement, la liste de contrôle préalable au remorquage et la liste de

contrôle du remorquage, ainsi que les signaux à bras. Les candidats sont également initiés au tracteur sans barre Douglas, sans toutefois le conduire, et visitent certains lieux, comme une tour d'ATC au sol.

[24] Comme son nom l'indique, le tracteur sans barre Douglas n'a pas de barre de remorquage, mais soulève plutôt la roue avant de l'avion jusqu'au berceau du tracteur. L'avantage de cette technique, comparativement à un tracteur à barre, serait la vitesse de remorquage et, contrairement au tracteur à barre, il n'y a pas lieu de placer un membre de l'équipe dans le poste de pilotage de l'aéronef pendant le remorquage. Ce tracteur est doté d'un système de direction informatisé à commande électrique, plutôt que du mécanisme à commande directe que l'on retrouve sur un tracteur à barre. Le système informatisé facilite les virages et les déplacements en « crabe » des roues du tracteur. On doit apparemment s'habituer à la sensation pendant la conduite, étant donné le délai de la réponse informatique du volant, par rapport à la réponse immédiate d'un mécanisme à commande directe [Pièces 3, 4 et 5, photographies et caractéristiques du remorqueur].

[25] Le siège et le poste de conduite se trouvent à l'intérieur de la cabine et pivotent à 180 degrés, ce qui permet au conducteur de faire face à l'aéronef pendant que le tracteur recule pour ramasser les roues avant, puis de se retourner pour procéder au remorquage. La remorque est un véhicule de conduite à droite. Deux radios sont installées sur le côté gauche, soit le côté passager de la cabine, à l'opposé du conducteur. Une de ces radios sert aux communications avec l'ATC au sol et l'autre aux communications du réseau de la compagnie. Le tracteur sans barre Douglas vient en trois formats, ce qui permet de remorquer des aéronefs de différentes tailles. Air Canada utilise le tracteur sans barre Douglas depuis environ 15 ans. C'est la seule compagnie aérienne à le faire à International Pearson, et elle ne l'utilise nulle part ailleurs. Il a été question d'un autre transporteur de l'aéroport utilisant possiblement un tracteur sans barre, mais pas un modèle fabriqué par Douglas.

[26] Les éléments de preuve quant à aux équipes de tracteur sans barre d'autres compagnies à International Pearson révèlent qu'elles font appel à un titulaire de permis D et un titulaire de permis DA. Les pratiques d'Air Canada dans les autres aéroports canadiens vont comme suit : équipe de deux titulaires de permis D à Montréal; équipe d'un titulaire de permis D et un titulaire de permis DA à Vancouver et Ottawa; équipe d'un titulaire de permis D et un employé du service d'entretien à Halifax. Comme Calgary semble aux prises avec une pénurie de titulaires de permis D, le remorquage est effectué par le personnel du service d'entretien.

[27] Les éléments de preuve factuels quant aux exigences de la GTAA concernant les équipes des tracteurs de remorquage confirment que l'opérateur de la remorque doit être titulaire d'un permis D valide et d'un CRO-A. La GTAA n'exige pas la présence de deux personnes dans un tracteur sans barre pendant le remorquage d'un aéronef dans l'aire de manœuvre. Bien que rien dans les Directives de circulation aérienne (DCA) ne semble empêcher un deuxième membre de l'équipe du tracteur sans barre titulaire d'un CRO-A de gérer les communications radio, la procédure de la GTAA exige que le

conducteur maintienne un contact radio avec l'ATC au sol, tout en précisant que l'opérateur sera tenu responsable en cas de problème. Cette dernière information se trouve à la Pièce 1, onglet 7. Nous y reviendrons plus loin.

[28] Enfin, pendant les audiences, on a mentionné le fait qu'International Pearson est l'aéroport le plus achalandé du Canada, de même que de sa taille et la complexité de ses opérations, ainsi que l'existence d'un bon nombre de « points chauds » sur les pistes et les voies de circulation. On allègue que les équipes d'Air Canada doivent parfois faire plus de 100 remorquages en 24 heures, dont soixante pour cent sont effectués au moyen des tracteurs sans barre Douglas de la compagnie. Certains remorquages sont d'une distance de sept kilomètres. Ces faits ne sont pas contestés sur le fond. Il est généralement admis que les opérations de remorquage ont lieu peu importe les conditions météorologiques [la Pièce 2, une carte globale d'International Pearson de la GTAA et la Pièce 7, une carte des voies de circulation et des pistes soulignant les points chauds, illustrent la superficie et la complexité de l'aéroport].

Observations des parties

Observations de l'appelante

[29] L'avocat de l'appelante soulève deux questions essentiellement préliminaires avant d'aborder la principale substance de l'affaire. Tout d'abord, il allègue que les refus de travailler étaient de nature anticipative, étant donné que les employés ayant exercé leur droit au refus de travailler n'ont jamais travaillé avec un assistant au remorquage. Deuxièmement, il soutient que les refus s'inscrivent dans un enjeu de relations de travail et renvoie à une décision du Conseil canadien des relations industrielles de 1981. À cette époque, la partie II du Code était la partie IV, et la disposition sur le refus de travailler était l'article 82.1, et non pas l'article 128(1) actuel. La citation pertinente de la décision Gallivan et Devco se lit comme suit :

L'employé doit se prévaloir judicieusement du droit que lui reconnaît l'article 82.1 de refuser un travail et ne doit y recourir que pour des raisons de sécurité. Abuser de ce droit en l'utilisant à d'autres fins, par exemple pour marquer des points dans la négociation collective, finira à la longue par compromettre les objectifs visés par la Partie IV [maintenant partie II] du Code. [...] Chaque fois que le refus d'exécuter un travail coïncidera avec d'autres conflits en relations du travail, le Conseil se montrera particulièrement minutieux dans l'examen de la question.

[30] Interrogé lors de l'interrogatoire principal sur la question des relations de travail sous-jacente et de son incidence sur les opérations de remorquage, M. Spellacy a mentionné une période de près de trois ans auparavant, alors qu'un certain nombre d'opérateurs de remorquage avait démissionné de leur poste, ce qui avait donné lieu à des difficultés de dotation au service de remorquage. M. Spellacy, alors membre de l'unité de négociation, rappelle que les opérateurs de remorquage concernés, qui auraient été

titulaires d'un permis D, demandaient une prime à la rémunération déjà prévue dans la convention collective. L'affaire a été portée en arbitrage. Selon M. Spellacy, l'arbitre a jugé que la démission de leur poste correspondait à une action concertée et a exigé que les opérateurs de remorquage restent à leur poste pendant environ trois ans. Lorsque la question lui a été posée, M. Spellacy a affirmé que la période de trois ans serait arrivée à échéance vers mai ou juin 2011.

[31] En faisant abstraction des questions préliminaires et pour résumer le tout, l'avocat de l'appelante fait valoir que plusieurs conclusions et déterminations de l'agent de SST au cours de son enquête, consignées par la suite dans son rapport, sont erronées et non fondées. Il fait en outre valoir que l'agent de SST n'a pas examiné ni tenu compte de certains facteurs pertinents à l'enjeu soulevé par les employés ayant invoqué le refus de travailler. Si l'agent de SST avait tiré des conclusions différentes et bien fondées, de l'avis de l'appelante, sur la base de ses constats, et s'il avait élargi son enquête à des questions non étudiées, l'avocat de l'appelante soutient que ledit agent de SST serait parvenu à une détermination d'« absence de danger » en ce qui concerne la modification apportée à l'équipe du tracteur sans barre Douglas par l'employeur, qui faisait passer l'équipe deux employés titulaires d'un permis D à un opérateur titulaire d'un permis D accompagné dans le deuxième siège d'un employé assistant au remorquage.

[32] À titre subsidiaire, si l'agent de SST avait conclu à l'existence d'un danger, même après avoir corrigé ce que l'appelante considère comme des erreurs et des omissions dans ses constats et son enquête, l'avocat de l'appelante prétend que l'instruction appropriée aurait dû se limiter aux lacunes de la formation.

[33] Comme il a été décrit ci-dessus, l'essentiel des conclusions de l'agent de SST est que l'opérateur de remorquage titulaire d'un permis D, qui doit se concentrer sur la conduite et la conscience de la situation, se retrouve avec des responsabilités accrues en l'absence d'un autre employé titulaire d'un permis D comme second dans le tracteur. L'agent de SST conclut que l'employé assistant au remorquage sera incapable d'utiliser la radio et manquera de connaissances sur la géographie de l'aéroport. Ainsi, l'opérateur-conducteur titulaire d'un permis D assume la responsabilité des deux fonctions et doit porter son attention tour à tour à plusieurs tâches. Cette situation crée un risque d'incursion pouvant entraîner des blessures. En réponse aux prétentions de l'agent de SST, l'avocat de l'appelante remet en question ses constatations et ses conclusions par rapport aux témoignages et aux éléments de preuve inscrits au dossier lors des audiences.

[34] Dès le début de ses observations, l'avocat fait valoir qu'il existe une grande similitude entre les responsabilités envisagées pour l'employé assistant au remorquage et les responsabilités actuelles du deuxième membre d'équipe titulaire d'un permis D, qui n'est pas l'opérateur de remorquage et qui ne conduit pas le tracteur de remorquage. Il énumère ces responsabilités comme comprenant les tâches d'agencement et autres procédures de remorquage, les communications radio et la conscience de la géographie de l'aéroport. Après avoir relevé des responsabilités similaires, l'avocat fait valoir le caractère comparable de la matière du programme de formation des assistants au

remorquage, plus particulièrement en ce qui concerne les communications radio et les volets de la géographie de l'aérodrome, et de la matière envisagée par le plan de leçon du permis D de la GTAA.

[35] En ce qui concerne les communications radio, l'avocat fait valoir que l'assistant au remorquage et le deuxième membre de l'équipe titulaire d'un permis D seront détenteur d'un CRO-A. Il note en outre que le programme de formation des assistants au remorquage réserve trois heures à la radio [Pièce 1, onglet 13, page 5], alors que le plan de leçon de la formation du permis D n'en prévoit que deux [Pièce 1, onglet 1, page 13]. L'avocat soutient que les deux employés reçoivent une formation comparable sur les communications radio et que l'appelante a toujours eu l'intention de faire fonctionner la radio par l'employé assistant au remorquage, tout comme c'était le cas du deuxième membre de l'équipe titulaire d'un permis D.

[36] La question de savoir si les règles de la GTAA exigent que deux personnes se trouvent dans un tracteur de remorquage pendant un remorquage est soulevée dans le témoignage de M. Spellacy et dans les preuves qu'il a obtenues des représentants de la GTAA. Ses échanges par courriel avec le gestionnaire principal de la sécurité et des activités sécuritaires et avec le coordonnateur, examinateur AVOP et activités de formation, en septembre 2011, confirment qu'il n'existe pas de règle ni d'exigence de la GTAA ou de l'AVOP au sujet de la présence de deux personnes dans un tracteur au cours d'un remorquage dans l'aire de manœuvre, mais que le conducteur doit être titulaire d'un permis D et d'un CRO-A [Pièce 1, onglet 7]. [Les conclusions de l'agent de SST à ce sujet étaient que la GTAA n'exige pas que deux opérateurs de remorque titulaires d'un permis D soit assignés à un même remorquage.]

[37] M. Spellacy avait entamé l'échange par courriel pour une autre raison, soit pour savoir ce que les règles de la GTAA disaient au sujet de l'opération de la radio par un assistant au remorquage à partir du siège du passager du tracteur pendant un remorquage. Les réponses ne sont pas vraiment définitives. Elles indiquent que les DCA ne mentionnent pas l'opération de la radio par un assistant au remorquage titulaire d'un permis DA avec un CRO-A, mais que l'opérateur de remorque doit maintenir le contact radio avec le contrôle du trafic au sol pour l'ATC et serait tenu responsable en cas de problème.

