

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

Requérante : Yellow Freight System
Mississauga (Ontario)
représentée par : John Curran, chef de service

Défenseur : Teamsters, section locale 938
Représenté par : A1 Morrison, vice-président

Mis-en-cause : John MacDonald
Agent de sécurité
Développement des ressources humaines Canada

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

Une audition a eu lieu le 10 avril 1996 à Mississauga (Ontario).

Contexte

Dans une plainte écrite déposée en juillet 1995, un employé de la Yellow Freight System allègue que son employeur n'utilise plus de cales de roue à ses quais de chargement. Les cales de roue sont normalement utilisées pour empêcher que les remorques se déplacent par accident pendant le chargement ou le déchargement. En réponse à la plainte, (agent de sécurité a effectué (inspection des lieux de travail de la compagnie et a enquêté sur les activités qui se sont déroulées à l'entrepôt de la compagnie. Dans son rapport narratif, l'agent de sécurité décrit de la façon suivante la situation relative aux cales de roue :

En ce qui concerne les cales de roue, bien qu'aucune activité de chargement ou de déchargement de remorque n'ait eu lieu pendant l'inspection, M. MacLauchlan confirme que la Yellow Freight n'exige pas des employés qu'ils les utilisent lorsqu'ils chargent ou déchargent des remorques à l'aide de chariots automoteurs. M. MacLauchlan précise que la compagnie n'utilise pas les cales de roue pour les raisons suivantes :

L'utilisation des cales de roues n'est pas nécessaire lors du chargement et du déchargement des remorques de Yellow Freight parce que la compagnie a récemment installé des freins à ressort Anchorlok sur toutes ses remorques.

En actionnant un robinet de commande monté sur le tableau de bord, on évacue l'air du cylindre du frein à ressort et cette baisse de pression permet à la force du ressort de serrer les freins de service à action directe.

La Yellow Freight System Inc., dont le siège social se trouve aux États-Unis, a effectué une étude sur l'efficacité des freins à ressort et a conclu que l'utilisation de ces freins permettait des économies de temps comparativement à l'utilisation des cales de roues lors du chargement et du déchargement des remorques et ce, sans impact négatif sur la sécurité.

Des cales de roues sont toujours disponibles aux quais de chargement réservés aux autres compagnies dont les remorques ne sont pas toujours équipées de freins à ressort.

Il est convenu qu'il y aura un examen plus approfondi de ce point et que j'indiquerai sous peu à la Yellow Freight si l'utilisation des cales de roue est ou non exigée. M. MacLauchlan accepte de m'envoyer de l'information technique concernant les freins à ressort. Cette information a été reçue le 11 août 1995.

Après des consultations avec le ministère et avec l'Association de sécurité dans les transports de l'Ontario, j'ai conclu que, peu importe le genre de système de freins dont les remorques sont équipées, l'utilisation de cales de roue au moment du chargement et du déchargement des remorques au moyen de chariots automoteurs est une méthode reconnue et bien établie d'empêcher que les remorques se déplacent par accident et qu'en conséquence, l'employeur a, en vertu de l'article 124 de la Partie II du *Code canadien du travail*, l'obligation générale de veiller à ce qu'elles soient utilisées.

Des instructions (voir l'Annexe) ont été données en vertu du paragraphe 145(1) du *Code canadien du travail*, Partie II (ci-après appelée le *Code*). L'agent de sécurité a signalé que la Yellow Freight System contrevenait à l'article 124 du *Code* et la contravention décrite ressemble à la modification proposée de la Partie XIV (Manutention et entreposage des matériaux) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (appelé ci-après le *Règlement*).

Arguments de l'employeur

L'exposé détaillé soumis par la Yellow Freight System figure au dossier. L'exposé écrit de la compagnie porte sur les points suivants

1. Le calage des remorques n'est plus nécessaire.
2. Ce système présente plus de risques de blessures.
3. Le Comité de sécurité des Teamsters a approuvé la compagnie lorsqu'elle a cessé d'utiliser les cales de roue.
4. Le fait de se fier aux cales de roue pour empêcher qu'une remorque soit trop tôt reculée d'un quai est de la confiance mal placée.

