

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Requérante : Keystone Bulk Transport Ltd.

MOTS CLÉS

Structure; asphalte; pratiques; danger; modifier; dispositif de protection contre les chutes.

DISPOSITIONS

Code : 145(2)a)

RCSST, 12.1, 12.10

RÉSUMÉ

Un conducteur de camion de la Keystone Bulk Transport Ltd. se trouvait en haut d'un camion-citerne d'où il surveillait un transbordement d'asphalte chaud d'un wagon-citerne au camion. L'opération a été interrompue par suite d'une explosion due à la surchauffe du produit, ce qui a eu pour effet de répandre l'asphalte de la trappe de chargement en haut du camion-citerne. L'employé a sauté sur le sol pour se protéger de l'asphalte chaud et s'est blessé. L'agent de sécurité a conclu que le danger consistait à travailler du haut d'une remorque à plus de 2,4 mètres sans être muni d'un dispositif de protection contre les chutes. Il a donné des instructions concernant le danger conformément à l'alinéa 145(2)a) du Code.

L'agent régional de sécurité est en désaccord avec l'agent de sécurité dans la mesure où le danger ne résidait pas dans le fait que l'employé travaillait à cette hauteur sans être muni d'un dispositif de protection contre les chutes mais plutôt dans le fait de transborder de l'asphalte chaud en l'absence de pratiques de sécurité professionnelle. Les instructions ont été modifiées en conséquence.

CODE CANADIEN DU TRAVAIL
PARTIE II
SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

Révision, en vertu de l'article 146 du Code canadien du travail, Partie II,
des instructions données par un agent de sécurité

Requérante : Keystone Bulk Transport Ltd.
 Brandon (Manitoba)
 Représentée par William G. Ryall, avocat

Mis en cause : Dwayne Laushway
 Agent de sécurité
 Développement des ressources humaines Canada

Devant : Serge Cadieux
 Agent régional de sécurité
 Développement des ressources humaines Canada

Une audience a eu lieu à Winnipeg (Manitoba), le 19 avril 1995.

Contexte

Le rapport d'enquête sur l'accident fait par l'agent de sécurité décrit de manière précise et détaillée les circonstances de l'accident qui fait l'objet de la présente affaire. Le rapport résume l'incident de la manière suivante :

Le 22 septembre 1994, on chargeait de l'asphalte d'un wagon du Canadien Pacifique à un camion-citerne de type remorque n° 1307 de la firme Keystone Bulk Transport Ltd. au dépôt du Canadien Pacifique, à Brandon.

Cette opération a été interrompue par une explosion qui a endommagé le dégorgeoir du tuyau de chargement et la remorque n° 1307, répandant l'asphalte chaud de la trappe de chargement située en haut du camion-citerne.

Pour échapper aux effets de l'explosion, l'employé de la Keystone Bulk Transport Ltd., Norman Milne, qui, au moment de l'incident, se tenait debout, «légèrement incliné» sur la trappe de chargement, a sauté au sol, à 3,570 mètres plus bas.

Il a été par la suite amené à l'hôpital.

L'agent de sécurité a précisé les détails de l'accident en ces termes :

En présence du conducteur de camion, Norman Milne, les employés de la Pounder Emulsions¹ (PE) ont commencé le transbordement de l'asphalte du wagon au camion-remorque.

L'unité de pompage et de chauffage a été bien connectée et les pompes ont été mises en marche par les employés de la PE. Puis, ceux-ci ont mis en marche l'unité de chauffage de l'asphalte en vue de porter l'asphalte à la température voulue.

Le conducteur de la Keystone Bulk, selon son compte rendu, est monté sur la remorque n° 1307, 15 minutes après le début de l'opération de chargement afin de vérifier le niveau d'asphalte transbordé. Il n'a pas été à même de détecter la présence d'asphalte dans la remorque. Toutefois, il a noté qu'une quantité excessive de vapeur s'échappait de la remorque vers la trappe de chargement.

A la suite des observations, les employés de la PE ont noté que la soupape d'aspiration n'avait pas été ouverte sur le dispositif de pompage de manière à permettre l'écoulement de l'asphalte. Cette soupape a été immédiatement ouverte pour permettre à l'asphalte de commencer à couler.

L'unité de chauffage, qui avait fait l'objet d'un compte rendu environ quatre minutes auparavant, dégageait des vapeurs d'une température extrêmement élevée, par suite de l'arrivée de l'asphalte.

La vapeur d'asphalte était refoulée à travers la goulotte de chargement et se répandait dans la remorque n° 1307. Il s'est formé un panache de «fumée» qui augmentait, suivi d'un éclair de cinq secondes au moment, croit-on, où la vapeur d'asphalte est entrée en combustion vive.