[38] Cette information confirme la division des responsabilités entre l'opérateur de tracteur sans barre et l'assistant au remorquage décrite à la page 18 du chapitre 6, de la publication 70 d'Air Canada [Pièce 1, onglet 4]. Il y est indiqué que l'opérateur de remorquage est responsable d'établir les communications avec le contrôle du trafic au sol et de surveiller toutes les communications. L'assistant au remorquage doit [Traduction] « occuper le siège de l'observateur dans le tracteur de remorquage pour communiquer les dangers et les instructions à l'opérateur de tracteur de remorquage, au besoin » et « maintenir les communications avec l'opérateur de tracteur de remorquage pendant le remorquage ». Cette division des responsabilités est répétée mot à mot dans les diapositives 25 et 26 aux pages 40 et 41 du Plan de leçon de l'assistant au remorquage.

Après quelque équivoque dans son témoignage, M. Spellacy a conclu que les conclusions de l'agent de SST que l'assistant au remorquage sera formé pour utiliser la radio, mais qu'il [Traduction] « n'aura pas le droit d'utiliser la radio dans l'aire de manœuvre » étaient incorrectes. Il a indiqué qu'il n'y avait rien dans les règles qui empêchait l'assistant au remorquage détenant un CRO-A d'utiliser la radio.

[39] L'avocat de l'appelante observe que, contrairement aux conclusions de l'agent de SST que l'assistant au remorquage [Traduction] « ne reçoit pas de formation au sujet des détails de l'aire de manœuvre, particulièrement la désignation des pistes et des voies de circulation », l'assistant au remorquage aura une formation et des connaissances suffisantes au sujet de la géographie de l'aéroport pour assumer les responsabilités de ce poste. La période de 45 minutes réservée à la géographie de l'aéroport dans le Plan de leçon de l'assistant au remorquage permet de ramener à la mémoire du candidat ces connaissances, qu'il possède déjà puisqu'il est titulaire d'un permis DA.

[40] M. Don Campbell, qui a mentionné avoir passé l'examen écrit pour le permis DA tous les trois ans pendant les 22 années où il a travaillé à titre de préposé d'escale, a affirmé dans son témoignage que la géographie de l'aéroport dans l'aire de manœuvre fait partie du programme de formation pour le permis DA et qu'on y parlait de la signalisation et de l'éclairage de l'aérodrome. Les candidats visionnent la vidéo AVOP sur la conduite dans l'aéroport. Il mentionne avoir fait une visite d'une durée de quatre heures avec l'instructeur. MM. Campbell et Spellacy ont confirmé que l'examen écrit du permis DA comprend un examen à choix multiples de 30 questions et exige que les candidats démontrent leur connaissance de la géographie de l'aéroport en remplissant des cartes vides des pistes et voies de circulation de l'aérodrome. Des exemples de cartes vides sont présentés à la pièce 1, onglets 15 a et b.

[41] Le témoignage de M. Campbell et la présence des cartes vides dans la partie sur la géographie de l'aéroport du Plan de leçon de l'assistant au remorquage (qui suivent la page 24) prouvent que les candidats au poste d'assistant au remorquage devront passer de tels exercices. L'avocat calcule qu'il est question de la géographie de l'aéroport pendant quatre heures au total dans le programme de formation du permis D de la GTAA et il postule que la révision de 45 minutes au cours de la formation d'assistant au remorquage dure, au pire, 3 heures 15 minutes moins longtemps. Il se demande si la différence dans la durée de la formation serait suffisante pour justifier de conclure à l'existence d'un danger et, conformément à la position subsidiaire de l'appelante, affirme qu'une simple augmentation de la durée de la formation du candidat au poste d'assistant au remorquage permettrait de prévenir toute faille à cet égard.

[42] Répliquant à la conclusion de l'agent de SST que les titulaires de permis DA ne passent pas d'examen de la GTAA, M. Spellacy confirme qu'ils passent des examens répondant aux normes de la GTAA. Comme il est mentionné précédemment, la GTAA élabore les examens écrits et les pratiques, mais l'examen peut être donné par le personnel d'Air Canada accrédité par la GTAA à cette fin. Les employés titulaires d'un permis DA doivent passer un examen écrit pour renouveler leur permis tous les trois ans.

[43] L'appelante conteste également les conclusions de l'agent de SST au sujet du rôle de l'assistant au remorquage pendant le remorquage d'un aéronef dans l'aire de manœuvre, soit que son rôle et ses responsabilités prennent fin à l'arrivée à destination. L'avocat affirme que les responsabilités de l'assistant au remorquage demeurent les mêmes que celles du second employé titulaire d'un permis D qui occupe le siège de l'observateur dans la remorque. La division des tâches mentionnée dans la Publication 70 d'Air Canada est répétée mot à mot dans le Plan de leçon de l'assistant au remorquage, y compris qu'il lui incombe de communiquer les dangers ou les instructions à l'opérateur pendant le remorquage.

[44] En plus de contester des conclusions particulières de l'agent de SST, l'appelante allègue qu'il n'a pas relevé certains facteurs pertinents aux refus ou qu'il n'en a pas suffisamment tenu compte. Bien qu'il ait noté la pratique d'Air Canada au sujet des équipes de remorquage dans d'autres aéroports canadiens, l'avocat mentionne que l'agent de SST n'a pas tenu compte des pratiques de trois autres fournisseurs de services de remorquage à International Pearson qui, selon ce que M. Spellacy lui a mentionné, n'ont pas recours à une équipe de remorquage constituée de deux employés titulaires d'un permis D.

[45] L'avocat conteste également le fait que l'agent de SST n'a pas parlé à l'opérateur de remorque titulaire d'un permis D qui a participé à l'essai afin de savoir ce qu'il pensait de la composition de l'équipe. De même, il conteste le fait que l'agent de SST n'a pas communiqué avec l'assistant au remorquage titulaire d'un permis DA qui a aussi participé à l'essai ni à l'employé qui devait occuper le siège de l'observateur le jour des refus, afin d'évaluer leur niveau de formation et leurs connaissances.

[46] L'avocat affirme que l'agent de SST a peu porté attention à l'évaluation des risques du 7 mai 2010 [Pièce 1, onglet 6], où on affirme qu'il aurait trouvé une confirmation que la formation d'assistant au remorquage était adéquate pour les tâches de ce poste et qu'il aurait constaté que le fait qu'un membre de l'équipe soit assistant au remorquage n'était pas mentionné parmi les risques relevés par le Comité de sécurité et de santé au travail local. La conclusion de l'agent de SST qu'il n'avait pas été question de l'évaluation des risques avec le Comité de sécurité et de santé au travail était contredite par M. Spellacy, qui était coordonnateur, Santé et sécurité de l'unité de négociation au moment où l'évaluation a été effectuée.

[47] Au sujet de l'article intitulé *An analysis of the causes of airfield incursions attributed to ground vehicles*, publié par le Transportation Research Board (TRB) des États-Unis et fondé sur une étude de 2 774 incursions dans près de 450 aérodromes au cours d'une période de dix ans terminée en janvier 2008 [Pièce 1, onglet 10], l'avocat allègue que l'agent de SST a donné trop d'importance à l'étude. Dans son rapport, l'agent de SST relève quatre principales causes d'incursions tirées de l'article : 1. le manque de formation; 2. le manque de conscience de la situation; 3. le manque de communication adéquate; et 4. la distraction du conducteur.

[48] L'avocat allègue que l'agent de SST a accepté le résumé sans consulter les faits présentés dans le rapport complet. Il mentionne les quatre niveaux de gravité des incursions sur la piste mentionnées dans l'article, qui vont du niveau D, peu ou pas de chance de collision, au niveau A, exigeant des mesures extrêmes pour éviter une collision ou collision survenue. Il note que les incursions de niveau A et B ne représentent que cinq pour cent des incidents étudiés et que le niveau D représente soixante pour cent des incidents. Il ajoute qu'aucun des exemples touchant la conscience de la situation cités dans l'étude ne s'applique aux circonstances du refus et qu'environ 25 % des incursions signalées étaient causées par des piétons et d'autres étaient causées par des taxis et des véhicules sans équipement de communication fonctionnel. Certains des incidents rapportés mettaient en cause du personnel sans formation officielle relativement aux activités d'un aéroport. L'avocat allègue que l'étude dénote un risque extrêmement faible d'incursion et que l'agent de SST aurait dû conclure qu'elle n'appuyait pas la conclusion d'existence d'un danger.

[49] L'onglet 11 de la Pièce 1 est un extrait d'un rapport du Bureau de la sécurité des transports (BST) sur les incursions sur les pistes à International Pearson en novembre 2007. Le rapport mentionne que l'incident mettait en cause deux aéronefs et qu'au moins un des membres de l'équipe de pilotage ne connaissait pas bien l'aéroport et approchait la limite de la journée de travail de l'équipe. L'avocat affirme que l'agent de SST n'aurait pas dû tenir compte de ce document.

[50] Les dernières observations de l'avocat soulignent les points soulevés dans le témoignage des intimés. Deux de ces points doivent être mentionnés ici. Dans sa preuve, l'avocat des intimés a présenté une vidéo produite pour le Discovery Channel dans laquelle M. Craig Adams, instructeur des tracteurs à barre de remorquage à temps plein, a amené un caméraman pour faire une démonstration du tracteur sans barre Douglas, dans laquelle il remorquait un aéronef et entrait sur une piste dans l'aire de manœuvre. Ce faisant, M. Adams s'occupait des tâches d'agencement, conduisait et communiquait avec les tours de contrôle du trafic au sol de l'ATC sans l'aide d'un second membre de l'équipe de remorquage. L'avocat de l'appelante mentionne dans ses observations que la vidéo prouve que le fait qu'un membre de l'équipe de remorquage soit un assistant au remorquage ne constitue pas un danger.

[51] Le second point à souligner porte sur les allégations des intimés voulant que le fait que l'équipe compte une deuxième personne titulaire d'un permis D leur permettait de se remplacer au poste d'opérateur ou d'observateur et ainsi d'éviter la fatigue. L'avocat de l'appelante affirme que ce remplacement n'était pas mentionné dans les refus et que rien n'indiquait que cela constituait un risque en matière de sécurité puisqu'il n'était pas mentionné par l'agent de SST dans son enquête.

[52] Dans la conclusion de ses observations et de son argument, l'avocat de l'appelante me rappelle que le paragraphe 28 de l'arrêt *Martin c. Canada*¹ soutient que « [l']appel interjeté devant l'agent d'appel est un appel *de novo* » et que le paragraphe 27 de la même décision de la Cour fédérale ajoute que :

Aux termes de l'article 146.1 [édicte, *idem*], l'agent d'appel peut « modifier, annuler ou confirmer » les instructions de l'agent de santé et sécurité. L'agent d'appel peut par ailleurs annuler les instructions que l'agent de santé et sécurité a données en vertu du paragraphe 145(2) et qui, selon lui, ne sont pas indiquées. Toutefois, comme il est maintenant investi des mêmes pouvoirs que l'agent de santé et sécurité, il peut aussi modifier les instructions en donnant celles que, selon lui, l'agent de santé et sécurité aurait dû donner.

