

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 donnée par un agent de sécurité

Demandeur : Administration de l'Aéroport international MacDonald-Cartier
d'Ottawa
Ottawa (Ontario)
Représenté par : M^c Charles E. Hurdon

Défendeur : Alliance de la fonction publique du Canada
Représenté par : Rick Taylor, représentant régional

Mis en cause : Pierre Guénette
Agent de sécurité
Développement des ressources humaines Canada

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

Les parties ont décidé de régler le dossier par voie d'observations écrites.

Contexte

Le 12 mars 1997, un accident tragique est survenu sur les lieux de travail de l'Administration de l'Aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa (ci-après appelée l'Administration). L'un des employés de l'Administration, M. Lewis, a subi des blessures mortelles lorsqu'il a été écrasé par un camion, c'est à dire une déneigeuse, qu'il avait laissé fonctionner.

Les faits indiqués dans le dossier ne sont pas contestés. M. Lewis faisait partie d'une équipe qui avait été chargée par son superviseur d'attacher les balayeuses à l'arrière des camions pour dégager la piste. Cet équipement est utilisé pour enlever la neige. Après avoir préparé son équipement, M. Lewis a quitté le garage, puis s'est arrêté devant l'atelier de réparation du garage. Ce qui s'est passé par la suite n'est pas très clair. En effet, pour une raison quelconque, M. Lewis est descendu du camion pour aller de l'autre côté, près de la déneigeuse qui se trouvait à l'arrière. Au moment de l'accident, il était très près des roues arrières de la déneigeuse, peut-être pour vérifier une jauge étant donné que le panneau de contrôle est situé devant les roues arrières.

M. Lewis avait arrêté son camion, muni de la balayeuse, laissant tourner le moteur des deux véhicules, devant l'atelier numéro 3 du garage dont il bloquait l'entrée. Un autre véhicule devait être réparé dans cet atelier. Il fallait donc que le conducteur du camion, en l'espèce M. Lewis, déplace son équipement afin de dégager l'entrée de l'atelier n° 3. Un surveillant des mécaniciens est donc sorti pour demander au conducteur de déplacer son camion. Après avoir jeté un coup d'oeil et n'ayant vu personne dans la cabine du camion a supposé que le conducteur se trouvait avec des collègues de travail aux pompes, à quelque distance de là. Le mécanicien est donc monté au volant du camion, a relâché le frein Maxi¹, jeté un coup d'oeil aux deux miroirs latéraux, mis le levier du camion en position « marche avant » et fait avancer le camion. On a déterminé par la suite que la victime avait été écrasée par la roue arrière de la balayeuse, subissant des blessures mortelles.

Après avoir mené son enquête, l'agent de sécurité a donné une instruction (voir l'ANNEXE), conformément au paragraphe 145(1) du *Code canadien du travail*, partie II (ci-après appelé le *Code*), à l'Administration. Il estimait que l'employeur avait violé l'article 124 du *Code* parce qu'il n'avait pas établi de procédure de travail sécuritaire à suivre avant de déplacer de l'équipement motorisé.

Argument pour l'employeur

Toutes les observations de M. Hurdon figurent au dossier. En résumé, l'Administration a déposé un appel concernant l'instruction de l'agent de sécurité pour les motifs ci-après :

1. L'instruction n'assure aucunement la sécurité et la santé des employés de l'Administration de l'Aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa.
2. L'employeur n'a commis aucune infraction à l'article 124 du *Code canadien du travail*, partie II, et l'instruction vise les employés et non l'employeur; il ne s'agit par conséquent pas d'une instruction à l'employeur valide selon le paragraphe 145(1).
3. Tout autre motif que l'employeur pourrait invoquer à une audition de l'affaire.

M. Hurdon a développé chacun de ces points. Il est toutefois intéressant de constater qu'il a fait précéder son argumentation d'un moyen préliminaire qui disait en substance ce qui suit :

L'Administration déclare que l'instruction de l'agent de sécurité devrait être annulée parce qu'elle présente un vice de forme. L'instruction est un instrument de réglementation puissant qui, n'eut été de l'exemption dont il fait l'objet, serait publié dans la *Gazette du Canada*. Elle doit être présentée selon une forme précise qui permet au destinataire de savoir quelle disposition il est présumé avoir violée. Dans le cas présent, l'agent de sécurité mentionne l'article 124 du *Code canadien du travail*, partie II, qu'il semble ensuite invoquer officiellement par la suite. L'article 124 établit l'obligation générale de l'employeur, et non les obligations spécifiques qui sont énoncées à l'article 125. Par conséquent, l'instruction est erronée puisqu'elle semble imposer une obligation spécifique qui n'existe pas dans la loi.

¹ Le frein Maxi s'apparente au frein de secours d'une automobile et est conçu pour éviter que le camion soit déplacé tant que la pression de l'air n'aura pas atteint le niveau requis.