A la vue du «panache de fumée», M. Milne, le conducteur de camion, a sauté de la plate-forme de travail installée sur la remorque n° 1307, à l'arrière de la place du conducteur, afin d'éviter d'être éclaboussé par l'asphalte chaud.

M. Milne s'est blessé le talon droit au contact du sol et/ou en s'éloignant ensuite de la zone de danger.

L'agent de sécurité a expliqué que l'employé s'était blessé en tombant, et c'est la raison pour laquelle il a déterminé la chute constituant le danger. Dans son évaluation de ce danger, l'agent de sécurité a conclu qu'il résidait dans la hauteur et le contact avec le sol. Il a réagi à la situation en donnant les instructions (ANNEXE) qui font l'objet de l'appel.

Exception préliminaire

¹ L'attelage du matériel de transbordement et de chauffage de l'asphalte, de même que le transbordement du produit, était entièrement sous la responsabilité des employés de la Pounder Emulsions (PE), employeur de compétence provinciale.

Au début de l'audience, M. Ryall a fait valoir, à titre d'exception préliminaire, que l'agent régional de sécurité [TRADUCTION] «n'est pas compétent pour instruire cette révision des instructions données en ce qui a trait aux unités de tracteurs à remorque de la Keystone, étant donné qu'une unité de tracteurs à remorque n'est pas un "ouvrage" au sens du Code canadien du travail et que les instructions, telles qu'elles ont été données, doivent être annulées par l'agent d'audience.»

Cette objection est fondée sur une récente décision de la Cour provinciale de l'Ontario dans l'affaire *Regina c. Transport Provost Inc.* où la firme était accusée d'avoir violé l'alinéa 125(j) du Code canadien du travail, Partie II (le Code) ainsi que le paragraphe 12.10(1) du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail (le Règlement) en ne fournissant pas un dispositif de protection contre les chutes à des employés travaillant sur une structure non protégée à plus de 2,4 mètres. La Cour a tranché en faveur de Provost Transport en concluant qu'une remorque-citerne ne constituait pas une structure non protégée tel que prévu par le Règlement. Les accusations ont été rejetées compte tenu du fait que [TRADUCTION] «le terme "structure" n'est pas suffisamment large pour englober un camion-citerne à remorque, muni de roues, qu'on peut aisément déplacer, je dois conclure que les actes reprochés au prévenu dans les six chefs d'accusation ne constituent pas des infractions au sens de la Loi».

M. Ryall a demandé que je rende une décision sur cette question avant de considérer tout autre aspect de l'affaire.

Décision concernant l'exception préliminaire

Avant l'audience, on a communiqué à M. Ryall des décisions relativement à ce qui constitue une structure et on lui a demandé de présenter à l'audience des arguments concernant ces décisions. M. Ryall a résumé son exception en disant [TRADUCTION] «que nous voyons que les principes soulignés par la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Springman et la Reine* concernent la mobilité de la remorque et l'intention d'une fixation au sol de manière permanente et, dans la présente affaire, je ne crois pas qu'on puisse avoir de doute sur le fait que les remorques-citernes de la Keystone Bulk Transport ne sont pas des remorques fixées au sol.»

Nous aurions pu continuer en nous fondant sur le fait que l'exception serait admise sous réserve. Toutefois, compte tenu de l'arrêt de la Cour suprême du Canada dans *Bédard c. la Reine*, où la Cour a adopté le point de vue opposé en ce qui concerne la fixation au sol, la décision suivante a été prise.

Aux fins de la présente affaire, il existe essentiellement deux types d'instructions qu'un agent de sécurité peut donner. L'agent de sécurité peut donner des instructions en vertu soit du paragraphe 145(1), soit du paragraphe 145(2) du Code.

Lorsque des instructions sont données en vertu du paragraphe 145(1) du Code, il faut, pour qu'il y ait violation, qu'une disposition précise du Code ou du Règlement ait été violée. Dans la présente affaire, l'exception serait valide si l'agent de sécurité avait donné ce genre d'instructions et blâmé l'employeur pour violation d'une disposition précise qu'il serait tenu d'identifier. Tel n'est pas le cas ici puisque l'agent de sécurité n'a relevé, de la part de l'employeur, aucune violation d'une disposition précise du Code et du Règlement pertinent.