[53] L'avocat me rappelle de plus une citation partielle d'une décision d'un agent d'appel dans l'arrêt *Rehab Rivers c. Air Canada*² : « ma compétence législative se limite à prendre une décision qui repose sur les circonstances existantes au moment du refus de travailler afin de déterminer si l'Ag.SST en est arrivé à la décision correcte », et que, au sujet du fait qu'un danger doit être réel et non spéculatif, le paragraphe 36 de l'arrêt *Verville c. Canada*³, au paragraphe 36, énonce :

Sur ce point, je ne crois pas non plus qu'il soit nécessaire d'établir précisément le moment auquel la situation ou la tâche éventuelle se produira ou aura lieu. Selon moi, les motifs exposés par la juge Tremblay-Lamer dans l'affaire *Martin*, susmentionnée, en particulier le paragraphe 57 de ses motifs, n'exigent pas la preuve d'un délai précis à l'intérieur duquel la situation, la tâche ou le risque se produira. Si l'on considère son jugement tout entier, elle semble plutôt reconnaître que la définition exige seulement que l'on constate dans quelles circonstances la situation, la tâche ou le risque est susceptible de causer des blessures, et qu'il soit établi que telles circonstances se produiront à l'avenir, non comme simple possibilité, mais comme possibilité raisonnable.

[54] Compte tenu de cette jurisprudence, des témoignages et éléments de preuve présentés et des arguments formulés pour l'appelante, l'avocat de l'appelante m'invite à me mettre à la place de l'agent de SST et de conclure qu'il n'existait pas de danger au sens du Code lorsque les intimés ont exercé leur droit de refuser de travailler le 24 janvier 2011; que la formation et les connaissances des assistants au remorquage répondent aux exigences des tâches en questions, et que les refus, s'ils n'étaient pas motivés par des préoccupations au sujet des relations de travail, étaient hypothétiques et spéculatifs. À titre subsidiaire, si j'en viens à la conclusion qu'il existait un danger au moment des refus en raison du manque de formation, je devrais modifier l'instruction et obliger l'appelante à pallier les lacunes de la formation.

¹ 2005 CAF 156.

² 2010 TSSTC 11.

³ 2004 CF 767.

Observations des intimés

[55] L'avocat des intimés affirme que la seule question à laquelle on doit répondre est celle de savoir s'il existe ou non un danger lié à la santé et à la sécurité découlant de la décision d'Air Canada de modifier l'équipe de remorquage des tracteurs sans barre Douglas pour qu'elle compte un opérateur titulaire d'un permis D et un assistant au remorquage sans permis D à titre d'observateur au lieu de deux employés titulaires d'un permis D. Il convient qu'au cœur du débat se trouvent les qualifications et les compétences du deuxième membre de l'équipe relativement aux communications radio et à la géographie de l'aéroport, qui constituent un soutien important pour l'opérateur de remorque puisqu'il doit accorder toute son attention à la manœuvre de la remorque.

[56] L'avocat ajoute qu'il ne s'agit pas de savoir si le second membre de l'équipe peut conduire le tracteur sans barre Douglas, puisque cette habileté est acquise à la suite d'une formation supplémentaire après l'obtention du permis D. Ainsi, l'avocat affirme que l'appelante a mis trop l'accent sur les parties du Plan de leçon du permis D de la GTAA portant sur la conduite, qui, selon lui, ne portent pas tant sur les habiletés de conduite que sur l'utilisation de la radio et l'expérience pratique de la géographie de l'aérodrome. Bref, l'observation des intimés est que le programme de formation interne de l'appelante ne donne pas à l'assistant au remorquage suffisamment d'habiletés et de connaissances sur ces sujets cruciaux et que, contrairement au permis D, il n'y a pas d'examen externe par la GTAA. L'avocat allègue que le fait de ne pas exiger que le second opérateur ait un permis D constitue un danger pour la santé et la sécurité de l'équipe de remorquage et potentiellement du public.

[57] Citant l'arrêt *Verville c. Canada* au sujet d'« avis de témoins ordinaires ayant l'expérience requise, lorsque tels témoins sont en meilleure position que le juge des faits pour se former l'opinion », l'avocat utilise fréquemment le témoignage des témoins des intimés, Craig Adams, formateur à temps plein d'Air Canada pour les permis D et DA, et Terry Hanson, opérateur de tracteurs sans barre Douglas d'Air Canada et un des trois employés ayant exercé le droit de refus. Les deux témoins ont parlé de l'importance du fait que le second membre de l'équipe soit titulaire d'un permis D.

[58] Le témoignage de M. Adams mentionnait la complexité du tracteur sans barre Douglas, qui compte cinq modes de conduite et est la seule remorque à commande électrique utilisée à International Pearson. Il a mis l'accent sur le positionnement des deux radios du tracteur sur le côté droit du siège du passager ce qui, si son équipier ne possède pas une formation suffisante, oblige l'opérateur de remorque à se pencher vers le côté pendant qu'il conduit pour passer d'une fréquence à une autre parmi les cinq fréquences utilisées pour le contrôle du trafic au sol pour l'ATC à International Pearson.

[59] M. Adams a appelé l'opérateur de remorque le capitaine, doté de responsabilités supplémentaires liées à la conduite et au retour de la remorque et de son chargement à destination en sécurité, processus qu'il a qualifié de fréquent, sur de longues distances,

dans toutes les conditions météorologiques et en tout temps. De l'avis de M. Adams, ces facteurs appuient la nécessité d'avoir recours à un second membre possédant les mêmes qualifications que l'opérateur de remorque pour qu'il soit en mesure de le remplacer. À ce sujet, M. Hanson a mentionné dans son témoignage qu'il préférerait alterner d'un jour à l'autre l'employé occupant le second rôle afin d'atténuer la fatigue.

[60] Au sujet de la vidéo de Discovery Channel présentant M. Adams en train de conduire un tracteur sans barre Douglas chargé dans l'aire de manœuvre sans équipier, l'avocat, comme l'avait fait M. Adams, met l'accent sur le fait que la démonstration a eu lieu pendant une période tranquille à International Pearson et que des arrangements avaient été pris à l'avance avec Air Canada, avec l'approbation d'ATC.

[61] Pour appuyer l'allégation que le programme de formation des assistants au remorquage d'Air Canada souffre difficilement la comparaison avec celui du permis D de la GTAA, l'avocat souligne encore une fois le témoignage des témoins des intimés. En se fondant sur ce témoignage, l'avocat suggère qu'une lacune générale de la formation d'assistant au remorquage se situe dans l'accent qu'elle met sur la base théorique plutôt que pratique. Au sujet des communications radio, l'avocat affirme que, pour réussir l'examen d'Industrie Canada et obtenir un CRO-A, dans le cadre du Plan de leçon d'assistant au remorquage, il suffit au candidat d'étudier le livre, sans même utiliser réellement une radio. Il rappelle que le témoignage de M. Adams a permis d'apprendre que, pendant le programme de formation de deux semaines pour obtenir le permis D de la GTAA, les candidats, qui auraient déjà un CRO-A à titre de prérequis, reçoivent chaque jour de la formation sur les habiletés radio, en commençant par des simulations en classe, pour passer ensuite aux appels sur le terrain lorsque l'instructeur est au volant.

[62] Il en va de même pour la géographie de l'aéroport. L'avocat des intimés affirme que le programme de formation des assistants au remorquage ne se compare pas à celui du permis D. Il allègue que le témoignage de M. Adams, qui reconnaît que les deux programmes comprennent le visionnement de la vidéo AVOP ainsi que d'autres caractéristiques communes, démontre que le temps consacré chaque jour aux pratiques des candidats au permis D dépasse amplement la leçon de 45 minutes sur la géographie de l'aéroport prévue dans le Plan de leçon des assistants au remorquage. L'avocat affirme que les deux témoins des intimés qualifient cette période de 45 minutes de survol de l'information sur la géographie. Il ajoute que l'exposition à l'aérodrome et à sa signalisation fait partie du programme du permis D et que M. Hanson juge ce facteur particulièrement important, puisque la signalisation des pistes et voies de circulation est souvent inclinée pour être lue par le pilote plutôt que par l'équipe de remorquage au sol.

[63] L'avocat souligne la différence entre les processus d'examen de chacun des programmes. Il note que le processus du permis D est établi et administré par la GTAA et que M. Adams a confirmé que les examens comportent des volets écrits et pratiques. L'avocat souligne que l'employé candidat au poste d'assistant au remorquage est évalué par un formateur d'Air Canada et qu'il pourrait être avantageux pour la société de faire en sorte que tous les candidats réussissent. Il est également mentionné que, bien que

l'examen pour le permis D doit être passé tous les trois ans, l'assistant au remorquage n'a pas passé de nouveau l'examen.

[64] L'avocat affirme que l'évaluation des risques du 7 mai 2010 [Pièce 1, onglet 6] est d'une utilité très limitée pour établir les dangers associés aux opérations de remorquage. Cette observation semble surtout fondée sur les limitations du processus visant à créer le document. M. Adams a mentionné dans son témoignage qu'aucun des dirigeants du comité d'évaluation n'avait d'expérience en remorquage et qu'ils avaient décliné l'offre de se joindre aux membres de l'unité de négociation au cours d'un remorquage. Il a ajouté qu'un consultant pour la direction avait dicté sa version des risques au comité sans possibilité de discussion et que, par conséquent, trois membres de l'unité de négociation avaient choisi de ne pas assister au deuxième jour de la réunion et avaient été remplacés.

[65] Quant à l'article du TRB sur les incursions dans les aérodromes [Pièce 1, onglet 10], l'avocat affirme que l'appelante porte à faux l'article lorsqu'elle suggère que la fréquence des incursions catastrophiques est très faible. Selon lui, le fait est que le risque potentiel est très élevé puisque les erreurs de conduite peuvent causer la mort ou des blessures graves. Faisant écho à l'arrêt *Verville*, l'avocat allègue que la survenance de tels événements à l'avenir n'est pas qu'une simple possibilité, mais bien une possibilité raisonnable. Pendant ses conclusions finales, à l'appui des préoccupations au sujet des incursions potentielles, l'avocat a présenté un article publié dans le *Toronto Star* le 27 novembre 2011 et intitulé « Near collision at Pearson not such a rare event ». L'article mentionne que des incursions surviennent en moyenne une fois par jour dans les aéroports canadiens.

[66] Aussi pendant les conclusions finales, l'avocat des intimés a présenté un mémoire d'études sur l'utilisation du cellulaire au volant et l'augmentation des erreurs du conducteur lorsque son attention est divisée. Il établit un parallèle avec l'utilisation de la radio dans le tracteur de remorquage et parle du besoin qu'un second équipier qualifié soit présent pour s'occuper des communications radio et permettre à l'opérateur de se concentrer sur la conduite.

[67] Les intimés rejettent l'allégation que leur refus était motivé par des questions de relations de travail et l'avocat a examiné la nature des motifs exprimés par les employés pour justifier leur refus. Il conclut que tous les éléments de leurs plaintes ont été présentés dans la preuve comme de réelles préoccupations des témoins des intimés et qu'aucune preuve n'indiquait que les refus étaient motivés par des questions de relations de travail ou étaient liés à d'anciennes questions de relations de travail.

[68] Au sujet de la question connexe d'un refus anticipé, l'avocat affirme que le fait qu'il soit anticipé ne rend pas le refus invalide ou ne signifie pas qu'il est motivé par des questions de relations de travail. Il souligne que les employés ont refusé de travailler en raison d'un changement fondamental de leurs conditions de travail les plaçant en équipe avec un assistant au remorquage dont la formation est manquante ou inadéquate.

[69] Pour conclure, l'avocat rappelle les principaux éléments des arguments des intimés, affirmant qu'une activité déjà empreinte de risques est rendue encore plus dangereuse lorsqu'un des deux membres de l'équipe ne possède que des connaissances théoriques sur l'aérodrome et ne possède pas d'expérience sur le fonctionnement de la radio. Il réfute ce qu'il appelle une allégation de l'appelante, soit que les assistants au remorquage pourront apprendre la géographie de l'aérodrome pendant qu'ils exercent leurs fonctions, alléguant que, sans une formation et des connaissances adéquates, les titulaires d'un poste prendront beaucoup de temps à prendre confiance. Soulignant la complexité d'International Pearson, l'avocat demande le maintien de la décision de l'agent de SST et qu'Air Canada continue d'avoir recours à deux opérateurs de remorque dans ses activités de remorquage ou, à tout le moins, qu'elle fournisse une formation adéquate de niveau D au deuxième équipier dans le tracteur sans barre Douglas.