Argument pour les employés

Toutes les observations de M. Taylor figurent au dossier. Essentiellement, il réfute tous les points soulevés par M. Hurdon. Selon M. Taylor, l'instruction donnée par l'agent de sécurité est pertinente parce qu'elle va dans le sens de la norme de l'industrie, à savoir que les conducteurs de tous les camions doivent faire une ronde d'inspection de leur véhicule avant de le déplacer. De plus, il affirme que l'instruction à l'employeur prévue au paragraphe 145(1) du *Code* et invoquant une infraction à l'article 124 convient dans les circonstances parce qu'elle vise une pratique de travail sécuritaire.

Décision

Ce qu'il faut déterminer ici, c'est si une pratique de travail sécuritaire, telle qu'une ronde d'inspection ou un contrôle visuel, comme le prévoit l'instruction, doit être suivie avant qu'un conducteur ne déplace un véhicule motorisé. Toutefois, avant de me prononcer sur le fond de l'instruction, je dois déterminer si l'agent de sécurité est habilité à ordonner à l'employeur de cesser une infraction à l'article 124, lorsque l'article 125 ne contient aucune obligation spécifique imposant la mesure recommandée dans l'instruction.

Comme l'a indiqué M. Taylor, l'instruction concerne une pratique de travail sécuritaire. Le *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (ci-après appelé le *Règlement*) ne traite pas explicitement, comme l'affirme M. Hurdon, des rondes d'inspection pour les véhicules motorisés. Il me faut donc déterminer si l'agent de sécurité a excédé sa compétence en exigeant que l'employeur agisse comme il le lui ordonnait.

L'article 124 prévoit ce qui suit :

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

Le terme « veille », de veiller à² signifie faire grande attention et s'en occuper activement. Par conséquent, il suppose que l'employeur doit atteindre un niveau très élevé de conformité. La conformité à l'article 124 du *Code* n'est possible que si l'employeur prend toutes les précautions raisonnables pour protéger la santé et assurer la sécurité de ses employés au travail. Tel est le cas en particulier dans les situations où des accidents graves risquent de se produire et où l'employeur n'a établi aucune norme de sécurité pour assurer la protection des employés. À mon avis, l'agent de sécurité peut invoquer l'article 124 du *Code* dans les cas où le règlement n'établit aucune norme qui s'applique au cas examiné.

Il convient de remarquer qu'une infraction à l'article 124 peut donner lieu à des poursuites dans le cas qui nous occupe, en application du paragraphe 148(6) du *Code*. Dans la présente affaire, en cas de poursuite pour une infraction à l'article 124, le *Code* prévoit ce qui suit : « L'accusé peut se disculper en prouvant qu'il a pris les mesures nécessaires pour éviter qu'il y ait contravention [...] ». S'il est vrai que l'article 124 n'énonce pas d'obligation spécifique comme c'est le cas à

² Définition tirée du Nouveau Petit Robert 1 Dictionnaire de la langue française, 1993.

l'article 125, il impose néanmoins à l'employeur l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour veiller sur la sécurité et la santé de ses employés au travail, soit une obligation de diligence raisonnable.

En outre, comme le laisse entendre le début de l'article 125, cette disposition ne limite en rien la généralité de l'article 124 du *Code*. Donc, de toute évidence, comme il était impossible pour le Parlement de prévoir par règlement toutes les situations dangereuses imaginables, l'agent de sécurité a le droit d'invoquer l'article 124 lorsqu'il n'existe aucune norme précise ou lorsqu'une situation particulièrement dangereuse et unique doit être corrigée. C'est là l'objet de l'article 124 et le moyen de défense de l'employeur consiste à montrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables, en l'espèce, pour prévenir l'accident.

Dans le cas qui nous occupe, l'accident sur lequel l'agent de sécurité a enquêté est attribuable à des circonstances qui ne sont pas abordées dans le *Règlement*. Étant donné

- que les balayeuses sont des machines lourdes ayant leur propre source d'énergie,
- qu'elles sont accrochées à un autre véhicule ayant lui aussi sa propre source d'énergie,
- qu'il y a un angle mort sur ce genre de machines,
- que le panneau de contrôle des balayeuses est situé dans un endroit très dangereux,
- que l'endroit où l'équipement était stationné est un lieu de travail très achalandé,

l'agent de sécurité a eu raison, à mon avis, d'ordonner qu'une procédure de travail sécuritaire soit suivie chaque fois qu'un véhicule motorisé doit être déplacé.

