

*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 : Potomski Transportation Inc.  
C.P. 7505  
Windsor (Ontario)  
représentée par : R.J. Potomski, président

Partie intéressée : Rocco Tees  
407, boul. Northcliffe  
Toronto (Ontario)  
M6E 3L3

Mise-en-cause : Darlene Kennedy  
Agente de sécurité n° 1703  
Développement des ressources humaines Canada  
Bureau de district de London

Devant : Bertrand Southière  
Agent régional de sécurité  
Développement des ressources humaines Canada

Il y a eu une audience à Windsor le 10 avril 1996. Étaient présents :

- R.J. Potomski	Potomski Transportation Inc.
- Jenny Jacobson	personne qui n'est pas au service de Potomski Transportation Inc. mais qui est a été impliquée dans le refus de travailler .
- Darlene Kennedy	D.R.H.C. - Travail
- Keith MacDonald	D.R.H.C. - Travail

**Contexte**

La situation qui a entraîné le refus de travailler est expliquée en détail dans le document Rapport d'enquête et décision établi par l'agente de sécurité Darlene Kennedy et portant le n° de référence 195M0280/1253 qui figure au dossier. En bref, Rocco Tees, camionneur chez Potomski Transportation Inc., a reçu instruction de prendre une charge chez Prestressed Systems Inc. à Windsor (Ontario) et de la livrer à Cincinnati (Ohio). Rocco Tees est arrivé chez Prestressed Systems Inc. vers 23 h 30 le 6 août 1995 pour y prendre une charge de 9 dalles de béton d'un poids global d'environ 44 000 livres. Il s'est alors rendu compte qu'il n'avait qu'une courroie de trois

pouces et un treuil pour arrimer la charge sur la remorque plate-forme. Il est retourné à la cour de Potomski et finalement, après quelques coups de téléphone, Jennie Jacobson lui a fourni trois courroies de deux pouces et les treuils nécessaires.

Rocco Tees est alors retourné à la cour de Prestressed Systems et après avoir arrimé la charge au moyen de la courroie de trois pouces et des trois courroies de deux pouces, il est revenu avec le camion et la remorque à la cour de Potomski comme on lui avait donné instruction de le faire. À ce moment il a refusé de travailler pour les motifs suivants :

- la charge n'était pas adéquatement arrimée; auparavant, les charges étaient toujours arrimées avec des courroies de trois pouces; les courroies de deux pouces n'étaient pas sûres;
- la charge n'était pas bien disposée dans la remorque;
- le camion « rebondissait » trop.

On lui a ensuite dit de prendre une autre courroie au bureau, de la nouer parce qu'elle n'était pas suffisamment longue, et de l'utiliser comme courroie d'arrimage au centre de la charge. Celle-ci serait alors bien arrimée. Rocco Tees a refusé de suivre ces instructions parce qu'il croyait qu'il était toujours dangereux de travailler dans ces conditions.-

À ce moment, DRHC - Travail a été informé du refus de travailler et une agente de sécurité a été envoyée sur le lieu de travail le jour même. L'agente de sécurité a enquêté sur le refus de travailler. Au cours de l'enquête, elle a, avec M. Potomski, rencontré le personnel du ministère des Transports de l'Ontario. Au cours de ces rencontres, il y a eu des discussions concernant l'arrimage des charges et leur disposition dans le camion. On a aussi demandé à M. Potomski, mais en vain, de fournir les dossiers d'entretien applicables au camion en question.

Conformément aux exigences du ministère des Transports de l'Ontario, les courroies utilisées pour arrimer la charge convenaient pour une charge d'environ 18 000 livres. Or la charge de M. Tees pesait environ 44 000 livres. De plus, il faut au moins une courroie **d'arrimage pour** chaque 3 mètres linéaires (10 pieds) de chargement, une exigence qui n'était pas respectée. Après ces discussions et étant donné l'information fournie par le ministère des Transports de l'Ontario, l'agente de sécurité a conclu que la charge n'était pas bien arrimée. En raison du manque d'information, elle a remis sa décision à plus tard en ce qui concerne les deux autres plaintes, c'est-à-dire la manière dont la charge était disposée et le fait que le camion « rebondissait » trop. L'agente de sécurité a donné des instructions à l'employeur le 16 août 1995 (annexe 1). Le 18 août 1995, l'employeur en a appelé de ces instructions auprès de l'agent régional de sécurité.

### **Arguments de l'employeur**

Les arguments de l'employeur sont axés sur le fait qu'après son refus de travailler initial, l'employé a reçu instruction d'arrimer la charge pour qu'il n'y ait pas de danger. On ne lui a pas dit de livrer la charge quelque part, mais de l'arrimer solidement pour qu'elle soit « correcte ». Par conséquent, il n'y avait pas de danger pour lui et le refus de travailler était injustifié. En outre, même si la façon dont la charge était arrimée ne respectait pas les exigences du ministère des Transports de l'Ontario, cela ne signifiait pas qu'il y avait du danger.

On souligne aussi que Rocco Tees a reçu sa formation de camionneur à la National Tractor Trailer School à Toronto d'avril à juin 1995. Il devait donc connaître le *Code* de la route et à titre d'employé du secteur d'activité, il aurait dû connaître son travail. La seule formation qu'il a reçue au cours de sa période d'emploi chez Potomski Transportation a trait au fonctionnement des treuils et des cliques utilisés pour tendre les sangles servant à arrimer les charges. Enfin, M. Potomski a déclaré que selon lui, les inquiétudes de Rocco Tees semblaient davantage découler de la largeur des sangles plutôt que de leur quantité ou de leur résistance.