Réponse de l'appelante

[70] Sans être en désaccord avec les intimés sur le fait que la question au cœur de l'affaire est celle des qualifications et des compétences des assistants au remorquage, l'avocat de l'appelante met l'accent sur le fait que cet équipier est la deuxième ressource de l'opérateur de remorque et que ses qualifications doivent être évaluées en conjonction avec les compétences et les qualifications de l'opérateur de remorque.

[71] L'avocat défend l'argument, présenté dans ses observations initiales et contesté par les intimés, selon lequel les instructions de conduite constituent une partie importante du programme de formation du permis D de la GTAA, puisque le volet de conduite dure sept heures et demie, soit 68 % du Plan de leçon de 11 heures. Il ajoute que la preuve démontre que le permis D est essentiel pour conduire dans l'aire de manœuvre et que l'examen de la GTAA évalue la capacité à le faire.

[72] Quant à la suffisance du programme de formation des assistants au remorquage, l'avocat conteste de nombreux points soulevés dans les arguments des intimés. Il est en désaccord avec l'affirmation que l'examen du permis D de la GTAA est nécessaire pour vérifier si le candidat au poste d'assistant au remorquage possède les compétences et connaissances nécessaires pour les tâches de ce poste, mais il ajoute que, si cela est nécessaire, on pourrait demander à Air Canada de créer un programme particulier pour évaluer les compétences des candidats au poste d'assistant au remorquage.

[73] En réponse aux affirmations contraires, l'avocat affirme que le programme de formation des assistants au remorquage fournira de la formation pratique, notamment dans les véhicules, sur la géographie de l'aéroport et les communications radio, semblable à celle fournie aux candidats au permis D de la GTAA. Il allègue que les deux jours ajoutés au programme depuis la suspension permettront d'assurer que cette formation est adéquate. Il conteste également l'affirmation de M. Adams que les candidats au permis D ne conduisent pas et n'utilisent pas la radio pendant leur formation et il allègue que cela va à l'encontre du plan de leçon prescrit par la GTAA. Dans un

contexte semblable, l'avocat conteste le fait que les intimés qualifient le plan de leçon de lignes directrices.

[74] L'avocat rejette l'observation des intimés que le programme de formation des assistants au remorquage a été élaboré sans consulter les opérateurs de remorque. Il maintient que le programme a été élaboré à la suite de l'évaluation des risques du 20 mai 2010. Il affirme que la direction d'Air Canada, des représentants des travailleurs en matière de santé et sécurité et M. Adams ont participé au processus d'évaluation des risques et que les intimés tentent de minimiser la valeur de l'évaluation des risques parce que leur syndicat s'est retiré du processus.

[75] En réponse à l'argument des intimés que la complexité d'International Pearson rend nécessaire le recours à un deuxième titulaire de permis D dans le tracteur sans barre Douglas, l'avocat affirme qu'aucune preuve ne démontre que deux opérateurs sont nécessaires à cette fin et il souligne que M. Adams était en mesure d'opérer l'équipement sur une piste active, à laquelle s'ajoutaient les distractions que comporte un tournage, seul et sans préoccupations apparentes au sujet de la sécurité.

[76] Question quelque peu connexe et liée au témoignage de M. Hanson, l'avocat affirme que les employés qui ont exercé leur droit de refus considéraient que la formation relative au côté piste des assistants au remorquage était insuffisante, alors qu'ils ne connaissaient pas du tout la qualité de cette formation.

[77] Pour ce qui est de la question de la formation des assistants au remorquage en général, l'avocat affirme ce qui suit : [Traduction] « La question n'est pas de savoir si la formation fournie est supérieure ou même équivalente à celle fournie aux opérateurs titulaires d'un permis D. La question est de savoir si les qualifications des assistants au remorquage combinées à la formation complète de l'opérateur de remorque exposent l'opérateur de remorque à un danger. » L'avocat allègue qu'aucune preuve n'appuie une telle conclusion.

[78] Au sujet de l'article du *Toronto Star* mentionné précédemment au paragraphe 65, l'avocat souligne qu'il n'était pas accessible à la date de l'audience et qu'il ne peut pas être présenté comme nouvelle preuve. Il ajoute que l'article présente des statistiques sans mentionner la source, parle de deux aéronefs plutôt que des véhicules, n'est pas pertinent pour le personnel au sol, manque de valeur probante et ne devrait pas être accepté.

[79] Pour ce qui est de la documentation présentée par les intimés au sujet des distractions que comporte l'utilisation du cellulaire au volant, l'avocat conteste longuement sa pertinence, mais il trace essentiellement une distinction entre un appel qui distrait et un appel faisant partie d'un travail, c'est-à-dire le déplacement d'une remorque en suivant les autorisations et instructions de l'ATC. Il ajoute que l'opérateur de remorque est [Traduction] « uniquement responsable de la conduite de la remorque » et [Traduction] « n'a pas à communiquer avec l'ATC ». Cette dernière responsabilité incombe plutôt à l'assistant au remorquage.

Analyse

Questions préliminaires

[80] Tout d'abord, j'aborderai la question soulevée par l'avocat de l'appelante au sujet du caractère anticipatif des refus et de son allégation qu'ils étaient motivés par des questions de relations de travail sous-jacentes. Au sujet du caractère anticipatoire, il faut se rappeler le contexte des refus du point de vue des employés ayant invoqué le refus de travailler. Les témoignages et la preuve présentés pendant les audiences ont démontré que la pratique en vigueur était d'avoir recours à deux opérateurs de remorques, chacun titulaire d'un permis D et ayant reçu une formation supplémentaire sur la conduite et l'opération du tracteur sans barre Douglas à International Pearson. L'employeur prévoyait modifier cette pratique pour qu'un seul membre de l'équipe de remorquage ait le permis D et cette formation supplémentaire.

[81] La déclaration de refus de travailler des employés indique qu'ils étaient d'avis que la pratique modifiée les placerait en équipe avec une personne qui n'avait pas la formation et les connaissances relatives à la géographie du côté piste requises et les obligerait à assumer des responsabilités supplémentaires en cours de remorquage, ce qu'ils considéraient comme des facteurs les plaçant en situation dangereuse. L'avocat de l'appelante a observé qu'aucun des employés ayant exercé son droit au refus de travailler n'avait auparavant fait partie d'une équipe de remorquage avec un assistant au remorquage et qu'ils n'avaient pas tenu compte du programme de formation des assistants au remorquage. L'idée implicite était que, avec cette expérience et ces connaissances, ils n'auraient pas eu de motif raisonnable de croire qu'il existait un danger ou que, sans cette expérience et ces connaissances, leur refus n'était pas justifié.

[82] Je n'accepte pas l'affirmation que le caractère anticipatif des refus les place *ab initio* hors de la portée du paragraphe 128(1). À première vue, le changement prévu par l'employeur s'écartait grandement d'une pratique de longue date et suscitait l'inquiétude des employés ayant invoqué le refus de travailler quant à la capacité de l'assistant au remorquage occupant le deuxième poste d'offrir son soutien pour déplacer la remorque de façon sécuritaire. Les différences dans les niveaux de formation et les connaissances des opérateurs de remorque et des assistants au remorquage sont, comme les deux avocats semblent en convenir, au cœur de cet appel. Il n'est pas raisonnable d'interpréter la formulation du paragraphe 128(1) comme s'il exigeait d'« essayer pour voir » avant qu'un employé puisse exercer le droit de refus et, dans le cas qui nous occupe, je crois que les employés avaient des motifs raisonnables d'invoquer ce droit. L'enquête de l'agent de SST et le présent appel visent donc à savoir si les raisons données pour invoquer le refus de travailler reposaient sur un danger au sens du Code.

[83] Relativement à la question des relations de travail sous-jacentes, le témoignage de M. Spellacy, dont il est question au paragraphe 22, mentionnait le fait que les opérateurs de remorque s'étaient retirés de leur poste environ trois ans auparavant en lien avec leur

demande de prime à la rémunération pour leurs tâches. M. Hanson, un des employés ayant invoqué le refus de travailler, rappelait dans son témoignage que la question qui posait problème était que les opérateurs de remorque se retrouvaient avec des tâches dans le poste de pilotage d'un aéronef. Quoiqu'il en soit, la question est allée en arbitrage et M. Spellacy a mentionné que l'arbitre a déterminé que le retrait de leur poste constituait une action concertée et justifiait une ordonnance obligeant les opérateurs de remorque à demeurer au poste. M. Spellacy croyait qu'une période de trois ans avait été suggérée, alors que M. Hanson se souvenait qu'une période indéterminée s'appliquait pendant que la société formait d'autres opérateurs de remorque titulaires de permis D. Pendant les audiences, l'avocat a eu l'occasion de présenter la décision d'arbitrage, mais il a choisi de ne pas le faire.

[84] Les témoignages et les arguments ne m'ont pas convaincu que les refus étaient motivés par des questions de relations de travail. Pour des raisons semblables à celles données précédemment au sujet du caractère anticipatif des refus, je suis d'avis que les employés ayant invoqué le refus de travailler avaient des motifs raisonnables de croire que les modifications apportées à l'équipe les exposaient à un danger. Même si j'étais convaincu qu'ils étaient motivés par des questions de relations de travail, la jurisprudence citée par l'avocat de l'appelante m'obligerait simplement à me montrer « particulièrement minutieux » dans l'examen de la question; conseil qui est judicieux pour toute procédure d'appel.

[85] Bien qu'il ne s'agisse pas strictement d'une question préliminaire, je souhaite parler ici du mémoire d'études présenté par les intimés pendant leurs conclusions finales au sujet des distractions causées par l'utilisation du cellulaire au volant (voir le paragraphe 66 ci-dessus). Je suis d'accord avec l'avocat de l'appelante qu'il existe une grande différence entre des communications qui distraient de la conduite et celles, par exemple avec le contrôle sol, qui sont intrinsèquement liées au déplacement sécuritaire du véhicule dans l'aérodrome. Même si l'opérateur de remorque est le principal responsable d'établir et de surveiller les communications avec le contrôle au sol, il est capable de les suivre sans être physiquement distrait par l'opération de la radio et l'ajustement des fréquences, puisqu'il s'agit de fonctions du second membre de l'équipe. Je suis d'avis que ce document s'applique de façon limitée à l'appel.

Conclusions de l'agent de SST

[86] Le rapport de l'agent de SST comprenait une liste de 23 faits établis pendant l'enquête. Comme il a été mentionné, certains de ces faits étaient contestés par l'appelante et les témoignages et la preuve présentés pendant les audiences confirment que certaines des constatations de fait de l'agent de SST étaient tout simplement inexactes ou ont été mal interprétées. Une partie du problème peut venir du manque de précision dans certains domaines au sujet de ce qui est permis ou interdit par les règles et politiques de la GTAA et d'Air Canada.

[87] La question de la capacité de l'assistant au remorquage d'utiliser la radio constitue un exemple de ce dernier point. L'agent de SST a constaté, correctement, que l'assistant au remorquage aurait un CRO-A et serait formé pour utiliser la radio, mais il a constaté, faussement, que l'employé n'aurait pas le droit de le faire dans l'aire de manœuvre. Il est possible qu'il y ait eu de la confusion dans ce que le représentant d'Air Canada lui a dit initialement à ce sujet.