M. Curran signale que le libellé de la description de la contravention figurant dans les instructions ressemble beaucoup à la modification proposée dont il est question ci-dessus, mais il souligne que

cette modification n'est pas actuellement en vigueur et qu'il n'est pas du tout certain qu'elle sera appliquée.

M. Curran est inflexible sur ce point. L'utilisation des cales est archaïque; c'est une pratique qui a été adoptée quand les remorques étaient encore équipées de récepteurs de freinage simples (aussi appelés freins de service) et de béquilles à roues, ce qui n'est plus le cas. Selon M. Curran, toutes les remorques de la Yellow Freight Systems sont équipées de béquilles à pied plat et de freins à ressort qui sont conformes aux spécifications du constructeur et qui constituent des freins de stationnement tout à fait sûrs.

Les documents soumis par M. Curran expliquent que la différence entre les freins de service ordinaires et les freins à ressort se situe au niveau de leur fonctionnement. Les freins de service ordinaires s'appliquent par pression d'air en provenance du récepteur et se desserrent sous l'action du ressort. Les freins à ressort s'appliquent sous l'action du ressort et se desserrent sous l'action de l'air comprimé. Lorsqu'on applique les freins de stationnement d'une remorque à l'aide des freins de service, il se peut que la pression d'air se perde en très peu de temps, ce qui pourrait permettre à la remorque de se déplacer sous l'action d'un chariot élévateur entrant ou sortant de la remorque durant les manoeuvres de chargement ou de déchargement. Par conséquent, il est nécessaire d'utiliser des cales de roues pour empêcher que la remorque ne se déplace par accident.

Les freins à ressort sont plus perfectionnés et il n'est plus nécessaire d'utiliser les cales de roues puisque les freins sont appliqués automatiquement quand la remorque est désaccouplée ou, si la remorque n'est pas désaccouplée, en appuyant sur un bouton monté sur le tableau de bord du tracteur qui relâche l'air du cylindre et permet au ressort d'appliquer le frein. De fait, les remorques construites aux É.-U. depuis le 1^{er} juillet 1973 et au Canada depuis 1976 doivent, en vertu de la Norme sur la sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 121 sur les systèmes de freinage à air et de la Federal Motor Vehicle Standard (FMVSS) 571.121 des États-Unis, être équipées de freins qui s'appliquent automatiquement lorsqu'elles sont désaccouplées de l'unité motrice ou du tracteur de manoeuvre.

Par surcroît, M. Curran pense qu'il est plus dangereux de forcer les manutentionnaires ou les conducteurs des tracteurs de manoeuvre ou des camions-remorques à circuler constamment autour des véhicules et sous les remorques pour placer les cales. En ajoutant un deuxième récepteur sur le système de freinage de tous ses véhicules, la compagnie a effectivement réduit le nombre d'accidents attribuables à la pose des cales. Elle a mené une étude qui a révélé une réduction de 77 % des demandes d'indemnisation des accidents du travail. Cette réduction appuie l'affirmation de la compagnie selon laquelle elle fournit à ses employés un lieu de travail plus sûr.

Selon M. Curran, aucun incident sur des remorques qui auraient été éloignées des quais alors que les freins à ressorts étaient appliqués n'a été signalé, ni aucune blessure liée à cette éventualité. Il y a cependant des cas où des chauffeurs ont bel et bien, déplacé leur camion en passant sur les cales et où des cales sont restées bloquées entre les roues des remorques ce qui a créé une situation dangereuse pour ceux qui se déplaçaient à pied près des remorques et pour d'autres

chauffeurs. En plus de l'utilisation de freins à ressorts sur les propres quais de la compagnie, une procédure complète l'utilisation de ce genre de freins d'immobilisation pour remplacer les cales de roues.