En ce qui concerne le point sur lequel je dois me prononcer, j'estime qu'il y a une légère lacune dans l'instruction donnée par l'agent de sécurité, en ce sens qu'on y exige l'établissement d'une procédure précise, soit le contrôle visuel, couramment appelé ronde d'inspection, chaque fois qu'un véhicule motorisé quel qu'il soit doit être déplacé. De toute évidence, l'agent de sécurité voulait que cette instruction s'applique non seulement au camion muni d'une balayeuse, mais également à d'autres véhicules motorisés. Toutefois, en raison du libellé, l'instruction ne laisse aucune latitude à l'employeur lui permettant d'adapter la procédure de travail en fonction du risque.

Tout comme M. Hurdon, je crois que ce genre d'instructions pourrait poser un problème dans des situations analogues. Par exemple, il serait exagéré d'exiger une ronde d'inspection pour un transpalette ou pour tout autre petit véhicule motorisé avant de le déplacer. Il est possible d'agir en toute sécurité pour ce genre de véhicules simplement en suivant les instructions du fabricant. Donc, le libellé de l'instruction devrait être modifié pour tenir compte à la fois de la situation examinée par l'agent de sécurité et de situations analogues où divers véhicules motorisés doivent être déplacés.

M. Hurdon affirmait qu'une ronde d'inspection autour d'un camion et d'une balayeuse comme ceux qui étaient utilisés au moment de l'accident ne permet pas de protéger la santé ni d'assurer la sécurité des employés. Il a alors expliqué que le chasse-neige et la balayeuse combinés, c'est-à-dire l'unité, mesurent en tout 19 mètres, ou 62 pieds, de long. M. Hurdon a déclaré qu'il faudrait à un employé entre 45 et 50 secondes pour faire le tour de l'unité avant de remonter dans

la cabine et de mettre le véhicule en marche. Donc, à son avis, pendant ce temps une autre personne pourrait se placer dans la même position dangereuse que M. Lewis et être blessée elle aussi.

Je ne suis pas d'accord avec cet argument. Bien qu'il soit impossible de couvrir toutes les situations, je crois fermement qu'une procédure de travail sécuritaire doit être élaborée et mise en oeuvre pour tous les cas où un véhicule motorisé doit être déplacé. Dans le cas qui nous occupe, si le mécanicien avait fait une ronde, il aurait vraisemblablement vu M. Lewis et l'accident tragique aurait été évité. Il est donc évident qu'une ronde d'inspection ou toute autre procédure de travail sécuritaire semblable permettrait de protéger la santé et d'assurer la sécurité des employés au travail.

M. Hurdon a indiqué que si une instruction doit être donnée, elle doit être modifiée comme suit :

Avant de déplacer un véhicule motorisé, le conducteur doit effectuer les contrôles nécessaires pour éviter qu'une personne soit frappée.

Selon cette modification, il incombe à chaque conducteur de véhicule motorisé de déterminer le genre de contrôle qui doit être effectué et de les effectuer pour éviter tout accident. Je suis d'accord avec le concept proposé, mais je supprimerais la responsabilité qui est imposée au conducteur de déterminer la procédure appropriée et je la transférerais à l'employeur. Pour s'acquitter de l'obligation de diligence raisonnable déjà mentionnée, l'employeur doit établir les règles et procédures à suivre et les communiquer à ses employés, leur donner une formation et une supervision suffisantes en la matière, faire respecter ces règles et procédures et, le cas échéant, prendre des mesures disciplinaires contre les employés qui ne respectent pas les instructions de l'employeur, et enfin prendre note des mesures en question.

Je crois en outre que l'article 124 du *Code* invoqué dans l'instruction convient parfaitement, étant donné que l'instruction s'adresse à l'employeur qui exerce l'autorité sur le lieu de travail, l'équipement et les employés. Selon la loi, la responsabilité en ce qui concerne la sécurité et la santé des employés est dévolue à l'employeur et l'oblige à prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger ses employés. Tout comme l'agent de sécurité avant moi, je ne suis pas convaincu que l'employeur a pris toutes les mesures raisonnables pour protéger M. Lewis. Il n'existe aucune preuve montrant que l'employeur a en place des procédures claires visant à permettre le déplacement des véhicules motorisés en toute sécurité.

M. Hurdon affirme que le *Code* ne peut pas imposer à l'employeur l'obligation de prendre des mesures que seuls les employés peuvent exécuter. Cette déclaration ne tient pas compte des principes de base de la sécurité et de la santé au travail, à savoir que la sécurité et la santé au travail sont une responsabilité commune. M. Lewis a payé de sa vie pour un accident qui, à mon avis, aurait pu être facilement évité. Comme je l'ai déjà dit, la législation confère à l'employeur la responsabilité d'établir des procédures de travail sécuritaires et de voir à ce que les employés s'y conforment. Je n'ai pas été informé de l'existence de telles procédures dans le lieu de travail. Faute d'établir et de mettre en oeuvre des procédures de travail sécuritaires pour les situations semblables qui pourraient se produire dans l'avenir, la même tragédie pourrait facilement se produire à nouveau.