[88] Au cours des audiences, nous avons pu entendre le témoignage de M. Spellacy et prendre connaissance de ses échanges par courriel avec les représentants de la GTAA, qui font partie de la preuve [Pièce 1, onglet 7]. Dans ces échanges, en réponse à une question directe à la GTAA, on indique que les DCA ne mentionnent pas l'utilisation de la radio dans l'aire de manœuvre par un assistant au remorquage titulaire d'un permis DA et d'un CRO-A. Cela, que nous pouvons appelé une « approbation par omission », est interprété par Air Canada comme une autorisation permettant aux assistants au remorquage de s'occuper des communications radio. Je suis d'accord qu'il ne s'agit pas d'une interdiction et en désaccord avec la constatation de l'agent de SST que l'assistant au remorquage ne peut utiliser la radio.

[89] L'agent de SST constate également que l'assistant au remorquage titulaire d'un permis DA ne reçoit pas de formation sur les détails de l'aire de manœuvre, particulièrement les pistes et voies de circulation et que, sans ces connaissances, il ne peut communiquer efficacement avec les tours de contrôle au sol. Cette conclusion semble ignorer le Plan de leçon des assistants au remorquage, qui comprend une période de 45 minutes consacrée à la géographie de l'aéroport, et l'avocat de l'appelante ajoute que cette période est complémentaire à ce qui se trouve déjà dans le programme de formation du permis DA. Le témoignage de M. Campbell a confirmé que ce programme comprend le visionnement de la vidéo AVOP, des exercices sur l'identification des pistes et voies de circulation sur des cartes vides et, dans le cas qui nous occupe à tout le moins, une visite de quatre heures avec l'instructeur dans l'aire de manœuvre. Les DCA décrivent un examen écrit pour le permis DA dans lequel les candidats doivent répondre correctement à une question obligatoire sur la carte du site. Bien que la comparaison entre la qualité de la formation des assistants au remorquage et des titulaires de permis D sur la géographie de l'aéroport fasse l'objet de débats, la preuve contredit la constatation de l'agent de SST que les candidats au permis DA ne reçoivent pas de formation de ce genre.

[90] Contrairement à ce qui est indiqué dans les constatations de l'agent de SST, la preuve portant sur l'utilisation de la radio et la géographie de l'aéroport indique que l'assistant au remorquage sera en mesure d'exercer des fonctions lorsque le tracteur est en train de remorquer un aéronef et que l'on s'attend à ce qu'il le fasse, et qu'il aura des responsabilités avant que la remorque arrive à destination.

[91] Il y a également un problème avec la conclusion de l'agent de SST que les employés titulaires d'un permis DA n'ont pas à subir un examen de la GTAA. Il est possible que ce ne soit qu'une question de sémantique, mais, comme il est mentionné

précédemment, il existe un examen de la GTAA pour le permis DA. L'examen écrit comprend 30 questions et la note de passage est fixée à 90 %. L'examen peut être donné par un employé qui ne fait pas partie de la GTAA et qui a été agréé à cette fin par la GTAA, et le témoignage indique que les employés d'Air Canada titulaires d'un permis DA doivent subir un tel examen. Selon l'article 2.3.2 des DCA, le seul examen qui doit être donné par un employé certifié de la GTAA est la partie pratique de l'examen pour le permis D, probablement la partie sur la conduite dans l'aérodrome.

[92] Pour en venir à sa décision, l'agent de SST a jugé que le changement de pratique faisait en sorte que l'équipe de remorquage devait exercer une activité les exposant à un danger au travail. Il a conclu que l'assistant au remorquage ne serait pas capable d'exercer les fonctions du second membre de l'équipe et n'aurait pas la formation et les connaissances nécessaires pour le faire. Puisque l'opérateur de remorque aurait des responsabilités supplémentaires et devrait diviser son attention entre plusieurs tâches, l'agent de SST a jugé qu'il existait une possibilité d'incursion pouvant causer des blessures à l'équipe de remorquage.

[93] La preuve des inexactitudes mentionnées précédemment dans le rapport de l'agent de SST nous mène à nous questionner sur le raisonnement qui l'a amené à décider qu'il existait un danger. En effet, cette décision était fondée sur des constatations inexactes qui n'appuient pas la formulation de sa décision présentée dans la troisième partie de son rapport. Contrairement aux constatations de l'agent de SST, l'assistant au remorquage, en plus de détenir un permis DA de la GTAA et un CRO-A, sera capable d'utiliser la radio dans l'aire de manœuvre et en aura l'autorisation, aura reçu une formation sur la géographie de l'aéroport et aura des tâches à effectuer pendant un remorquage. Toutefois, même si le cheminement qu'a emprunté l'agent de SST pour en arriver à sa décision de danger peut être mis en doute, il reste encore à évaluer la question de savoir s'il existait ou non un danger lorsque les employés ont invoqué le refus de travailler à International Pearson le 24 janvier 2011.

Les employés étaient-ils exposés à un danger au moment où ils ont invoqué leur droit de refuser un travail dangereux?

[94] Le droit d'un employé de refuser de travailler en cas de danger appréhendé est prévu au paragraphe 128(1) du Code :

128(1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, l'employé au travail peut refuser d'utiliser ou de faire fonctionner une machine ou une chose, de travailler dans un lieu ou d'accomplir une tâche s'il a des motifs raisonnables de croire que, selon le cas :

- a) l'utilisation ou le fonctionnement de la machine ou de la chose constitue un danger pour lui-même ou un autre employé;
- b) il est dangereux pour lui de travailler dans le lieu;
- c) l'accomplissement de la tâche constitue un danger pour lui-même ou un autre employé.

[95] La définition de « danger » au paragraphe 122(1) se lit comme suit :

« danger » Situation, tâche ou risque — existant ou éventuel — susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade — même si ses effets sur l'intégrité physique ou la santé ne sont pas immédiats — , avant que, selon le cas, le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée. Est notamment visée toute exposition à une substance dangereuse susceptible d'avoir des effets à long terme sur la santé ou le système reproducteur.

[96] En examinant le lien entre la définition et les circonstances ayant mené au refus de travailler le 24 janvier 2011, je dois tenir compte de ce qui suit :

- Y avait-il une situation, une tâche ou un risque existant ou éventuel dangereux à ce moment?
- Si oui, y a-t-il une attente raisonnable que l'exposition à la situation, à la tâche ou au risque soit susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée ou de la rendre malade?
- Pouvait-on raisonnablement s'attendre à ce que la blessure ou la maladie soit causée avant que le risque ou la situation soit corrigé ou l'activité modifiée?

De plus, je dois tenir compte de la jurisprudence pertinente, notamment celle citée par l'avocat de l'appelante et détaillée aux paragraphes 52 et 53 ci-dessus.

[97] Au moment d'évaluer si les intimés étaient exposés à un danger le 24 janvier 2011, il est pertinent de tenir compte de l'environnement dans lequel leur travail est effectué. Il était évident au cours des procédures que l'aire de trafic et les aires de manœuvre à International Pearson sont la plupart du temps très actives, puisque des aéronefs atterrissent, décollent, sont remorqués ou font l'objet d'un entretien, et que ces activités sont dangereuses, notamment en raison des risques d'incursion et d'autres collisions ou incidents pouvant causer des blessures aux employés pendant leur travail si des mesures préventives de contrôle et d'atténuation ne sont pas prises.

[98] Il est également pertinent de tenir compte du témoignage et de la preuve présentés au sujet des caractéristiques et de la complexité particulières du tracteur sans barre Douglas, de ses systèmes de conduite et de direction exigeant l'attention soutenue de l'opérateur de remorque, du fait que ses radios se trouvent loin de l'opérateur de remorque, de la nécessité de changer fréquemment les fréquences pendant un remorquage et de la portée et de la durée des opérations de remorquage. Air Canada est le seul transporteur qui utilise le tracteur à International Pearson et elle ne s'en sert pas dans les autres aéroports.

[99] Par conséquent, je suis d'avis que les caractéristiques de ce tracteur de remorquage, ainsi que la complexité de l'aéroport, indiquent que la présence d'un second membre d'équipe formé pour aider l'opérateur de remorque est nécessaire pour opérer de façon sécuritaire le tracteur sans barre Douglas. Tout en reconnaissant, comme le mentionne l'avocat de l'appelante, le fait que les règles de la GTAA n'exigent pas expressément que deux personnes se trouvent dans un tracteur de remorquage, et malgré le fait que M. Adams ait pu l'opérer seul, je note qu'Air Canada appuie entièrement la présence d'un second membre d'équipe, comme il est indiqué dans la section sur l'opération du tracteur sans barre de la Publication 70 : [Traduction] « **Pour opérer le tracteur de la manière la plus sécuritaire possible** [c'est moi qui souligne], toutes les opérations de remorquages sont faites avec l'aide d'un placier/signaleur/assistant se trouvant dans le tracteur. » et « La responsabilité principale du placier/signaleur/assistant est de surveiller les conditions dangereuses et de communiquer toute situation potentiellement dangereuse ou urgente à l'opérateur du tracteur. » [Pièce 1, onglet 4, page 23]

[100] Le 24 janvier 2011, l'appelante, conformément à ses propres politiques, n'avait pas l'intention de faire opérer le tracteur sans barre Douglas sans la présence d'un second membre d'équipe. Le problème soulevé par les employés ayant invoqué le refus de travailler était le niveau de formation, les connaissances et les qualifications de la personne qui remplirait le second rôle. Après son enquête, l'agent de SST était d'accord avec eux que ce niveau était insuffisant et il a conclu que l'opérateur de remorque devrait donc gérer plusieurs tâches. Il a jugé qu'il existait un danger.

[101] Je conviens que les qualifications de l'assistant au remorquage et la formation fournie par l'appelante, sa suffisance et les niveaux de connaissance et de compétence de l'assistant au remorquage sont des facteurs clés dont il faut tenir compte dans le cadre de l'appel. Toutefois, ces facteurs doivent être mesurés par rapport aux exigences du travail. À cet égard, le point de l'avocat de l'appelante dans sa réponse, soit que l'assistant au remorquage représente la deuxième ressource dont les qualifications doivent être évaluées en combinaison avec les compétences et qualifications de l'opérateur, est pertinent.

[102] Dans son témoignage, M. Adams a décrit l'opérateur de remorque comme le capitaine, une description née de la division des responsabilités entre les membres de l'équipe de remorquage dans la Publication 70 d'Air Canada (Pièce 1, onglet 4) et répétée mot à mot dans le Plan de leçon des assistants au remorquage. À la page 18, la publication décrit la responsabilité principale de l'opérateur de remorque ainsi : [Traduction] « Les activités de remorquage et de déplacement d'aéronef dans leur ensemble, de façon sécuritaire et efficace et du début à la fin. » Tout doute au sujet du principal responsable est dissipé dans l'échange de courriels entre M. Spellacy et le gestionnaire principal de la sécurité et des activités sécuritaires de la GTAA, qui indique que l'opérateur de remorque conserve la responsabilité d'établir les communications avec le contrôle au sol de l'aéroport et que [Traduction] « [l']opérateur du véhicule demeurera toujours responsable en cas de problème. » [Pièce 1, onglet 7] Cela étant dit, je remarque

que, bien que la description de capitaine dénote généralement une grande responsabilité, une autorité supérieure et possiblement plus d'expérience (plus, dans cette affaire, la fonction additionnelle de conduire), cela n'indique pas nécessairement une formation et des exigences moindres.