L'employeur soumet des renseignements détaillés à l'appui de la règle de la compagnie concernant la non-utilisation des cales de roue. Par exemple, dans ses exposés oral et écrit, l'employeur soulève les points suivants :

- * Les freins à ressort représente une amélioration technologique importante par rapport aux freins de service et tous les camions et toutes les remorques de la Yellow Freight System sont équipés de ce système de freinage amélioré. Il y a deux unités de freinage à ressort par essieu.
- * Les freins à ressort sont serrés en appuyant sur un bouton monté sur le tableau de bord lorsque la remorque reste accouplée au tracteur, ou automatiquement lorsque la remorque est désaccouplée.
- * Dans un terminal à plusieurs quais, la distance entre les remorques peut parfois être inférieure à un pied, ce qui crée des problèmes additionnels aux employés qui doivent poser les cales.
- * Le travail en terminal s'effectue 24 heures par jour, ce qui augmente les risques d'accidents puisqu'il faut se déplacer entre les véhicules et sous les remorques dans un éclairage réduit pour placer les cales; les dangers associés au calage sont plus élevés dans ces conditions, sans compter que les employés doivent toujours circuler autour de véhicules en mouvement.
- * Seules les remorques de Yellow Freight qui se trouvent au terminal de la compagnie ne seraient pas calées; on continuera à caler toutes les autres remorques et les remorques de Yellow Freight se trouvant dans d'autres terminaux, en conformité des politiques de calage en vigueur aux terminaux en question.
- * La Yellow Freight System Inc. a élaboré et mis en oeuvre une procédure sur l'immobilisation des remorques (un système de communication) qui détermine les conditions à respecter pour déplacer les remorques en toute sécurité sans utiliser de cales de roues.
- * Les essais suivants ont été effectués au centre de consolidation d'Atlanta : un chariot élévateur, chargé d'une palette d'environ 1 500 à 2 000 livres pour plus de traction, a tenté de déplacer diverses remorques chargées à différents degrés ou vides dont les freins à ressort étaient serrés. Les remorques n'ont pas bougé.
- * Une étude a été menée par la compagnie dans l'ensemble du réseau et les résultats indiquent une réduction importante du nombre de blessures liées au calage des roues; une réduction de 77 % des demandes d'indemnisation des accidents du travail a été signalée en

conséquence directe de l'installation de freins à ressort sur les véhicules de la Yellow Freight System Inc

- * Il a été démontré que les freins à ressort immobilisaient efficacement les remorques pendant les activités de chargement et de déchargement sur les quais.
- * Depuis le moment où la Yellow Freight a mis en oeuvre sa règle concernant la non-utilisation du calage, il n'y a eu aucun cas où un employé de la compagnie a été blessé parce que les remorques n'ont pas été immobilisées par des cales. La conclusion de la compagnie est que, dans les cas des remorques équipées de freins à ressort, il **est plus dangereux d'utiliser les cales de roue** que de ne pas les utiliser.

M. Curran a aussi déposé comme éléments de preuve les dépositions d'experts, les décisions d'organismes de réglementation et les arguments d'un syndicat qui appuie la règle concernant la non-utilisation du calage. Par exemple :

- * Un agent de la patrouille routière de Californie qui applique les règlements du ministère des Transports des États-Unis déclare dans son témoignage que les freins à ressort sont aussi, sinon plus efficaces que le blocage des roues. L'agent a observé au cours de ses inspections que lorsque les freins à ressort sont serrés, les chauffeurs ne peuvent pas ou presque pas faire bouger leur camion. Cependant, si les roues sont bloquées et que les freins à ressort ne sont pas serrés, ils peuvent littéralement passer par-dessus les cales.
- * Aux États-Unis, le Department of Consumer Services de l'Occupational Safety and Health Division (direction de la santé et de la sécurité au travail) de l'État de l'Oregon a examiné la question du calage des roues de remorques et de leur chargement et déchargement à l'aide de chariots de manutention motorisés. On est arrivé à la conclusion qu'il n'était pas nécessaire de caler les véhicules équipés de freins à ressort puisque ces derniers sont spécialement conçus pour les empêcher de bouger lorsqu'ils sont au quai de chargement. On fait cependant remarquer par souci de sécurité que si la remorque n'est pas équipée de freins à ressort ou que si ces derniers ne fonctionnent pas correctement, on doit poser des cales sous les roues. Un agent de conformité doit alors documenter qu'un risque existe et le cas échéant ordonner le calage de la remorque.
- * Après avoir été informé de la politique de la compagnie selon laquelle il faut cesser d'utiliser des cales de roues pour les remorques et avoir obtenu les statistiques concernant la réduction des demandes d'indemnisation des accidents du travail, l'International Brotherhood of Teamsters (des États-Unis) a approuvé l'application plus large de cette modification de la manière de procéder.