Les instructions de l'agent de sécurité ont été données en vertu de l'alinéa 145(2)a) du Code. En vertu de cette disposition, des instructions sont données compte tenu d'une situation de danger. L'agent de sécurité n'a pas à préciser une disposition d'un Règlement pour arriver à la conclusion qu'un danger existe. Il lui suffit de conclure, en se fondant sur les faits dont il est saisi, qu'il existe une situation qui constitue un danger et de formuler ses instructions, ainsi qu'il l'a fait dans la présente affaire. Les instructions de l'agent de sécurité ne font pas mention du terme «structure» et ne blâment pas l'employeur pour violation d'une disposition précise du Code ou du Règlement. Les instructions visent une situation de danger.

Ma décision est que l'agent de sécurité était fondé à conclure à l'existence d'un danger dans la présente affaire. Je juge également que, par suite des instructions données compte tenu d'une situation de danger, je suis fondé à réviser les instructions formulées. L'exception est REJETÉE.

Argument de l'employeur

M. Ryall fait valoir que dans le cadre des activités normales de l'entreprise Keystone, il n'existe aucun danger associé au fonctionnement des remorques. Un risque ou danger réside dans le produit, l'asphalte, étant donné qu'un employé se brûlerait s'il y était exposé au cours du transbordement du produit d'un wagon-citerne à une remorque-citerne. Bien que le fait de se trouver en haut de la remorque puisse constituer un risque, il n'existe assurément aucun danger dans le simple fait de s'y trouver. Cette affirmation est étayée par la décision de la Commission mixte d'examen du Québec dans l'affaire *Carlew Inc. c. Syndicat des travailleurs de l'énergie et de la chimie* où la Commission a annulé des instructions données par un inspecteur, et qui portaient sur la même question que celle mentionnée dans les instructions en l'espèce.

M. Ryall estime en outre que le danger que comporte la manutention du produit, en l'occurrence l'asphalte, lorsqu'il est en mouvement, est assujéti à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et que la Keystone Bulk Transport a satisfait aux exigences de cette loi. De plus, la firme a indiqué qu'elle ne s'occuperait plus à l'avenir du chargement ou du déchargement de ce produit en particulier.

Décision

La question à trancher dans la présente affaire est de savoir si le danger auquel on fait allusion au troisième paragraphe des instructions existe, ainsi qu'il est décrit :

[Traduction] «Lorsque les employés doivent travailler en haut des remorques-citernes à plus de 2,4 mètres au-dessus du niveau permanent sûr le plus proche, sans Ltre munis d'un dispositif de protection contre les chutes.»

Relativement à la formulation du danger susmentionnée, je dois me demander s'il est dangereux de se trouver en haut d'un camion à remorque sans Ltre muni d'un dispositif de protection contre les chutes et non pas, comme l'avocat de l'employeur l'aurait souhaité, si une disposition du Code ou du Règlement a été violée. On pourrait assurément soutenir qu'en ne fournissant pas de dispositif de protection contre les chutes, comme l'exigent le Code et le Règlement pertinent, l'employeur commettrait une violation d'une disposition précise du Code. L'employeur soutiendrait, pour sa défense, qu'un tracteur à remorque n'est pas une structure et nous serions entraînés dans un débat sur cette question dans la mesure où elle porterait sur une disposition précise du Règlement. Ce

n'est pas la question qui nous occupe maintenant. La question est le danger, et un danger peut exister sans qu'il y ait de violation du Code. Dans l'affaire *Alberta Wheat Pool c. Grain Workers' Union*, dossier de la Cour n° A-998-91, la Cour d'appel fédérale, en ce qui a trait à l'existence d'un danger sans qu'il y ait de violation précise du Code, déclare ceci :

«La conclusion qu'un danger existe n'exige pas la preuve de la violation du Code; un danger peut exister sans les violations dont l'A.S. a fait mention dans ses instructions.»

Je suis également d'accord avec la décision rendue dans l'affaire *Carlew*, qui conclut qu'il y a un risque à se trouver en haut d'une remorque mais que cela ne constitue pas en soi un danger. En temps normal, le chargement de la remorque-citerne se fait sur un site permanent de chargement muni d'une passerelle de secours s'étendant en haut de la remorque. Le cas échéant, dans l'affaire qui nous occupe, un dispositif de protection contre les chutes aurait pu accroître le risque, pour M. Milne, d'être exposé à l'asphalte chaud, d'en être éclaboussé et de s'y brûler. Pareille situation est contraire au but visé par le Code, qui est la prévention des accidents et des blessures; elle serait également contraire à l'alinéa 12.1(b) du Règlement qui dispose que :

- 12.1 Toute personne à qui est permis l'accès au lieu de travail doit utiliser l'équipement de protection réglementaire visé par la présente partie dans les cas suivants :
- a) lorsqu'il est en pratique impossible d'éliminer ou de maintenir à un niveau sécuritaire le risque que le lieu de travail présente pour la sécurité ou la santé;
 - b) lorsque l'utilisation de l'équipement de protection peut empêcher une blessure ou en diminuer la gravité.

