

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, d'une instruction émise par un agent de sécurité

Requérant :	CN Amérique du Nord Charny, Québec Représenté par : L. Michel Huart, avocat
Partie intéressée :	Fraternité des Préposés à l'Entretien des Voies Représenté par : André Trudel, président général
Mis-en-cause :	Claude Léger Agent de sécurité Développement des ressources humaines Canada
Devant :	Serge Cadieux Agent régional de sécurité Développement des ressources humaines Canada

Les parties ont été entendue à Ste-Foy (Québec) le 28 mars 1996.

Historique

Vers 14h30 le 29 août 1995, monsieur Christian Harvey, un employé du CN travaillant sur l'échafaudage mis en place sous le pont au point milliaire 97.6 de la subdivision Montmagny, exerce son droit de refuser d'exécuter un travail "dangereux". Le motif invoqué par M. Harvey est qu'il "refuse de travailler sous un pont ferroviaire pendant le passage d'un train à cause des risques à la sécurité dû au fait que des objets et des substances hasardeuses peuvent tomber sur lui et le blesser" (sic). Il est à noter que dans cette affaire, l'employé n'a pas exprimé d'inquiétude à travailler sur l'échafaudage sous le pont et que l'enquête de l'agent de sécurité s'est limité au motif du refus exprimé ci-dessus par M. Harvey.

L'agent de sécurité Claude Léger intervient dans cette affaire le 30 août 1995 vers 08h00. L'employé n'est pas présent à cette enquête puisqu'il appert qu'il aurait été expulsé du chantier à la suite de son refus. Le rapport d'enquête de l'agent de sécurité indique qu'aucun représentant de l'employé est présent sur les lieux du refus de travail. L'agent de sécurité décide néanmoins de poursuivre son enquête et rencontre M. Morel, superviseur des charpentes pour CN. Ce dernier l'avise que "selon son expérience de travail et à sa connaissance, aucune pièce d'équipement de train et aucune substance hasardeuse n'est tombée sur des employés lorsque ces derniers travaillaient sous un pont pendant le passage d'un train;". De plus, M. Morel est d'avis que le

risque qu'un déversement ou qu'une fuite de substance hasardeuse se produise lors du passage d'un train est extrêmement faible. L'agent de sécurité nous rapporte que lors de son enquête, il a constaté les faits suivants :

- le pont est à une seule voie;
- le tablier du pont est d'environ 17 pieds 2 pouces de largeur et l'échafaudage situé sous le pont est d'environ 17 pieds 6 pouces de largeur;
- l'échafaudage est installé directement sous le pont à environ 10 pieds 3 pouces pour une section et à environ 12 pieds 4 pouces pour une autre section (mesures prises entre le plancher de l'échafaudage et le bas des dormants); un espace d'environ 4 pouces est présent entre les dormants du pont; les trains ont l'ordre de passer à une vitesse maximale de 20 milles à l'heure;
- le travail effectué sur l'échafaudage installé sous le pont s'arrêtait suite à l'annonce du passage d'un train par le contremaître de la Règle 42;
- les employés demeuraient sur l'échafaudage sous le pont pendant le passage des trains; des pierres concassées d'environ 2 pouces de diamètre sont présentes sur les traverses supportant les dormants et sont tombées sur l'échafaudage lors du passage d'un train selon un témoignage¹;
- aucune mesure n'est prise par l'employeur juste avant le passage d'un train sur le pont afin de s'assurer qu'aucun objet ou toutes autres substances ne peuvent tomber pendant le passage du train;
- aucun dispositif ou matériel tel que du bois, des toiles, etc... n'est installé sur ou sous le tablier du pont afin d'empêcher qu'un objet ou une substance quelconque ne tombe entre les dormants du pont et se rendent à l'échafaudage.

Sur la base des quatre points spécifiques suivants, à savoir :

- que des pièces mécaniques, objets et autres substances faisant partie ou transportés par les trains peuvent tomber en cours de route,
- que des pierres reposent sur les dormants du pont et que ces dernières risquent de bouger et tomber lors du passage des trains,
- qu'aucune mesure spécifique n'est prise par l'employeur afin de s'assurer qu'aucun objet ou substance transporté par les trains ne puisse tomber de ces derniers lors de leurs passages sur le pont,
- que l'aménagement actuel de l'échafaudage directement en dessous du tablier du pont ne permet pas aux employés de se mettre à l'abri lors du passage d'un train.