Arguments de l'employé

M. Morrison émet des réserves concernant les décisions présentées comme éléments de preuve et les statistiques soumises. Il indique qu'elles tiennent compte des exigences des lois américaines plutôt que des lois canadiennes et qu'il est donc injuste de comparer les deux modèles.

M. Morrison précise ensuite que bien que les freins à ressort soient de bons freins, ils ne sont

qu'un système mécanique qui peut faire défaut et que, par conséquent, ils ne sont pas totalement sûrs. De fait, un mécanicien de la Yellow Freight System déclare dans son témoignage qu'à plusieurs reprises, il a décelé des réglages défectueux des freins à ressort sur certains des véhicules de la compagnie. Dans certains cas, les freins sont brisés ou si mal réglés qu'ils sont inefficaces.

Quant au syndicat de M. Morrison, il est d'avis que si la sécurité du chargement et du déchargement d'une remorque à un quai peut être accrue grâce à l'utilisation de cales de roue, cette procédure devrait certainement être utilisée.

Décision

L'agent de sécurité a donné des instructions en vertu du paragraphe 145(1) du *Code canadien du travail*, Partie II (appelé ci-après le *Code*) pour une contravention à l'article 124 du *Code*. Le paragraphe 145(1) et l'article 124 du *Code* se lisent comme suit :

145(1). S'il est d'avis qu'il y a contravention à la présente partie, l'agent de sécurité peut ordonner à l'employeur ou à l'employé en cause d'y mettre fin dans le délai qu'il précise et, sur demande de l'un ou l'autre, confirme par écrit toute instruction verbale en ce sens.

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

Par conséquent, ce qu'il faut déterminer en l'espèce c'est s'il y a eu contravention à l'article 124 du *Code*. Le *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (ci-après appelé le *Règlement*) actuellement en vigueur ne traite pas de la question d'empêcher que les remorques se déplacent par accident au cours de leur chargement et de leur déchargement à l'aide de cales de roue ou de tout autre moyen visant à empêcher qu'elles bougent. Pour qu'il y ait contravention à l'article 124, il faut démontrer que l'employeur a omis de prendre les mesures nécessaires pour veiller à la protection de ses employés au travail. Le terme performatif de cette disposition est « veille à » qui signifie qu'il doit s'en assurer.

L'agent de sécurité s'est en grande partie fondé sur la modification proposée à la Partie XIV (Manutention et entreposage des matériaux) du *Règlement* pour justifier ses instructions. Cette modification proposée dit ceci

14.37(2) Lorsque qu'un appareil de manutention des matériaux motorisé ou manuel est nécessaire pour entrer dans un véhicule autre qu'un véhicule ferroviaire et en sortir afin de charger ou décharger des matériaux, des marchandises ou des objets, le véhicule doit être immobilisé et il faut empêcher qu'il se déplace par accident par des moyens qui s'ajoutent au système de freinage du véhicule. [Traduction]

Il faut se rappeler que, comme le souligne M. Curran, il n'est pas du tout certain que cette modification proposée aura un jour force de loi. Je dois cependant admettre que la modification proposée est le résultat d'un consensus entre les représentants de l'employeur et des employés qui ont à coeur de défendre les intérêts des employés et qui connaissent bien l'existence des freins à

ressort et leur efficacité. De toute façon, si la modification proposée est adoptée, il deviendra obligatoire de respecter cette disposition. Entre-temps, je rendrai une décision sur cette question en me fondant sur les faits soumis et non sur la modification proposée.