Je crois que le danger auquel se trouvait exposé M. Milne, le jour du transbordement de l'asphalte chaud, ne résidait pas dans le fait qu'il était en haut de la remorque sans être muni d'un dispositif de protection contre les chutes. Le risque véritable dans cette situation est le transfert de l'asphalte chaud. A mon avis, l'absence de pratiques de sécurité professionnelle pour le transbordement de l'asphalte chaud d'un wagon-citerne à un camion-citerne est la cause directe de l'accident. En fait, l'agent de sécurité a identifié cette situation dans son analyse des causes de l'accident. L'agent de sécurité a noté que :

L'omission de prévoir le danger potentiel en ce qui a trait au produit et à la mise en service était due en partie à :

- 1) L'absence et la non-utilisation sur le site de fiches signalétiques du fournisseur précisant la nature du produit et les risques qu'il comporte (c.-à-d. le point de rupture).
- 2) L'absence de pratiques de sécurité professionnelle indiquant les responsabilités du conducteur en ce qui a trait au chargement et à l'articulation de ses activités avec celles d'autres personnes impliquées dans l'opération.

- 3) L'absence d'une enquête sur l'analyse des risques liés à l'exercice de la fonction, qui permettrait de déterminer les risques et les précautions nécessaires.
- 4) L'absence d'une surveillance appropriée qui aurait pu éviter cet accident au moyen du contrôle des pratiques d'exploitation et des précautions.

On doit faire abstraction du premier point étant donné que le produit transporté est en transit et, par conséquent, est assujéti aux dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. J'ai traité de cette question dans la décision non publiée, n° 94-011, relative à l'affaire Canadian Pacific Express and Transport Ltd. c. Transportation and Communications Union. Par ailleurs, je ne dispose pas de renseignements concernant le genre d'identification et d'information qui étaient disponibles sur ce produit-ci sur le lieu de travail, ni sur le genre d'entraînement que M. Milne a éventuellement reçu conformément à cette Loi.

Toutefois, la somme des trois autres points constitue, à mon avis, les pratiques de sécurité professionnelle qui auraient dû être mises en place en vue de protéger la sécurité et la santé au travail de M. Milne pendant le transbordement de l'asphalte chaud. Leur absence a créé une situation pouvant entraîner une blessure à M. Milne avant qu'on ait pu prendre les mesures pour empêcher que l'accident ne se reproduise. À cet égard, la Keystone Bulk Transport a commis une violation du Code. Les instructions devraient être modifiées de manière à refléter cette situation.

Pour tous ces motifs, je MODIFIE PAR LES PRÉSENTES les instructions données le 28 septembre 1994 en vertu de l'alinéa 145(2)a) du Code par l'agent de sécurité Dwayne Laushway à la Keystone Bulk Transport Ltd., en supprimant les deuxième et troisième paragraphes et en les remplaçant par les paragraphes suivants :

Ledit agent de sécurité considère que le transbordement d'asphalte chaud d'un wagon-citerne à une remorque-citerne constitue un danger pour les employés au travail :

Lorsque les employés doivent travailler en l'absence de pratiques de sécurité professionnelle régissant le transbordement d'asphalte chaud d'un wagon-citerne à une remorque-citerne.

Décision rendue le 9 mai 1995.

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

DANS L'AFFAIRE INTÉRESSANT LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL, PARTIE II
SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTIONS A L'EMPLOYEUR EN VERTU DE L'ALINÉA 145(2)A)

Le 23 septembre 1994, le soussigné, agent de sécurité, a procédé à une enquête sur le lieu de travail exploité par la Keystone Bulk Transport Ltd., employeur assujetti au Code canadien du travail, Partie II, dont le siège est au 334, Park Avenue East, Brandon (Manitoba), le lieu de travail étant quelquefois désigné sous le nom de Keystone Bulk Transport Ltd.

Ledit agent de sécurité considère que la manipulation de remorques-citernes constitue un danger pour les employés au travail.

Lorsque les employés doivent travailler en haut des remorques-citernes à plus de 2,4 mètres au-dessus du niveau permanent sûr le plus proche sans Ltre munis de dispositif de protection contre les chutes.

En conséquence, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, conformément à l'alinéa 145(2)a) du Code canadien du travail, Partie II, de prendre les mesures visant à assurer la protection contre la source de danger au plus tard le 14 octobre 1994.

Fait à Winnipeg, le 28 septembre 1994.