¹ Il a été impossible d'identifier le témoin en question et peu de crédibilité peut être accordé à ce témoignage.

l'agent de sécurité décide qu'il y a danger pour monsieur Harvey de travailler dans de telles conditions. Il émet une instruction (ANNEXE) à l'employeur en vertu de l'alinéa 145(2)(a) du *Code canadien du travail*, Partie II (ci-après le *Code*). Aussi, à l'audition de la cause, l'agent de sécurité a précisé que l'instruction émise est conforme à l'esprit du paragraphe 3.13(1) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (ci-après le *Règlement*).

Soumission pour l'employeur

L'argumentation détaillée de Me Huart a été consignée au dossier. Me Huart affirme que les dossiers du CN ne révèlent aucun accident associé avec le genre de risque décrit par l'agent de sécurité pour environ 850,000 heures d'ouvrage effectué dans des conditions semblables. D'ailleurs, M. François Laporte, spécialiste en contrôle des pertes, a évalué la probabilité qu'un accident tel que décrit ci-dessus se produise à 10^{-20} , ce qui représente un risque infiniment petit.

De plus, si une pièce d'équipement se détachait du train en mouvement ou qu'une roche² réussissait à passer entre les traverses espacées uniquement de quatre pouces, l'effet du mouvement et du frottement entre les traverses aurait pour effet de ralentir la chute de l'objet, réduisant par le fait même les conséquences d'une telle chute. En fait, même si un objet était projeté par le train, cet objet serait probablement dirigé vers le côté de la voie et non vers le dessous.

Me Huart a souligné à l'audition de cette affaire qu'il est à peu près impossible qu'une substance hasardeuse transportée par train puisse s'écouler des wagons-citernes à cause des dispositifs de sécurité qui visent justement à prévenir de tels écoulements. Par exemple, les valves des wagons-citernes sont protégées par des cloches qui empêchent les écoulements de se produire. L'agent de sécurité a admis qu'il n'était pas au courant des dispositifs qui doivent être fixés sur ces wagons-citernes.

Me Huart note qu'en ce qui concerne une menace réelle, M. Harvey n'a fourni aucun fait réel qui supporterait son motif de refus. De plus, M. Harvey travaille depuis plusieurs années sur ces ponts sans jamais avoir exprimé une crainte de risque de blessure. M. Richard Gauthier, le superviseur du chantier a expliqué qu'au moment du refus, M. Harvey se trouvait au centre du pont sur l'échafaudage et travaillait à couper des rivets. M. Gauthier affirme que M. Harvey avait été avisé au même titre que les autres employés de l'application de la règle de sécurité 42 à ce lieu de travail. Suivant cette règle, une communication est établie entre l'équipe du train et un employé au sol où s'effectue le travail. Le train ne peut pas passer avant que l'employé désigné au sol lui en donne la permission. À ce moment, il y a arrêt des travaux jusqu'à ce que le train soit passé. La vitesse du train à ce moment est d'environ vingt milles à l'heure.

Finalement, l'agent de sécurité a omis de considérer que les employés travaillant sur l'échafaudage portent de l'équipement de protection personnel qui devrait être suffisant pour les protéger advenant qu'une matière quelconque, tels les cailloux reposant sur la voie ferrée, devait tomber entre les traverses.

² Il a été établi qu'on ne retrouvait du ballast i.e. la pierre concassée sur laquelle repose les traverses, que sur les dix premières traverses à chaque extrémité du pont.

Soumission pour l'employé

M. Trudel est d'avis qu'il ne faut pas attendre qu'un accident se produise pour intervenir même si la probabilité que cet accident se produise est infime. L'installation de feuilles de contre-plaqué à la grandeur du pont suffirait à protéger les employés puisque dans certains cas, il est pratiquement impossible de sortir du pont. Aussi, l'attitude de la compagnie dans cette affaire n'est pas sans reproche. En effet, M. Harvey a été expulsé de ce chantier alors que dans d'autres situations, on offre à l'employé de faire un autre travail. De plus, M. Trudel soutient qu'il faudrait considérer la situation dans une autre optique. Par exemple, si on parlait d'un pont de plus de 200 pieds, y aurait-il des mesures à prendre. Selon M. Trudel, la décision de l'agent régional de sécurité devrait refléter cet aspect.