Par le passé, la pratique établie dans toute l'industrie du camionnage consistait à bloquer les roues à l'aide de cales afin de s'assurer que les remorques qui étaient chargées ou déchargées ne bougeaient pas. Devant les arguments de la Yellow Freight System, je dois admettre que le calage des remorques peut être une tâche comportant des risques pouvant avoir de graves conséquences selon les conditions dans lesquelles le travail est effectué. Il semble que le calage des roues des remorques aux terminaux de la Yellow Freight ait posé de graves problèmes, peut-être à cause du grand nombre de remorques stationnées dans un terminal à un moment donné ou du grand nombre de quais de chargement dans les terminaux. L'on m'informe que la réduction du nombre de demandes d'indemnisation dont fait état l'étude menée par la compagnie est liée au calage des roues des remorques. Si c'est le cas, il est alors évident qu'il faut adopter une autre méthode pour empêcher que les remorques se déplacent par accident pendant leur chargement ou leur déchargement.

J'accepte l'argument selon lequel les freins à ressort représentent une amélioration technologique importante par rapport aux freins de service conventionnels. Les freins à ressort sont maintenant utilisés à titre de freins d'urgence très efficaces. Cependant, ils sont des parties intégrantes du système de freinage et, à ce titre, ne peuvent être considérés indépendamment de ce système. Le fait qu'il y ait deux unités par essieu n'est pas suffisant pour en faire un système infaillible puisque la compagnie reconnaît que la majorité de ses remorques sont des remorques à un seul essieu. Par conséquent, si une unité tombe en panne, l'efficacité de l'ensemble du système est compromise.

On soutient que les employés peuvent être blessés lorsqu'ils placent les cales de roue sur les remorques le soir dans de moins bonnes conditions d'éclairage. Cet argument est inadmissible puisqu'il faut un minimum d'éclairage pour les employés dans n'importe quelles conditions. La Partie VI (Niveaux d'éclairage) du Règlement peut être utilisée comme référence. Si les employés sont blessés parce qu'ils trébuchent ou marchent sur des matériaux qui traînent, alors il semble qu'il existe aussi un problème d'entretien des lieux qu'il faudrait régler sans tarder.

La procédure d'« immobilisation des remorques » élaborée par la compagnie pour appuyer sa règle concernant la non-utilisation des cales de roue est essentiellement une procédure de communication qui exige une compréhension approfondie de la méthode utilisée par toutes les parties intéressées. Le problème avec cette procédure c'est qu'elle varie d'un terminal à l'autre en fonction de leur taille. Dans certains cas, des miroirs sont utilisés, dans d'autres ce sont des chaînes colorées, des quais fermés, ou des cônes de sécurité qui servent à indiquer quand le conducteur de tracteur de manœuvre peut sans danger déplacer la remorque. Il n'y a toutefois pas de communication directe entre les manutentionnaires et les conducteurs de tracteurs de manœuvre et par conséquent, aucun moyen de vraiment garantir que le chargement ou le déchargement d'une remorque est terminé.

Je remarque également que l'agent de la patrouille routière de la Californie et l'Oregon Occupational Safety and Health Division ne sont pas catégoriques en ce qui concerne l'utilisation des freins à ressort. Il est particulièrement intéressant de noter que l'Oregon Occupational Safety

and Health Division reconnaît que, dans certaines circonstances, les freins à ressort peuvent mal fonctionner et qu'en conséquence, il faut utiliser des cales de roue. L'inspecteur doit vérifier s'il y a un risque et, le cas échéant, ordonner le calage de la remorque. À mon avis, cette note d'avertissement nuit vraiment à la proposition selon laquelle les freins à ressort peuvent être utilisés comme système de sécurité parce qu'elle montre les lacunes du système : il peut y avoir défaillance des freins à ressort.

Le témoignage de l'agent d'entretien à l'audience est très important en l'espèce parce que ce mécanicien déclare qu'il a vu des systèmes de freinage dont les ressorts étaient brisés. Évidemment, il est impossible de déterminer de façon certaine l'état des freins au moyen d'une simple inspection visuelle. De fait, à part l'inspection d'entretien, il n'existe pas de moyen de vérifier le bon état des freins à ressort sauf si une remorque bouge et c'est là une situation tout à fait inacceptable. La conséquence d'une défaillance d'un frein à ressort pendant le chargement ou le déchargement peut être une blessure grave ou un décès si aucune autre méthode n'est utilisée pour empêcher que la remorque ne se déplace par accident.

