

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 l'agent de sécurité

Requérant : Travailleurs canadiens de l'automobile
 Division du chemin de fer, section locale 100
 Représenté par : John Merritt

Défendeur : CN Amérique du Nord
 Triage McGregor
 Sarnia (Ontario)
 Représenté par : Kenneth R. Peel

Mis-en-cause : R.D. (Bob) Fortner
 Agent de sécurité
 Développement des ressources humaines Canada

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

Il y a eu une audience le 18 janvier 1996 à Toronto (Ontario). Il y a été convenu que la question concernant les heures supplémentaires ne relevait pas de la compétence de l'agent régional de sécurité et serait réglée en vertu de la Partie III du *Code canadien du travail*. La question du manque de vigilance à cause du trop grand nombre d'heures de travail n'est pas un point examiné par l'agent de sécurité au cours de l'enquête et aucune instruction n'a été donné à cet égard.

Contexte

Le 26 mai 1995, M. Crowe, commis principal au transport au CN, a été gravement blessé par un véhicule du CN. L'accident s'est produit vers 16 h au triage McGregor. M. Crowe avait terminé son contrôle de séquence des voitures situées sur la voie A8 et retournait à son véhicule stationné le long d'une route de service adjacente aux voies ferrées. Lorsque l'accident s'est produit, M. Crowe était penché devant son véhicule, dont les phares étaient allumés. Apparemment, il était en train d'essayer de lire quelque chose. Le conducteur du véhicule qui venait en sens inverse a indiqué que M. Crowe semblait se trouver de « 20 à 25 pieds » devant le véhicule qu'il conduisait et qu'au point où il l'a vu, il était incapable d'éviter de le heurter. On ne sait pas exactement pourquoi M. Crowe se trouvait dans la voie du sens inverse.

La vitesse du véhicule qui a frappé M. Crowe a été établie comme étant de 10 à 15 kilomètres à l'heure. L'enquête policière a confirmé qu'à la vitesse à laquelle le véhicule venant en sens inverse se déplaçait et qu'à la distance à laquelle M. Crowe a été vu, l'accident était inévitable, peu importe l'état des freins du véhicule.

L'enquête de l'agent de sécurité a révélé que les facteurs suivants ont contribué à l'accident

1. M. Crowe portait des vêtements sombres, une veste noire/grise et des pantalons foncés. Il était donc très difficile à distinguer sous un faible éclairage. Le test effectué sur les conditions d'éclairage et la visibilité au moment de l'accident a révélé qu'« une personne habillée de vêtements sombres était difficile à percevoir lorsqu'elle se trouvait dans la zone située entre deux véhicules approchant l'un de l'autre les phares allumés, jusqu'à ce que la distance entre les deux véhicules soit devenue très faible. »
2. M. Crowe ne portait aucun équipement de protection personnel, c'est-à-dire ni casque protecteur, ni chaussures de protection.
3. On a découvert que le véhicule automobile n° 078446 qui a heurté M. Crowe était dans un état dangereux, puisqu'il y avait des problèmes au niveau du système de freinage, de la direction et des pneus.

En réponse à ces constatations, l'agent de sécurité a donné des instructions (ANNEXE-1) au CN Amérique du Nord concernant l'utilisation

- a) de vêtements de signalisation;
- b) d'équipement de protection personnel;
- c) de véhicules et de matériel sûrs.

Exposé des employés

M. Merritt explique à l'audience qu'il a seulement demandé la révision des points 2 et 3 des instructions, et que ce sont les deux seuls qui doivent être révisés.

M. Merritt déclare qu'en ce qui concerne le deuxième point, la forme de présentation technique et juridique des instructions est inacceptable parce que l'agent de sécurité a omis de préciser la disposition du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (le *Règlement*) à laquelle il a été contrevenu, ce qui soulève le doute sur le caractère exécutoire des instructions.

M. Merritt demande à l'agent régional de sécurité de modifier ce point des instructions en y ajoutant la référence à l'alinéa 125s) de la Partie II du *Code canadien du travail* (le *Code*) et en y précisant l'article 12.15 du 1 m n à titre de disposition à laquelle il faut se conformer.

Pour ce qui est du troisième point, M. Merritt reconnaît le dilemme devant lequel se trouvait l'agent de sécurité lorsqu'il a essayé de se fonder sur un *Règlement CSST* qui ne pouvait servir à régler adéquatement le problème de l'état déplorable du véhicule routier sur lequel se fiaient les employés au moment de l'incident. De fait, l'enquête policière a révélé une grave défectuosité du système de freinage du véhicule qui a heurté M. Crowe puisque les freins arrières ne

fonctionnaient effectivement pas au moment de l'accident. M. Merritt suggère que l'agent régional de sécurité modifie les instructions en y faisant allusion à l'article 124 du *Code* afin de garantir que l'employeur respecte les normes provinciales concernant ses véhicules.