Décision

La question à résoudre dans cette affaire est la suivante : Au moment de l'enquête de l'agent de sécurité, le lieu de travail de M. Harvey présentait-il des dangers tels qu'il était justifié de ne pas y travailler tant qu'on aurait pas remédié à la situation? En fait, c'est la Cour d'appel fédérale qui a clarifié le rôle de l'agent de sécurité dans l'affaire Bonfa c. Ministre de l'emploi et de l'immigration, décision No. A-138-89, dans laquelle l'Honorable juge Louis Pratte écrivait :

"Le rôle de l'agent de sécurité est seulement de vérifier si le lieu en cause présente, au moment où il fait son enquête, les dangers tels que les employés soient justifiés de ne pas y travailler."

Par conséquent, l'agent de sécurité devait vérifier si le lieu de travail de M. Harvey présentait au moment de son enquête, soit le 30 août 1995 vers 08h00, les dangers tels, à savoir que des objets et des substances hasardeuses peuvent tomber sur lui et le blesser, qui le justifiait de ne pas y travailler. J'ai eu l'occasion de traiter de la notion de danger dans l'affaire Air Canada c. Syndicat canadien de la onction publique, décision non rapportée No. 94-007(R), dans laquelle j'écrivais :

Pour répondre à ces questions, je dois consulter la définition du terme "danger" que l'on retrouve au paragraphe 122(1) du Code et appliquer cette définition en regard de la jurisprudence existante. Danger est défini comme suit :

« danger » Risque ou situation susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade, avant qu'il ne puisse y être remédié. (mon soulignement)

Les tribunaux ont eu l'occasion maintes fois d'interpréter la portée du terme danger. 11 s'est dégagé de cette jurisprudence deux points fort importants qui m'ont guidés dans ma décision.

Le premier point est que le danger doit être immédiat. Ainsi, l'expression "avant qu'il ne puisse y être remédié" a été associée à la notion de "danger imminent" qui existait avant que le Code ne soit modifié en 1984. Dans l'affaire Pratt, le vice président du Conseil canadien des relations de travail, Hugh R. Jamieson écrivait :

[...]le Parlement a retiré le mot « imminent » de la notion de danger [...], mais il l'a remplacé par une définition qui a pratiquement le même sens.

Le deuxième point que je retire des nombreuses décisions est que l'exposition de l'employé au risque ou à la situation doit être manifestement susceptible de causer des blessures. Par conséquent, le danger doit être plus qu'hypothétique ou avoir plus que de faibles probabilités de se réaliser. Le danger doit être immédiat et réel et par conséquent, il ne doit persister aucun doute sur sa réalisation imminente. Il doit être suffisamment grave pour justifier la cessation d'utilisation, dans le cas en l'espèce, des sièges utilisés par les agents de bord.

Or voici ce que je retiens dans cette affaire :

- * M. Harvey n'était pas présent lors de l'enquête de l'agent de sécurité et par conséquent il n'était pas en situation de danger à ce moment;

Note : Ce point n'a pas été débattu devant moi. Toutefois, il y aurait lieu de se poser de très sérieuses questions quant à la pertinence pour l'agent de sécurité de poursuivre son enquête sur la base d'un refus de travail dans de telles conditions.

- * M. Harvey est un employé ayant travaillé dans ces mêmes conditions depuis plusieurs années et n'a jamais subi de blessures;
- * les dossiers de CN indiquent qu'il n'y a jamais eu d'accidents rapportés concernant les risques allégués par M. Harvey pour 850,000 heures de travail, le risque étant à peu près nil à ce moment;
- * M. Harvey se trouvait au centre du pont au moment de son refus, ce qui élimine le risque de blessures dû aux chutes de pierres, ces dernières ne se trouvant que sur les dix premières traverses du pont;
- * la Règle 42 était en application au moment du passage d'un train ce qui a pour effet de ralentir considérablement la vitesse du train en plus d'arrêter le travail sur l'échafaudage;
- * le risque de déversement de produits toxiques est très faible et fort improbable puisque des dispositifs de protection sont fixés aux valves des wagons-citernes. En ce qui concerne le déversement de matières fécales des wagons-passagers, des directives existent pour empêcher que les compagnies ferroviaires responsables s'adonnent à de telles pratiques; et,
- * tous les employés, incluant M. Harvey, portent l'équipement de protection personnelle i.e. casque protecteur, chaussures de protection, gants de travail, etc. sur le lieu de travail. Seul le visage est à découvert sauf qu'avec la Règle 42, les employés arrêtent de travailler pendant le passage du train et n'ont pas à travailler en regardant vers le haut.