[103] Bien que l'assistant au remorquage soit le second membre de l'équipe de remorquage et qu'il soit en quelque sorte le subordonné, il doit tout de même accomplir des tâches importantes qui, comme en convient Air Canada dans la Publication 70, sont nécessaires [Traduction] « **pour exercer les activités au plus haut niveau de sécurité** » [c'est moi qui souligne], soit un niveau de sécurité conforme à l'intention de l'article 122.1 du Code et aux devoirs généraux de l'employeur décrits à l'article 124. Encore une fois, la question est de savoir quels sont les qualifications et les niveaux de formation qui permettraient à l'assistant au remorquage de s'acquitter de ses fonctions au niveau de sécurité requis et s'ils étaient en vigueur à l'égard de l'assistant au remorquage le 24 janvier 2011. Plus particulièrement, est-il possible de conclure que l'opération du tracteur sans barre Douglas ce jour-là, avec une équipe composée d'un opérateur de remorque titulaire d'un permis D et d'un assistant au remorquage titulaire d'un permis DA qui a suivi la formation d'assistant au remorquage constituait un « danger » au sens du Code?

[104] Malgré les différences notées dans leurs rôles respectifs, la pratique d'Air Canada était que deux employés possédant le même permis et ayant suivi la même formation devaient former l'équipe du tracteur sans barre Douglas à International Pearson. Les intimés affirment, entre autres, que cela permettait aux membres de l'équipe de remorquage de se relayer et d'échanger le rôle d'opérateur, qui est plus difficile, et celui du passager, moins exigeant.

[105] Je suis d'accord avec l'affirmation de l'avocat de l'appelante que le fait que les membres de l'équipe de remorquage se relayaient n'avait pas été soulevé dans les refus de travailler. De plus, aucune preuve convaincante n'a été présentée prouvant que l'accomplissement d'un quart de travail complet en exerçant le même rôle soulevait des questions de sécurité. Le témoignage le plus précis est celui de M. Hanson, qui mentionnait que certains membres de l'équipe n'aimaient pas travailler sur le pont qui rejoint l'aéronef au terminal et qu'ils préféreraient laisser ce rôle au second membre de l'équipe. Je juge donc que cette question est périphérique aux allégations principales des intimés.

[106] À International Pearson, des mesures de contrôle et de prévention importantes sont offertes aux employés d'Air Canada grâce aux mesures prises par d'autres personnes que leur employeur. Par exemple, le contrôle du trafic aérien et la signalisation, l'éclairage et les règles de la route établis par les règlements et les politiques de la GTAA contribuent tous à l'élimination ou à la réduction du danger. L'existence d'un réseau de radio permet des communications efficaces avec le contrôle au sol et constitue également un facteur positif.

[107] Aucun de ces facteurs d'atténuation du danger n'accomplirait son objectif si les travailleurs de l'aéroport, qu'ils soient pilotes, contrôleurs aériens, opérateurs de remorque ou préposés d'escalaire, n'avaient pas été formés au sujet de leur utilisation et s'ils ne connaissaient pas leur signification. S'assurer que les employés sont ainsi formés et qu'ils ont les connaissances adéquates fait partie des mesures préventives prévues à l'article 122.2 du Code et constitue en grande partie une responsabilité qui incombe à chaque employeur actif à l'aéroport. Dans le cas qui nous occupe, l'employeur concerné est l'appelante.

[108] Quelle était la situation le 24 janvier 2011 lorsque les intimés ont invoqué leur refus de travailler à International Pearson? L'appelante allègue qu'au départ, la formation, les connaissances et les compétences des assistants au remorquage étaient suffisantes pour que le titulaire du poste puisse assumer de façon sécuritaire les responsabilités du second rôle de l'équipe et que la conclusion de l'agent de SST qu'il y avait un danger était une erreur. À titre subsidiaire, s'il y avait un danger, l'appelante soumet qu'il pourrait être corrigé en améliorant le plan de formation des assistants au remorquage et que l'instruction devrait être modifiée en conséquence.

[109] La réponse des intimés est que les constatations de l'agent de SST et l'instruction qu'il a rendue devraient être maintenues ou, à tout le moins, l'instruction devrait exiger que le second membre de l'équipe soit titulaire d'un permis D, sans suivre les quatre semaines supplémentaires de formation, d'observation et de conduite supervisée offertes aux opérateurs de remorques qui conduisent les tracteurs sans barre Douglas.

[110] M. Adams, l'instructeur à temps plein pour les activités de remorquage, qui répond bien aux critères de l'arrêt *Verville* pour reconnaître les « témoins ordinaires ayant l'expérience requise », a donné un témoignage crédible au sujet de la complexité du tracteur sans barre Douglas, des défis des équipes de remorquage à l'aéroport le plus grand et le plus occupé du Canada et de la fréquence et de la durée des remorquages qu'est susceptible de devoir effectuer une équipe de deux personnes. Bien que les deux membres de l'équipe aient des fonctions et des rôles différents, la preuve de M. Evan soutient le point de vue selon lequel ils doivent tous les deux avoir la même compréhension de la géographie de l'aéroport, les mêmes connaissances de l'éclairage et de la signalisation de l'aérodrome, y compris les zones névralgiques, et une maîtrise équivalente des communications radio et de l'alphabet et du langage spécialisé nécessaires afin de travailler et de communiquer ensemble dans l'exercice de leurs fonctions.

[111] L'appelante soumet que le programme de formation des assistants au remorquage, en date du 24 janvier 2011, donnait aux candidats les compétences et connaissances nécessaires pour exercer les fonctions du second membre de l'équipe de remorquage. Dans les arguments verbaux et écrits, l'avocat de l'appelante affirme que, mise à part la conduite, il existe des similarités entre la formation de l'assistant au remorquage et celle du titulaire de permis D. Par exemple, dans le cas des communications radio, il affirme que la formation est similaire, sinon identique. Il argumentait au départ que la formation

et les connaissances de la géographie de l'aéroport étaient équivalentes. Toutefois, à la lumière de la position subsidiaire de l'appelante, l'avocat a reconnu qu'il serait possible de compenser les lacunes à cet égard par une formation supplémentaire. Comme je l'explique plus loin, je ne suis pas d'avis que la formation des assistants au remorquage et le programme de formation du permis D étaient équivalents au moment des refus de travailler. Mais avant d'en arriver là, je souhaite parler de la pertinence des évaluations des risques [Pièce 1, onglet 6].

[112] Les évaluations des risques constituent des outils importants. Elles sont pertinentes pour permettre à l'employeur de faire son devoir en vertu de l'article 124 afin d'assurer la sécurité des employés. Elles reflètent l'objectif du Code, soit de prévenir les accidents et les maladies, comme il est décrit à l'article 122.1. Elles constituent un moyen essentiel de trouver des mesures préventives qui, en vertu de l'article 122.2, devraient être prises pour éliminer ou réduire les dangers potentiels au travail. Dans le cas qui nous occupe, des évaluations des risques ont été effectuées au sujet de la modification proposée de l'équipe du tracteur sans barre Douglas. On a alors découvert des dangers anticipés et étudié des mesures d'atténuation. Bien qu'une grande partie de la discussion semble avoir porté sur l'adaptation des nouveaux membres de l'équipe aux fonctions requises, divers facteurs de risques ont été repérés, y compris la possibilité que les instructions soient mal interprétées ou l'incapacité de découvrir des erreurs en raison de problèmes de communication. J'ai noté dans le document un fil conducteur sur le besoin d'équivalence entre la formation des assistants au remorquage et des opérateurs de remorque en matière de communications radio et de géographie de l'aéroport. Cette perception a été ensuite confirmée dans les recommandations finales de l'évaluation initiale. Voici le texte des recommandations de l'évaluation initiale, datée du 20 mai 2010, et conservé dans l'évaluation révisée du 27 avril 2011 :

[Traduction] Le programme de formation des assistants au remorquage qui est proposé fournit le niveau de connaissances nécessaires pour permettre à un employé d'obtenir un permis D-AVOP dans les deux semaines de formation proposées [c'est moi qui souligne]. Malgré le fait que le poste d'assistant au remorquage n'exige pas un permis D-AVOP, on recommande que le permis D officiel constitue le point de départ pour devenir un opérateur de remorque dûment formé et pour maintenir les exigences opérationnelles futures.

[113] Pour en revenir à la question de l'équivalence de la formation et des connaissances dans le domaine crucial de la géographie de l'aéroport et des communications radio, je trouve instructifs les niveaux du programme de formation du permis D autorisé par la GTAA. La GTAA est l'organisme qui a les responsabilités globales pour assurer la sécurité et l'efficacité des activités à International Pearson. Je suis conscient du fait que l'application littérale des règles de la GTAA tolérerait que le tracteur sans barre Douglas soit opéré par une seule personne. Toutefois, comme il a déjà été mentionné, l'appelante reconnaît qu'un second membre d'équipe est nécessaire pour opérer au plus haut niveau de sécurité. Comme il a déjà été mentionné, le second membre de l'équipe, même s'il n'est pas le conducteur, exerce des fonctions importantes pour

l'opération sécuritaire du tracteur sans barre et je conviens qu'il est nécessaire que les deux membres de l'équipe aient la même compréhension et les mêmes connaissances dans les deux domaines clés pour assurer le plus haut niveau de sécurité. Je crois qu'il est raisonnable d'étudier le contenu du programme de formation du permis D de la GTAA et de ses plans de leçon [Pièce 1, onglet 1] pour déterminer le niveau pertinent d'équivalence dans ces deux domaines.

[114] La preuve qui m'a été présentée n'appuie pas l'argument de l'appelante que les programmes de formation des assistants au remorquage et du permis D-AVOP s'équivalaient au 24 janvier 2011. Si on regarde les observations initiales de l'appelante, quels étaient la formation et le niveau de compétence des assistants au remorquage au moment des refus de travailler et à quel point étaient-ils similaires aux normes du plan de formation du permis D? Le plan de leçon des assistants au remorquage ne prévoit qu'une période de 45 minutes consacrée à la géographie de l'aéroport. L'appelante affirme que cette période est complémentaire puisque les candidats ont déjà obtenu le permis DA qui, selon le témoignage de M. Campbell, passe en revue la géographie de l'aéroport.

[115] La preuve testimoniale indiquait que les titulaires de permis D chez Air Canada auraient aussi détenu un permis DA auparavant et que la formation pour obtenir le permis D leur permettrait de se remémorer leurs connaissances. Les intimés affirment que la partie sur la conduite du programme de formation du permis D porte surtout sur l'expérience pratique avec les communications radio et la géographie de l'aéroport plutôt que sur les habiletés de conduite. Je ne suis pas d'accord que la partie de conduite du programme devrait être mise de côté et j'accepte le calcul de l'appelante que le plan de leçon du permis D contient quatre heures sur la géographie particulière de l'aéroport. À tout le moins, comme en convient l'avocat de l'appelante, il y a trois heures quinze minutes de différence entre les deux plans de formation sur un sujet crucial pour l'opération sécuritaire d'une remorque.

[116] Quant aux communications radio, l'appelante compare les trois heures de formation du plan de leçon des assistants au remorquage, qui s'ajoutent à l'heure et demie pour l'examen CRO-A, à la formation de deux heures du plan de leçon du permis D. Cette comparaison oublie le fait que les candidats au permis D doivent déjà être titulaires d'un CRO-A avant de commencer leur programme de formation, et ne tient pas compte du plan de leçon de quatre heures d'Air Canada pour obtenir le CRO-A [Pièce 1, onglet 2b]. Bien que le plan de leçon comprenne également du temps pour subir l'examen, la durée de formation totale sur les communications radio pour le permis D sont tout de même de six heures comparativement aux quatre heures et demie pour les assistants au remorquage.