Exposé de l'employeur

En ce qui concerne le deuxième point des instructions, M. Peel signale que les employés, y compris M. Crowe; connaissent très bien les politiques de l'employeur concernant l'utilisation de l'équipement de protection personnel, et qu'il ne peut expliquer pourquoi M. Crowe ne portait pas cet équipement, c'est-à-dire un gilet de signalisation et des chaussures de protection, ce jour-là. Néanmoins, après réception des instructions, des mesures ont été prises afin que tous les employés travaillant au Centre wagons complets soient mis au courant de leur responsabilité concernant le port de gilets de signalisation.

M. Peel croit qu'en ce qui a trait au troisième point des instructions, la disposition du *Code* dont il est question est probablement la mieux appropriée, c'est-à-dire l'alinéa 125i). En outre, on soupçonne que l'entretien du véhicule a constitué une fraude par dissimulation sur laquelle la police fait actuellement enquête. Néanmoins, il a été établi que, bien que les freins aient été très usés et n'aient pas été réparés comme on a tenté de le prouver, des freins en bon état n'auraient pas suffi à empêcher l'accident. L'enquête policière a corroboré cette affirmation.

Décision

Deux questions, correspondant aux points 2 et 3 des instructions, doivent être réglées en l'espèce. J'analyserai chaque question séparément. Il est à noter que le premier point des instructions n'est pas visé par la révision. Cependant, cela ne signifie pas que je conviens avec l'agent de sécurité que ce point est correctement formulé.

1. **La première question à régler est le deuxième point des instructions qui dit ceci :**

« L'alinéa 125v) de la Partie II du *Code canadien du travail*.

L'employeur est tenu de veiller à ce que toute personne à qui il en permet l'accès connaisse et utilise selon les modalités réglementaires le matériel, l'équipement, les dispositifs et vêtements réglementaires de sécurité. »

M. Merritt est préoccupé par la forme que prend ce point pour deux raisons. Premièrement, comme il est expliqué ci-dessus, le texte ne précise pas la disposition applicable du Règlement. Deuxièmement, selon M. Merritt, la façon de régler le vrai problème en l'espèce aurait dû consister à renseigner les employés au sujet de l'équipement de protection qui doit être utilisé au travail et à leur donner la formation nécessaire pour garantir leur protection. Par conséquent, l'agent de sécurité aurait dû invoquer l'alinéa 125s) du *Code* et préciser l'article 12.15 du Règlement pour répondre à cette préoccupation.

Je dois admettre qu'au début, j'ai été quelque peu confus devant la formulation de ce point des instructions. L'agent de sécurité a bien mentionné l'alinéa 125v) du *Code*, mais plutôt que de décrire l'infraction, comme il l'a fait pour le premier point des instructions, il a simplement répété le libellé de l'alinéa 125v) du *Code*. Ce point est donc redondant tel qu'il est formulé. Cependant, à l'audience, l'agent de sécurité a expliqué qu'il avait vu des employés qui ne portaient aucun équipement de protection personnel. Il a en outre expliqué que comme la compagnie avait des politiques claires concernant cet équipement, il a donné à celle-ci instruction de voir à ce que ses politiques soient appliquées.

M. Peel ne s'oppose pas à ces instructions telles qu'elles sont formulées. De fait, il soutient dans sa réponse aux instructions que la compagnie a publié un bulletin à l'intention de tous les employés du Centre wagons complets pour insister de nouveau sur la nécessité de porter des gilets de signalisation. L'agent de sécurité a confirmé qu'à la suite de son enquête, la zone renfermait des affiches concernant les casques protecteurs et les chaussures de protection, et qu'avec le concours des employés, la compagnie avait apporté des améliorations aux politiques et procédures en matière de sécurité et de santé.

Selon moi, tout ce que l'agent de sécurité avait à faire pour garantir la conformité aux politiques en l'espèce était de donner des instructions à la compagnie, ce qu'il a fait, et de préciser les dispositions du *Code* et du Règlement auxquelles, à son avis, on avait contrevenu. L'agent de sécurité a omis de préciser ces dispositions. En conséquence, les représentants des employés se sont sentis lésés par les instructions.

Comme M. Merritt l'a expliqué dans son exposé, en utilisant le libellé de la loi habilitante, le *Code* en l'espèce, le législateur voulait imposer une obligation précise à l'employeur ou, du moins, veiller à disposer du pouvoir nécessaire pour le faire à l'avenir. M. Merritt a conclu que, pour que ce point des instructions ait une signification, il fallait préciser une disposition du Règlement. Je suis parfaitement d'accord avec lui.