### **Arguments de l'employé**

Rocco Tees, l'employé qui a refusé de travailler, ne travaille plus pour Potomski Transportation Inc. Bien qu'il ait été invité à assister à l'audience, il n'était pas présent. Les employés de Potomski Transportation Inc. ne sont pas syndiqués et par conséquent, il n'y avait aucun représentant de l'employé.

### **Discussion**

Je suis tout à fait convaincu que, conformément aux exigences du ministère des Transports de l'Ontario, la charge n'était pas adéquatement arrimée. J'accepte l'argument de l'employeur selon lequel cela ne signifie pas systématiquement qu'elle présentait un danger. Cependant, il faudrait des documents qui prouvent que l'arrangement en question était bel et bien sûr et ces documents n'ont pas été fournis. La suggestion concernant l'ajout d'une courroie de trois pouces au centre en « la nouant parce qu'il n'y avait pas l'excédent de 18 pouces exigé » n'aurait pas rendu la charge moins dangereuse parce qu'une sangle nouée ne peut pas être considérée comme un élément d'un système d'arrimage (La sécurité des charges en Ontario, page 16). J'accepte donc la conclusion de l'agente de sécurité portant que la charge n'était pas bien arrimée.

J'accepte aussi que le fait que la charge n'ait pas été bien arrimée présente un danger pour le conducteur. Même avec une cloison en avant de la remorque, une lourde charge mal arrimée peut glisser vers l'avant et emboutir la cabine de conduite du camion si le camion ralentit brusquement, par exemple lors d'un freinage en cas d'urgence ou lors d'un accident.

L'employé a donc vu que la situation était dangereuse, même s'il ne s'en est pas aperçu pour les bonnes raisons. La cause profonde du problème en l'espèce semble être que ni l'employeur ni l'employé n'était au courant des exigences concernant la sécurité des charges établies par le ministère des Transports de l'Ontario. À l'audience, l'employeur a admis que la réunion avec le personnel du ministère des Transports de l'Ontario, après le refus de travailler, lui avait appris beaucoup de choses. Il a mentionné que depuis cette réunion, il veille à ce que tous ses camionneurs reçoivent une copie de la brochure intitulée « La sécurité des charges en Ontario » préparée par la Direction de la conformité aux normes du ministère des Transports.

En conclusion, il y avait des lacunes dans la formation du conducteur concernant l'utilisation sûre et adéquate du matériel. Il manquait aussi de matériel pour bien arrimer la charge à cause d'une connaissance insuffisante des exigences de sécurité routière. Je crois que c'est ce que l'agente de sécurité a tenté de corriger.

Pour les motifs mentionnés **ci-dessus, JE CONFIRME PAR LES PRÉSENTES**, les instructions données par l'agente de sécurité Darlene Kennedy à Potomski Transportation Inc. le 6 août 1995. Décision rendue le 23 avril 1996.

Bertrand Southière  
Agent régional de sécurité

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

INSTRUCTIONS À L'EMPLOYEUR EN VERTU DU PARAGRAPHES 145(2)

Le 7 août 1995, l'agente de sécurité soussignée s'est rendue au lieu de travail exploité par Potomski Transportation Inc., employeur assujéti au *Code canadien du travail*, Partie II, au 630, chemin Tecumseh ouest, à Windsor (Ontario), ledit lieu de travail étant parfois appelé la cour Potomski. Elle a mené une enquête sur un Refus de travailler audit lieu de travail et estimé que l'utilisation d'une machine ou chose ou qu'une situation existant dans ledit lieu de travail constituait un danger pour un employé au travail.

L'agente de sécurité est d'avis qu'il y a eu contravention à la disposition suivante de la Partie II du *Code canadien du travail* parce que les employés sont tenus de transporter des charges qui ne sont pas adéquatement arrimées

Article 124 : « L'employeur veille à la protection de ses employés en matière de sécurité et de santé au travail. »

JE VOUS ORDONNE DONC PAR LES PRÉSENTES, conformément à l'alinéa 145(2)a) de la Partie II du *Code canadien du travail*, d'immédiatement veiller à protéger toute personne du danger.

Fait à Windsor (Ontario), le 16 août 1995.

DARLENE KENNEDY  
AGENTS DE SÉCURITÉ  
N° 1703

Dest. : M. Bob Potomski, administrateur et directeur  
Potomski Transportation Inc.  
C.P. 7505  
Windsor (Ontario)  
N9C 4G1

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION D'UN AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Requérante : Potomski Transportation Inc.  
C.P. 7505  
Windsor (Ontario)  
N9C 4G 1

**MOTS-CLÉS**

Transport routier; sécurité de la charge.

**DISPOSITION**

Code : 124

**RÉSUMÉ**

Un camionneur a reçu instruction de prendre une charge de dalles de béton d'un poids de 44 000 livres à Windsor (Ontario) pour la livrer à Cincinnati (Ohio). Une seule courroie de trois pouces était disponible pour arrimer la charge. Le conducteur a demandé plus de courroies et en a obtenu trois autres de deux pouces. Après avoir arrimé la charge, il a conduit son camion de la cour de production à la cour de l'entreprise de camionnage, une distance d'environ 10 kilomètres, où il a refusé de travailler parce que la charge n'était pas arrimée en toute sécurité. On lui a alors *offert une* courroie additionnelle de trois pouces pour arrimer la charge, mais il a jugé que c'était toujours dangereux et il a persisté dans son refus de travailler. Après enquête, l'agente de sécurité a donné des instructions à l'employeur. L'agent régional de sécurité a confirmé les instructions.