[117] L'écart entre la durée de la formation et le manque d'équivalence entre les assistants au remorquage et les titulaires de permis D dans les domaines clés des communications radio et de la géographie de l'aéroport sont importants. Ils existaient au moment du refus de travailler des intimés, le 24 janvier 2011, alors qu'ils devaient opérer le tracteur sans barre Douglas à International Pearson à l'aide d'une équipe de

remorquage composée d'un assistant au remorquage titulaire d'un permis DA et d'un opérateur de remorque titulaire d'un permis D. L'assistant au remorquage aurait exécuté toutes les fonctions du second membre de l'équipe énumérées à la page 18 de la Publication 70 plus, comme l'a confirmé l'appelante, les communications radio avec les tours de contrôle au sol. Je n'ai pas parlé du temps consacré aux instructions de conduite, puisqu'on ne s'attendait pas à ce que les assistants au remorquage conduisent dans l'aire de manœuvre, ce qui est toujours le cas.

[118] Conformément à mes commentaires précédents au sujet des mesures préventives offertes à International Pearson par la GTAA et l'ATC et du fait qu'elles sont compromises si les travailleurs de l'aéroport ne connaissent pas leur signification et n'ont pas reçu la formation adéquate sur leur utilisation, et de la nécessité pour les deux membres de l'équipe de remorquage d'avoir les mêmes connaissances de la géographie de l'aéroport et la même maîtrise des communications radio, je suis d'avis que les lacunes du programme de formation des assistants au remorquage créent des dangers pour les employés concernés. De plus, puisque selon moi l'allégation dans l'évaluation des risques que le programme de formation des assistants au remorquage leur permet d'avoir des connaissances équivalentes à celles obtenues aux termes du programme du permis D n'est pas valide, les dangers identifiés n'étaient pas été entièrement atténués, de sorte que l'exécution des opérations de remorquage au plus haut niveau de sécurité aurait été compromise.

Existe-t-il une attente raisonnable que l'exposition à la situation, à la tâche ou au risque soit susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade, et que cela survienne avant que, selon le cas, le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée?

[119] Pour répondre à la première partie de la question, il faut examiner les conséquences potentielles des dangers identifiés. Dans un aéroport, l'une des conséquences les plus graves est le risque d'incursion. M. Dodds, un des intimés, parle des incursions dans sa déclaration de refus de travailler : [Traduction] « L'environnement complexe des pistes et des voies de circulation exige des connaissances et une formation pertinentes afin d'éviter toute incursion sur piste pour l'ATC. »

[120] Dans sa décision, citée précédemment au paragraphe 10, l'agent de SST a conclu qu'en devant partager leur attention entre plusieurs tâches (une conclusion que j'ai remise en question), les employés ayant invoqué le refus de travailler auraient été exposés [Traduction] « au risque d'incursion pouvant donner lieu à des blessures ». Pour en venir à cette conclusion qui justifie sa décision qu'un danger existait au sens du Code, il a largement tenu compte du résumé d'un rapport du Transportation Research Board (TRB) des États-Unis et de sa description des principales causes d'incursion [Notes de l'agent de SST, point 22, pièce 1, onglet 8].

[121] Comme il est décrit précédemment aux paragraphes 47 et 48, l'appelante reproche à l'agent de SST dans ses observations finales verbales et écrites d'accorder trop

d'importance au rapport et de ne pas avoir été plus loin que le résumé. S'il avait lu toute l'étude intitulée *An analysis of the causes of airfield incursions attributed to ground vehicles*, l'avocat de l'appelante affirme que l'agent de SST aurait conclu que le risque d'incursion était extrêmement faible et que la gravité des incursions (on peut présumer que cela inclut la probabilité de blessures des employés) était aussi faible. Bref, l'avocat affirme que l'agent de SST aurait déterminé que le rapport du TRB n'appuie pas la conclusion qu'un danger existait au sens du Code.

[122] Il convient de commenter ici la structure et le contenu de l'analyse du TRB publiée en 2009. Je reconnais que l'étude porte sur les États-Unis, mais l'appelante la mentionne beaucoup dans ses observations et on ne m'a présenté aucun document aussi complet sur les incursions au Canada. L'étude se sert des données de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et note qu'en octobre 2007, la FAA a adopté la définition de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de l'expression « incursion sur piste » comme « tout événement qui se produit à un aéroport et qui se traduit par la présence inappropriée d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans la zone protégée d'une surface destinée aux atterrissages ou aux décollages d'aéronefs. » Auparavant, la FAA les appelait [Traduction] « incidents au sol » (*surface incidents*). La définition de l'OACI semble plus complète et a mené à une augmentation notable du nombre d'incursions signalées au cours de l'exercice 2008 par rapport à l'exercice 2007 à la suite du changement. Les incursions sont classées en trois catégories : déviation du pilote (PD), erreur opérationnelle ou déviation (OE/D) et déviation d'un véhicule ou d'un piéton (V/PD). Les catégories PD et V/PD s'expliquent d'elles-mêmes. La catégorie OE/D comprend généralement les erreurs de la circulation aérienne. Au cours des exercices 2004 à 2007, les incursions classées PD représentaient 55 % des incursions signalées, les incursions classées OE/D, 29 % et les incursions classées V/PD, 16 %.

[123] En plus des catégories d'incursions sur piste, le rapport décrit les niveaux de gravité de l'incursion adoptés par la FAA : A, incursion qui oblige les participants à prendre des mesures extrêmes pour éviter la collision; B, potentiel important de collision; C, suffisamment de temps pour éviter la collision; et D, incursion qui répond à la définition, mais ne comporte pas de risque de collision. Selon le rapport sur la sécurité des pistes (*Runway Safety Report*) de la FAA pour 2008, les incidents de niveau A et B représentent collectivement seulement 5 % des incursions, comparativement à 30 % pour les incursions de niveau C et 60 % pour les incursions de niveau D.

[124] Dans son évaluation des circonstances menant aux incursions sur piste, le rapport cite d'autres groupes d'études avec lesquels il est d'accord, notamment le Runway Safety Council and Working Group de la FAA. Les circonstances identifiées sont un tracé des pistes et voies de circulation portant à confusion; la visibilité limitée la nuit et conditions météorologiques qui peuvent réduire la conscience visuelle de la situation; le fort achalandage pouvant entraîner des erreurs opérationnelles, et des erreurs de communications, notamment des erreurs de terminologie et des communications radio qui manquent de clarté.

[125] Si l'on regarde particulièrement les incursions de catégorie V/PD, qui sont le principal sujet de l'étude et les plus pertinentes aux circonstances du présent appel, le rapport du TRB analyse leurs causes potentielles à l'aide des données de la FAA sur 2 774 incursions V/PD signalées par quelque 450 aéroports aux États-Unis pendant près d'une dizaine d'années, jusqu'au 1^{er} janvier 2008. Des véhicules étaient impliqués dans environ 75 % des incursions et les incursions impliquant des piétons représentaient le reste, soit 25 %. Au total, 539 des événements [Traduction] « étaient signalés comme des incursions sur piste, alors que le reste comprenait des incursions dans une autre partie contrôlée de l'aire de mouvement de l'aérodrome, la plupart du temps une voie de circulation ou une aire de trafic ». Les types de véhicules les plus souvent impliqués étaient les véhicules opérationnels et les camions de maintenance, qui représentaient chacun plus de 20 % des incursions. Les aéronefs remorqués et le remorqueur représentent chacun environ 7 % des incursions. Les employés de l'aéroport étaient responsables de 24 % des incursions et les autres employés du gouvernement les suivent de près, à environ 22 %.

[126] Certains des 450 aéroports couverts par le rapport semblent beaucoup moins complexes et occupés qu'International Pearson. Toutefois, une statistique pertinente est citée dans le rapport au sujet des trois grands aéroports des États-Unis. Selon les données sur les incursions de la FAA, l'étude mentionne que les aéroports de Chicago, d'Atlanta et de Philadelphie sont [Traduction] « les trois aéroports présentant le plus d'incursions V/PD, où environ 90 % de toutes les incursions sont des déviations de véhicules alors que moins de 10 % d'entre elles sont causées par des piétons. Dans ces aéroports, le nombre total d'incursions V/PD représentait entre 25 à 30 % des incursions sur pistes dans ces aérodromes complexes et occupés ». L'étude poursuit : [Traduction] « On a découvert que bon nombre de ces déviations ont été causées par une perte de conscience visuelle de la situation ».

[127] Les auteurs de l'étude ont étudié près de 400 des incidents signalés qui comprenaient une description des événements et ils ont classé ces descriptions en quatre catégories de causes alléguées. Ces catégories sont : la distraction du conducteur lorsqu'il a dû tourner son attention aux communications radio; un manque de formation ou de connaissance des procédures opérationnelles ou de l'aérodrome; le manque de conscience visuelle de la situation; et le manque de communication. Chacune de ces catégories est analysée plus en détail dans le rapport et le pourcentage des incursions est donné pour chacune d'entre elles : la distraction du conducteur, 10 %; le manque de formation, 38 %; le manque de conscience visuelle de la situation, 41 %; et le manque de communication, 11 %. Dans le cas du manque de formation, la catégorie pertinente aux fins de cet appel, le rapport nomme quatre domaines où des manques ont contribué aux incursions : les procédures dans la zone de mouvement; le plan de l'aéroport; la signalisation, les marquages et l'éclairage; et la terminologie du contrôle aérien.

[128] Le rapport conclut avec les observations suivantes : [Traduction] « Grâce à cette analyse, il a été possible de déterminer que les véhicules d'aéroport contribuent grandement aux incursions sur piste ainsi qu'aux incursions dans d'autres zones de

l'aérodrome. » De plus, « on a découvert que les principales causes d'incursions par des véhicules étaient le manque de conscience visuelle de la situation, soit en raison d'un manque de formation ou d'une désorientation spatiale causée par divers facteurs, pouvant aller de la diminution de la visibilité aux distractions externes ». Pour régler ces problèmes, le rapport avance qu'il serait prudent de trouver des stratégies d'atténuation des risques. Il recommande de se concentrer d'abord sur l'amélioration de la formation des opérateurs et ensuite sur l'amélioration des technologies.

[129] L'appelante ne conteste pas fondamentalement les quatre facteurs potentiellement à la source des incursions nommés dans l'étude du TRB et notés par l'agent de SST. L'appelante se concentre davantage sur les incidences des conclusions du rapport, puisqu'elle affirme qu'elles indiquent que les incursions sont peu fréquentes et que les possibilités de blessures des employées en cas d'incursion sont minces. Les observations finales de l'appelante énumèrent quelques-unes des statistiques du rapport que j'ai mentionnées précédemment et elle allègue qu'elles ne permettent pas de conclure à l'existence d'un danger. Par exemple, l'appelante met l'accent sur le fait que 60 % des incursions étaient de niveau D, sans risque de collision, par rapport à 5 % pour les niveaux A et B, qui sont plus graves. Au sujet du manque de formation et de connaissances, facteur que l'étude du TRB attribue à 38 % des incursions signalées, l'accent est mis sur le fait que 65 % de ces incursions mettaient en cause un opérateur n'ayant pas terminé sa formation et au fait qu'aucune formation n'est donnée dans 33 % des aéroports. Dans le cas de la distraction du conducteur, l'appelante souligne que dans les deux tiers des cas l'opérateur était simplement désorienté. Enfin, au sujet du manque de communication, le rapport constate que 32 % des véhicules ne disposaient d'aucun équipement de communication fonctionnel.

[130] À l'aide de ces observations, l'appelante calcule que, pendant la période de dix ans couverte par l'étude du TRB, il y a eu en moyenne 0,61 incursion par aérodrome par année et que, en enlevant les 25 % des incursions qui sont attribuables à la déviation de piétons, le nombre de déviations par véhicule chute à 0,46 incursion. En tenant compte des 60 % d'incursions de niveau D, du fait que 32 % des aéroports étudiés ne disposaient pas d'équipement de communication fonctionnel et du fait que 33 % des aéroports n'offraient pas de programme de formation, en plus du taux allégué de 80 % relativement aux omissions de la part de l'opérateur de suivre les procédures de circulation aérienne ou d'autres zones de mouvement, l'appelante allègue que l'agent de SST, s'il avait tenu compte de l'ensemble de l'étude, aurait découvert qu'elle ne permettait pas de conclure à l'existence d'un danger.