Par conséquent, je modifie l'instruction de l'agent de sécurité tout en préservant l'essence, en reformulant la description de l'infraction de manière à ce que l'employeur puisse mettre au point une procédure de travail sécuritaire qui permettrait de remédier à la situation en l'espèce. Toutefois, l'instruction modifiée devrait donner à l'employeur une marge de manoeuvre suffisante pour lui permettre de faire une analyse du risque dans d'autres situations et de mettre en oeuvre les mesures de sécurité qui s'imposent.

L'instruction sera formulée de façon plus générale pour qu'elle s'applique à divers véhicules motorisés utilisés à l'aéroport, mais je confirme l'obligation imposée par l'agent de sécurité au sujet du contrôle visuel de l'unité en cause dans l'accident avant de la déplacer. Cela ne veut pas dire qu'il s'agit là de la seule procédure acceptable, mais plutôt que jusqu'à ce qu'une procédure équivalente ait été établie, l'employeur devra en outre se conformer à l'instruction donnée par l'agent de sécurité au sujet de l'unité en question. L'employeur devra informer l'agent de sécurité de toute autre procédure qu'il pourrait mettre en oeuvre.

En conclusion, j'aimerais préciser qu'une procédure établie sans la collaboration du comité de sécurité et de santé ou, s'il n'y en a pas, d'un représentant en matière de sécurité et de santé a peu de chances d'être acceptée et appliquée par les employés.

Pour toutes les raisons susmentionnées, **JE MODIFIE PAR LES PRÉSENTES** l'instruction donnée conformément au paragraphe 145(1) du *Code*, le 12 mars 1997, par l'agent de sécurité Pierre Guénette à l'Administration de l'Aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa en remplaçant la description de l'infraction par ce qui suit :

1. Article 124 du Code canadien du travail, partie II

Il n'existe aucune procédure de travail sécuritaire, par exemple un contrôle visuel, qui doit être suivie avant de déplacer un véhicule motorisé.

Décision rendue le 27 août 1997.

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

CONCERNANT LE *CODE CANADIEN DU TRAVAIL*,
PARTIE II - SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTION DONNÉE À L'EMPLOYEUR EN VERTU DU PARAGRAPHE 145(1)

L'agent de sécurité soussigné ayant, le 12 mars 1997, visité le lieu de travail exploité par l'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA, employeur assujéti au *Code canadien du travail*, partie II, et sis à l'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER, ÉDIFICE T-51, GLOUCESTER (ONTARIO), ledit lieu de travail étant parfois connu sous le nom d'Aéroport international d'Ottawa, et ayant effectué une enquête sur ledit lieu de travail estime que la disposition suivante du *Code* n'est pas respectée, c'est-à-dire :

1. Article 124 du *Code canadien du travail*, partie II.

Avant de déplacer un véhicule motorisé, le conducteur devra effectuer un contrôle visuel pour s'assurer que personne ne risque d'être frappé.

En conséquence, il est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES audit employeur, conformément au paragraphe 145(1) du *Code canadien du travail*, partie II, de rectifier la situation au plus tard le 12 mars 1997.

Fait à Gloucester le 12 mars 1997.

PIERRE GUÉNETTE
Agent de sécurité n° 1759

DESTINATAIRE : ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL
MACDONALD-CARTIER
ÉDIFICE T-51
GLOUCESTER (ONTARIO)
K1A 0N5

SOMMAIRE DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Demandeur : Administration de l'Aéroport international
MacDonald-Cartier d'Ottawa

Défendeur : Alliance de la fonction publique du Canada

MOTS CLÉS

Balayeuse, déneigeuse, camion, diligence raisonnable, ronde d'inspection, contrôle visuel, équipement motorisé, veille, procédure de travail sécuritaire.

DISPOSITIONS

Code : art. 124, par. 145(1) et 148(6)

RÉSUMÉ

Un employé de l'Administration a été écrasé à mort par un camion, muni d'une balayeuse, qu'il avait temporairement laissé fonctionner pour vérifier les jauges de la balayeuse. À la suite de cet incident, l'agent de sécurité a donné une instruction à l'employeur l'enjoignant de demander à ses employés d'effectuer un contrôle visuel de tout équipement motorisé avant de le déplacer. Lorsqu'il a révisé le dossier, l'agent régional de sécurité (ARS) a approuvé en substance la décision de l'agent de sécurité. Il a examiné la pertinence de la référence à l'article 124 du *Code* dans les cas où aucune disposition spécifique ne traite de la situation sur laquelle l'agent de sécurité doit enquêter. L'ARS a **MODIFIÉ** l'instruction afin de permettre à l'employeur d'effectuer une analyse du risque dans chaque cas où il est nécessaire de déplacer de l'équipement motorisé et de lui laisser une certaine latitude pour choisir la procédure la plus appropriée dans chaque cas.