Il a été indiqué que la règle concernant la non-utilisation de cales de roue est très efficace sur une surface où il n'y a ni glace ni neige. Bien que ces conditions puissent être courantes à Atlanta, elles ne le sont certainement pas au Canada où la neige recouvre le sol plusieurs mois par année. Il serait aussi intéressant d'observer l'effet du mouvement d'une remorque qui est chargée ou déchargée lorsqu'elle est stationnée sur une autre surface qui présente un coefficient de friction peu élevé comme du sable, de la boue ou du gravier. Je crois qu'on peut sans problème supposer que les freins à ressort sont moins efficaces dans ces conditions.

À moins qu'il n'existe un dispositif de blocage qui garantit qu'une pièce d'équipement ou une machine en particulier n'est pas utilisée ou ne bouge pas pendant que quelqu'un d'autre l'utilise, les freins à ressort ne sont pas totalement sûrs. Il font partie intégrante du système de freinage et présente les avantages et les inconvénients d'un système de ce genre. Afin de garantir qu'une remorque ne bouge pas pendant le chargement et le déchargement, un moyen additionnel d'empêcher que la remorque se déplace par accident est, à mon avis, nécessaire.

Par conséquent, pour tous les motifs mentionnés ci-dessus, **JE CONFIRME PAR LES PRÉSENTES** les instructions données le 5 octobre 1995 à Yellow Freight System Inc. par l'agent de sécurité John MacDonald en vertu du paragraphe 145(1) du *Code canadien du travail*, Partie II.

Décision rendue le 30 mai 1996.

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

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

INSTRUCTIONS À LA YELLOW FREIGHT SYSTEM. INC. EN VERTU DU
PARAGRAPHE 145(1)

Le 9 août 1995, l'agent de sécurité soussigné a mené une inspection au lieu de travail exploité par Yellow Freight System, Inc., employeur assujéti au *Code canadien du travail*, Partie II, au 6130, chemin Netherhart, Mississauga (Ontario).

L'agent de sécurité est d'avis qu'il y a contravention à la disposition suivante de la Partie II du *Code canadien du travail* :

Article 124 du *Code canadien du travail*, Partie II.

Des appareils motorisés de manutention des matériaux sont utilisés pour entrer et sortir des remorques au quai de chargement afin de charger ou de décharger des matériaux, des marchandises ou des objets, et les remorques ne sont pas immobilisées pour éviter qu'elles se déplacent par accident par des moyens autres que leur système de freinage.

Par conséquent, conformément au paragraphe 145(1) du *Code canadien du travail*, Partie II, je vous ordonne de mettre fin à la contravention d'ici le 19 octobre 1995.

Fait à Toronto le 5 octobre 1995.

John MacDonald
Agent de sécurité
n° 1770

Dest. : Yellow Freight System, Inc.
6130, chemin Netherhart
Mississauga (Ontario)
L5T 1137

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Requérante : Yellow Freight System Inc.

Défendeur : Teamsters, section locale 938

MOTS-CLÉS

Calage, blocage, totalement sûr, remorque, freins, freins à ressort.

DISPOSITIONS

Code : 124, 145(1)

RÉSUMÉ

Un agent de sécurité donne des instructions à une entreprise de transport parce que celle-ci n'empêche pas que les remorques puissent se déplacer par accident au moment de leur chargement ou déchargement grâce à un moyen additionnel au système de freinage du véhicule. La compagnie soutient qu'il est tout à fait sûr de ne pas utiliser le calage des roues des remorques. Elle utilise la technologie améliorée que sont les freins à ressort dans le cadre de son système de sécurité pour empêcher que les remorques se déplacent par accident. L'agent régional de sécurité juge que bien que les freins à ressort constituent une amélioration technologique, ils font toujours partie intégrante du système de freinage. Un moyen additionnel est jugé nécessaire. L'agent régional de sécurité CONFIRMS les instructions.