[131] L'observation finale des intimés au sujet du rapport du TRB est relativement brève. Comme il est mentionné précédemment au paragraphe 65, l'argument principal des intimés est que, bien que la fréquence des incursions soit faible, le risque potentiel est très élevé. Affirmant que le remplacement du second membre de l'équipe du tracteur sans barre Douglas [Traduction] « par un assistant au remorquage essentiellement sans formation dans deux domaines cruciaux [...] augmente radicalement le risque d'accidents

et de blessures », les intimés affirment la survenance de tels événements [Traduction] « n'est pas qu'une simple possibilité, mais bien une possibilité raisonnable ».

[132] Deux autres documents sur les incursions ont été portés à mon attention. Le premier est l'extrait du rapport du BST mentionné ci-dessus au paragraphe 49. Le second est le rapport du *Toronto Star* daté du 27 novembre 2011, mentionné ci-dessus au paragraphe 65. Ces deux documents réfèrent à des incursions mettant en cause des aéronefs, sans tracteur de remorque ni autre véhicule. Je crois qu'ils sont peu pertinents à l'appel et je conviens avec l'avocat de l'appelante que l'article manque de références pour appuyer son argument.

[133] Bien que le rapport du TRB porte sur les incursions de véhicules dans des aéroports des États-Unis, je crois qu'il est raisonnable d'appliquer ses constatations et conclusions au Canada et, plus particulièrement, à International Pearson. Ce faisant, j'en viens à une autre conclusion que celle de l'appelante. Au sujet des circonstances pouvant mener à des incursions, comme il est décrit au paragraphe 124 ci-dessus, la preuve indique qu'International Pearson possède un tracé de pistes et de voies de circulation qui, s'il ne porte pas à confusion, est complexe et présente des zones névralgiques. Ses activités sans interruption et sa susceptibilité aux vicissitudes de notre climat peuvent causer des problèmes de visibilité. Puisqu'il est l'aéroport canadien le plus grand et le plus occupé, il connaît fréquemment des périodes de trafic fort élevé. À titre de plaque tournante du continent, il est indéniable qu'International Pearson est de la même catégorie que les trois aéroports des États-Unis mentionnés dans le rapport du TRB comme étant les endroits où sont survenues de 25 à 30 % des incursions V/PD couvertes dans l'étude. Le rapport ne mentionne pas les remorques comme étant les plus grands fautifs; toutefois, les aéronefs en remorque et le remorqueur sont responsables de 7 % des incursions, ce qui n'est pas négligeable. De même, bien que les incursions de niveau A et B ne représentaient que 5 % du total, une collision était une possibilité raisonnable dans tous les cas.

[134] Il appert que les incursions mettant en cause des tracteurs de remorquage sont assez rares à International Pearson. Dans son témoignage, M. Adams se souvenait d'un seul incident grave datant de plus de huit ans, alors qu'une piste avait été traversée sans en avoir l'autorisation. Il a mentionné sans les préciser d'autres incidents mineurs, survenus surtout dans de mauvaises conditions météorologiques. M. Hanson a mentionné un incident survenu l'hiver précédent où, alors qu'il remorquait un Boeing 777 au hangar Cargo West, il s'est retrouvé sur de la glace noire et aurait pu alors avoir un accident grave. Bien que peu fréquents, ces incidents surviennent et ils constituent un risque de blessure pour les employés concernés. Rien ne garantit qu'ils ne surviendront pas à l'avenir et ils pourraient alors causer des blessures. Il est raisonnable de conclure que les mesures préventives prévues par la GTAA et par chaque employeur à l'aéroport ont au moins une partie du mérite pour le dossier favorable d'International Pearson. Comme je l'ai mentionné précédemment, toute mesure préventive perd de son efficacité si les employés ne sont pas dûment formés et ne possèdent pas les connaissances nécessaires. À ce sujet, le rapport du TRB blâme les lacunes de la formation sur la géographie de

l'aéroport et les communications avec la circulation aérienne pour leur contribution aux incursions de véhicules. Ces deux domaines de formation sont ceux que j'ai trouvés dilués et réduits dans le programme de formation des assistants au remorquage en date du 24 janvier 2011, lorsque les refus de travailler ont été invoqués.

[135] J'en conclus donc que la décision d'Air Canada de remplacer le second membre de l'équipe de remorquage par un assistant au remorquage titulaire d'un permis DA et le manque d'équivalence du programme de formation des assistants au remorquage en matière de géographie de l'aéroport et de communications radio par rapport au programme du permis D créait, le 24 janvier 2011, un danger pouvant entraîner une incursion. Dans un aéroport complexe et occupé comme International Pearson, même si une incursion ne cause pas toujours une collision, il est raisonnable d'anticiper qu'une collision puisse survenir. Les collisions ne causent pas toutes des blessures, mais elles en causent souvent. Compte tenu du paragraphe 36 de l'arrêt *Verville*, je crois qu'il n'est pas nécessaire de préciser le moment où le danger se manifestera ni le moment où il causera une blessure. Toutefois, la preuve testimoniale et les autres éléments de preuve qui m'ont été présentés au sujet des facteurs et de l'incidence des incursions dans des aéroports comparables, des événements passés et de la nature du travail et de l'environnement de travail à International Pearson, décrits précédemment, établissent qu'une incursion causant une collision et entraînant une blessure n'est pas qu'une simple possibilité, mais une possibilité raisonnable.

[136] Le manque d'équivalence de la formation des assistants au remorquage créait un risque constituant un danger le 24 janvier 2011, et Air Canada n'était pas prête à ce moment à modifier sa décision d'affecter au tracteur sans barre Douglas une équipe formée d'un opérateur de remorque titulaire d'un permis D et d'un assistant au remorquage titulaire d'un permis DA. Compte tenu de la nature des lacunes au niveau de la formation, il n'était pas possible de les régler immédiatement, même si l'employeur avait décidé d'apporter un changement. Tant que l'intention était d'apporter la modification à l'équipe le 24 janvier 2011, la possibilité qu'une blessure soit causée avant que l'activité soit modifiée était raisonnable.

[137] J'en suis venu à la même décision que l'agent de SST, mais pour des raisons différentes. Les différences entre nos raisonnements font en sorte que, bien que je maintienne la décision d'existence d'un danger, je ne peux conserver la formulation de l'instruction de l'agent de SST. Lorsqu'il parlait de la proposition de l'appelante pour disposer de l'appel, l'avocat de l'appelante affirmait que, si j'en venais à la conclusion qu'il existait un danger, je devrais modifier l'instruction afin de demander de corriger les lacunes de la formation en tenant compte des changements apportés au programme de formation des assistants au remorquage à la suite de l'instruction initiale. L'avocat affirmait que les changements, y compris la formation supplémentaire sur les communications radio, la géographie de l'aéroport et les connaissances de l'aire de manœuvre, rendaient Air Canada entièrement conforme relativement aux lacunes qui avaient été notées. De plus, l'appelante demandait, à titre subsidiaire, que je rende plutôt [Traduction] « une décision à l'effet que, si le droit de refus de travailler était légitime, le

danger identifié par l'agent de SST a été écarté suite au fait qu'Air Canada a rempli ses engagements aux termes du processus de demande de sursis ».

[138] Au sujet du premier élément, l'avocat de l'appelante a mentionné plus d'une fois que deux jours avaient été ajoutés au programme de formation des assistants au remorquage. Plus particulièrement, l'évaluation des risques révisée du 27 avril 2011 mentionne : [Traduction] « Ajout de deux jours supplémentaires pour la familiarisation de la manœuvre sur le site. L'assistant titulaire d'un permis DA accompagnerait un vrai remorquage et s'occuperait des communications avec le soutien d'un instructeur surveillant les communications dans un autre véhicule (plus 1). » On fournit maintenant aussi une formation sur les zones névralgiques et les procédures d'urgence à cet égard. À première vue, ces changements semblent remédier au manque d'équivalence du programme de formation des assistants au remorquage qui existaient selon moi le 24 janvier 2011. Toutefois, comme il est mentionné dans le paragraphe suivant, je ne suis pas certain de ce qui a vraiment été mis en pratique et pour plus de certitude, je modifierai l'instruction conformément à ma décision.

[139] Pour ce qui est de la seconde demande, la liste d'engagements est plus exhaustive que les changements particuliers au programme de formation des assistants au remorquage puisqu'elle traite des rencontres avec le Comité national d'orientation en matière de santé et sécurité ainsi que de la publication de bulletins et d'audits en matière de sensibilisation à la sécurité. Lorsque l'agent d'appel Lafrance a rendu la décision de suspension de l'instruction le 16 mai 2011, il a demandé que des rapports écrits réguliers lui soient envoyés toutes les deux semaines au sujet de la mise en œuvre des engagements. Aucun rapport n'a été envoyé. Lorsque j'en ai parlé à l'audience le 27 septembre 2011, on m'a dit qu'il n'y avait pas eu de rapport et que le statu quo avait été maintenu dans les opérations de remorquage jusqu'à la disposition de l'appel.

Décision

[140] Pour les raisons mentionnées précédemment, je juge que l'opération du tracteur sans barre Douglas telle que prévue à l'Aéroport International Pearson le 24 janvier 2011, avec une équipe de deux personnes composée d'un assistant au remorquage titulaire d'un permis DA dont la formation sur la géographie de l'aéroport et les communications radio n'équivalaient pas celles de l'opérateur de remorque titulaire d'un permis D, constitue un danger au sens du Code. Le risque accru d'incursion peut causer des blessures à un employé. En vertu du pouvoir qui m'est conféré à l'alinéa 146.1(1)a) du Code, je modifie par les présentes l'instruction. L'instruction modifiée est jointe à la présente décision.

Michael McDermott
Agent d'appel

ANNEXE

[Traduction]

DANS L'AFFAIRE DU *CODE CANADIEN DU TRAVAIL* PARTIE II – SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTION À L'EMPLOYEUR EN VERTU DE L'ALINÉA 145(2)a)

Le 24 janvier 2011, l'agent de santé et sécurité Domenico Iacobellis a procédé à une enquête relativement à un refus de travailler de **Gerald Dodds, Terry Hanson, Ron Andrews** au lieu de travail exploité par Air Canada, employeur assujéti à la partie II du *Code canadien du travail*, et dont l'adresse est le C.P. 6002 (Opérations de remorquage), AP TORONTO, Mississauga (Ontario) L5P 1B4, ledit lieu de travail étant parfois connu sous le nom d'Air Canada – Opérations de remorquage.

L'agent d'appel estime que l'exécution d'une tâche crée un danger pour les employés au travail :

l'opération du tracteur sans barre Douglas par une équipe de deux personnes composée d'un assistant au remorquage titulaire d'un permis DA dont la formation sur la géographie de l'aéroport et les communications n'était pas équivalente à celle d'un opérateur de remorque titulaire d'un permis D constitue un danger au sens du Code. Le manque de formation de l'assistant au remorquage dans ces deux domaines augmente le risque d'incursion pouvant causer une blessure à un employé.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(2)a) de la partie II du *Code canadien du travail*, de modifier l'activité qui constitue un danger immédiatement.

Modifiée par le texte souligné ci-dessus à Ottawa, le 22 juin 2012.

Michael McDermott
Agent d'appel

À : Air Canada
P.O. BOX 6002, (Ramp & Baggage)
Toronto AMP Mississauga (Ontario) L5P 1B4