Les dispositions pertinentes du Règlement concernant les casques protecteurs, les chaussures de protection et les gilets de signalisation sont les suivantes

Casque protecteur - article 12.4 du Règlement
Chaussures de protection - article 12.5 du Règlement
Gilet de signalisation - article 12.13 du Règlement

À mon avis, la question de garantir le respect de l'alinéa 125v) du *Code* concernant le port d'un gilet de signalisation n'a pas été réglée par le premier point des instructions. Par conséquent, je préciserai l'article 12.13 du Règlement pour garantir que l'employeur se conforme à la loi en appliquant ses propres politiques à cet égard.

Avant de terminer la révision de ce point des instructions, je dois répondre à la demande de M. Merritt qui veut que je modifie ce deuxième point en y ajoutant la mention de l'alinéa 125s) du *Code* et en y précisant l'article 12.15 du Règlement parce que selon lui, les employés n'ont pas eu suffisamment d'information et de formation au sujet de l'équipement de protection personnel.. Bien que la préoccupation de M. Merritt puisse être très légitime, c'est là une question qui n'a pas été

abordée par l'agent de sécurité dans le cadre de son enquête et à l'égard de laquelle aucun élément de preuve n'a été recueilli ou soumis. L'agent de sécurité était plutôt d'avis que le CN avait de bonnes politiques à cet égard, et il était convaincu que la formation n'était pas un problème ici. Je ne crois pas devoir prendre d'autres mesures sur ce point précis.

Pour tous les motifs mentionnés ci-dessus, **JE MODIFIE PAR LES PRÉSENTES** le point 2 des instructions en remplaçant le renvoi et la description suivante , c'est-à-dire

2. Alinéa 125v) de la Partie II du Code canadien du travail.

L'employeur est tenu de veiller à ce que toute personne à qui il en permet l'accès connaisse et utilise selon les modalités réglementaires le matériel, l'équipement, les dispositifs et vêtements réglementaires de sécurité.

par les renvois et la description suivante :

2. L'alinéa 125v) de la Partie II du Code canadien du travail et les articles 12.4,12.5 et 12.13 du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail.

Les employés du Centre wagons complets ne portaient pas l'équipement de protection réglementaire.

2. La deuxième question à régler est le troisième point des instructions qui dit ceci :

L'alinéa 125i) de la Partie II du *Code canadien du travail*.

L'employeur est tenu de veiller à ce que les véhicules et l'équipement mobile que ses employés utilisent pour leur travail soient conformes aux normes réglementaires de sécurité.

Comme M. Merritt l'a mentionné, l'alinéa 125i) du *Code* appelle une disposition précise du Règlement qui traite des normes de sécurité applicables aux véhicules automobiles, une disposition qui, de toute évidence, n'existe pas. Il est établi que les véhicules automobiles en général relèvent de la compétence provinciale. C'est probablement pour cette raison que la Partie XIV du Règlement (Manutention et entreposage des matériaux) ne s'applique pas à l'utilisation et à la mise en service de véhicules automobiles sur les voies publiques (alinéa 14.2a)). Il est donc évident que le renvoi à l'alinéa 125i) du *Code* était inadéquat puisque le Règlement ne renferme aucune disposition traitant précisément de normes de sécurité pour les véhicules automobiles utilisés et mis en service sur des propriétés privées comme le triage McGregor.

Néanmoins, le respect des normes de sécurité provinciales est une condition préalable pour l'utilisation de tout véhicule automobile immatriculé. Le défaut de respecter ces normes minimales, ici un système de freins arrière défectueux, montre que, intentionnellement ou non, l'employeur n'a pas pris les mesures nécessaires pour protéger la sécurité et la santé des employés au travail, une exigence fondamentale précisée à l'article 124 du *Code*. Le véhicule automobile

doit être au moins sécuritaire dans tous les usages auxquels il est destiné.

M. Peel déclare que la réparation du système de freinage n'aurait fait aucune différence en l'occurrence. Cet argument ne justifie pas le piètre état du véhicule qui aurait pu mettre en péril la sécurité et la santé de tout employé du CN utilisant le camion en question ou se trouvant près de ce camion. M. Peel déclare aussi que le CN applique un programme d'entretien rigoureux et que les défauts décelés sont probablement le résultat d'une fraude par dissimulation. Cependant, l'agent de sécurité ne disposait pas de cette information au moment de l'enquête et, je crois comprendre que l'enquête policière progresse, mais n'est pas encore terminée. Si les résultats de cette enquête sont probants, l'employeur pourra certainement utiliser la fraude alléguée comme défense dans le cadre d'autres procédures, le cas échéant.

À mon avis, l'employeur a contrevenu à l'article 124 du *Code* parce qu'il n'a pas veillé à ce que ses véhicules automobiles soient sécuritaires dans tous les usages auxquels ils sont destinés que ce soit sur des voies publiques ou privées, et qu'ils respectent ou non les normes de sécurité provinciales. De toute évidence, le véhicule associé à l'accident n'était pas sécuritaire dans tous les usages auxquels il était destiné à cause de l'état du système de freinage, peu importe que ce problème ait pu ou non changé quelque chose à la situation qui nous occupe.