Note : Il n'a pas été question, dans cette affaire, du port de lunettes de sécurité pour les employés qui doivent travailler en regardant vers le haut. Je prends donc pour acquis que cet équipement de protection individuel est porté lorsque la situation le justifie.

Finalement, je suis d'avis que le paragraphe 3.13(1) du Règlement n'a pas d'application en l'instance. En effet, ce dernier prévoit ce qui suit :

3.13(1) S'il y a un risque que des outils, des appareils ou des matériaux tombent de la structure temporaire ou sur celle-ci, l'employeur doit prévoir une structure protectrice ou un filet de sécurité pour empêcher que soit blessé un employé se trouvant sur cette structure temporaire ou sous celle-ci.

Il n'y avait aucun outil ou appareil sur le pont pouvant passer par les interstices des traverses. En ce qui concerne les matériaux, il faut entendre par ce terme tel que défini par le dictionnaire Petit Robert, édition corrigée 1991, comme étant "toute matière servant à construire;". Or il a été démontré qu'aucun matériau suffisamment petit pour passer entre les interstices n'était présent sur le pont au moment de l'enquête de l'agent de sécurité.

Sur la base de ces constatations, je suis d'avis qu'il n'existait pas de danger pour M. Harvey, le seul employé à avoir allégué qu'un danger existait, au moment de l'enquête de l'agent de sécurité. J'en conclus que le risque craint par M. Harvey et confirmé par la suite par l'agent de sécurité était basé sur des éléments non fondés dans les faits et hautement hypothétiques. Le danger allégué n'était donc ni réel, ni immédiat et n'avait que très peu de probabilité de se produire. Par conséquent, la situation enquêtée par l'agent de sécurité ne justifiait pas les instructions émises. Pour toutes ces raisons, **J'ANNULE** les instructions émises en vertu de l'alinéa 145(2)(a) du *Code* par l'agent de sécurité Claude Léger, le 5 septembre 1995, à CN Amérique du Nord.

Décision rendue le 16 avril 1996

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

ANNEXE

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

INSTRUCTION À L'EMPLOYEUR EN VERTU DE L'ALINÉA 145121(a)

Le 30 août 1995, l'agent de sécurité soussigné a procédé à une enquête dans le lieu de travail situé au pont 97.60 de la subdivision Montmagny et exploité par CN Amérique du Nord, employeur assujetti à la partie II du *Code canadien du travail*, et sis au 2600, avenue de la Rotonde, Charny (Québec), G6X 2M 1.

Ledit agent de sécurité estime que la situation existante dans le lieu constitue un danger pour un employé au travail, à savoir :

Que lors du passage d'un train sur le pont 97.60 de la subdivision Montmagny, les employés se trouvant sur l'échafaudage sous ledit pont sont exposés à la chute d'objets ou autres substances pouvant causer une blessure.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LA PRÉSENTE, en vertu de l'alinéa 145.(2)a) de la partie II du *Code canadien du travail*, de procéder immédiatement, à la prise de mesures propres à parer au danger.

Fait à Montréal, ce 5ième jour de septembre 1995.

Claude Léger
Agent de sécurité
No. 1778

A : CN Amérique du Nord
2600, avenue de la Rotonde
Charny (Québec)
G6X 2M1

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Demandeur : CN Amérique du Nord

Partie intéressée : Fraternité des Préposés à l'Entretien des Voies

MOTS CLÉS

Règle 42, pont, échafaudage, traverses, pierres, ballast, équipement de protection personnel, employé absent, refus, matériau.

DISPOSITION

Code : 145(2)(a)

Regs : 3.13(1)

RÉSUMÉ

Un agent de sécurité a conclu qu'un employé du CN était en situation de danger. Le danger était qu'il était dangereux de travailler sur un échafaudage sous un pont ferroviaire pendant le passage d'un train à cause du fait que des objets ou des substances hasardeuses pouvaient tomber sur lui et le blesser.

En révision l'agent régional de sécurité a conclu que les risques allégués n'étaient pas immédiats, qu'ils n'étaient pas réels mais tout simplement hypothétiques. De plus, l'employé qui avait refusé n'était pas présent sur les lieux lors de l'enquête de l'agent de sécurité et ce même employé avait une longue expérience sur ce type de chantier sans n'avoir jamais subi de blessure. L'agent régional de sécurité a aussi déterminé que le paragraphe 3.13(1) ne s'appliquait pas dans l'instance. Il n'y avait pas de danger lors de l'enquête de l'agent de sécurité et l'agent régional de sécurité a ANNULÉ l'instruction.