Pour tous les motifs mentionnés ci-dessus, **JE MODIFIE PAR LES PRÉSENTES** le point trois des instructions en remplaçant le renvoi et la description qui suivent

3. Alinéa 1251) de la Partie II du Code canadien du travail.

L'employeur est tenu de veiller à ce que les véhicules et l'équipement mobile que ses employés utilisent pour leur travail soient conformes aux normes réglementaires de sécurité.

par ceux-ci :

3. Article 124 de la Partie II du Code canadien du travail.

Le véhicule automobile n° 078446, qui a heurté M. Crowe, a été jugé dans un état non sécuritaire en raison de la défektivité du système de freinage.

Décision rendue le 14 février 1996.

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

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

INSTRUCTIONS DONNÉE À CN RAIL AMÉRIQUE DU NORD
EN VERTU DU PARAGRAPHE 145(1)

Le 26 avril 1995, l'agent de sécurité soussigné a mené une enquête sur le lieu de travail exploité par CN Amérique du Nord, un employeur assujéti au *Code canadien du travail*, Partie II, chez CN Amérique du Nord, Sarnia (Ontario), ledit lieu de travail étant parfois appelé Triage McGregor du CN.

L'agent de sécurité est d'avis qu'il y a eu contravention aux dispositions suivantes de la Partie II du *Code canadien du travail* :

1. Alinéa 125j) de la Partie II du *Code canadien du travail*.

Article 12.13 du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*.

Les employés qui doivent travailler dans la zone de triage et qui sont exposés au risque de heurt avec des véhicules en mouvement doivent porter un gilet de signalisation ou un vêtement semblable.

2. Alinéa 125v) de la Partie II du *Code canadien du travail*.

L'employeur est tenu de veiller à ce que toute personne à qui il en permet l'accès connaisse et utilise selon les modalités réglementaires le matériel, l'équipement, les dispositifs et vêtements réglementaires de sécurité.

3. Alinéa 1251) de la Partie II du *Code canadien du travail*.

L'employeur est tenu de veiller à ce que les véhicules et l'équipement mobile que ses employés utilisent pour leur travail soient conformes aux normes réglementaires de sécurité.

JE VOUS ORDONNE DONC PAR LES PRÉSENTES, conformément au paragraphe 145(1) de la Partie II du *Code canadien du travail*, de mettre immédiatement fin à la contravention.

Fait à LONDON (ONTARIO), le 12 mai 1995.

R.D. (Bob) Fortner
Agent de sécurité n° 1705

Dest. : CN Amérique du Nord
277, rue Front ouest, pièce 405
Toronto (Ontario)
M5V 2X7
À l'attention de : Pat L. Ross. gestionnaire

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION D'UN AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Requérant : Travailleurs canadiens de l'automobile, section locale 100

Défendeur : CN Amérique du Nord

MOTS-CLÉ

Gilet de signalisation, véhicule automobile, casque protecteur, chaussures de protection.

DISPOSITIONS

Code : 124, 125i), 125s), 125v)

Règlement CSST : 12.4, 12.5, 12.13, 12.15, 14.2

RÉSUMÉ

Un agent de sécurité a donné des instructions à CN Rail, en vertu du paragraphe 145(1) du *Code*, à la suite d'un grave accident qui s'est produit vers 16 h lorsqu'un véhicule automobile a heurté un commis au transport du CN. Au moment de l'accident, le commis était penché devant son véhicule, dont les phares étaient allumés, et il essayait de lire quelque chose. L'enquête de l'agent de sécurité a révélé que l'employé blessé ne portait pas de gilet de signalisation ni d'autres pièces d'équipement de protection personnel comme des chaussures de protection ou un casque protecteur. On a aussi établi que le véhicule associé à l'accident avait des freins arrière gravement endommagés. Les instructions portaient sur chaque question séparément. Les TCA en ont appelé des deux derniers points des instructions.

Le deuxième point a été contesté parce que l'agent de sécurité a omis de préciser une disposition du Règlement concernant l'équipement de protection alors que la contravention à l'alinéa 125v) du *Code* nécessite la précision d'une infraction au Règlement. L'ARS était d'accord et il a MODIFIÉ les instructions par des renvois aux articles 12.4, 12.5 et 12.13 du Règlement.

Le troisième point des instructions a fait l'objet d'un appel parce qu'il renvoyait à des normes sur les véhicules automobiles. Or, il a été convenu que ce genre de normes n'existaient pas. L'ARS était d'accord jusqu'à un certain point et il a MODIFIÉ les instructions par un renvoi à l'article 124 du *Code*.