

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 : Société de développement du Cap-Breton  
Représentée par : T. MacNeil.

Intimés : Mineurs unis d'Amérique  
Représentés par : M. Warren

Mis-en-cause : Bill Gallant  
Agent de sécurité  
Développement des ressources humaines Canada

Devant : Douglas Malanka  
Agent régional de sécurité  
Développement des ressources humaines Canada

**Contexte**

Le 13 octobre 1998, des agents de sécurité ont fait enquête au sujet du refus de travailler de deux suiveurs de rame au service de la Société de développement du Cap-Breton, au lieu de travail situé sur le chemin Point Aconi, à Point Aconi, en Nouvelle-Écosse. Ces employés avaient refusé de conduire un convoi<sup>1</sup> visant à transporter à l'intérieur de la mine des soutènements marchants<sup>2</sup> pesant entre 6 et 7 tonnes parce que le seul autre convoi disponible était hors service. Selon la plainte relative au refus de travailler, les employés craignaient que l'équipement lourd tombe du convoi et endommage les rails ou le câble, rendant ainsi le convoi inutilisable. Ils ont soutenu que

---

<sup>1</sup> Aux fins de cette révision, les parties ont employé à peu près sans distinction (en anglais) plusieurs expressions différentes, soit « tram » (tram), « rake » (rame), « slope » (fendue) et « trip » (convoi) pour désigner la façon d'assurer le transport vers l'intérieur ou l'extérieur de la mine des personnes et des lourds soutènements marchants. Le seul terme défini dans le *Règlement sur la sécurité et la santé dans les mines de charbon* (SDBC) est « convoi », qui signifie « wagonnet de mine ou rame de wagonnets de mine ». Par ailleurs, « wagonnet de transport des personnes » est défini comme étant un « véhicule utilisé sous terre pour transporter des personnes le long de rails fixes, d'un dispositif à galets ou d'un monorail », et un « wagonnet de transport du matériel » comme un « véhicule utilisé sous terre pour transporter le matériel ou l'équipement le long de rails fixes, d'un dispositif à galets ou d'un monorail ».

Le Shorter Oxford English Dictionary (1993) définit le mot “rake” comme étant une série de wagons ou de chariots sur rails ou de wagons ou de chariots dans une mine ou une usine, et le mot « slope », ou fendue, (dans le domaine de l'exploitation minière) désigne une galerie inclinée. Dans cette décision, les termes convoi ou groupe de chariots font référence au convoiage et à tout l'équipement connexe composé de câbles, de rails, de monorails et de poutres de manutention, le cas échéant. Les termes « galerie » et « fendue » font référence à la voie sur laquelle ou dans laquelle le convoi ou la rame sont installés et exploités, même si ces termes peuvent désigner autre chose dans un autre contexte.

<sup>2</sup> L'expression « soutènement marchant », ou « appareil hydraulique de soutènement du toit », a-t-on expliqué à l'audience, est un appareil servant à soutenir un front de longue taille.

cela constituait un danger pour les mineurs puisque, dans une telle éventualité, il n'y aurait aucun convoi disponible pour évacuer les mineurs en cas d'urgence.

Les agents de sécurité de Développement des ressources humaines Canada (DRHC) ont fait enquête au sujet de ces refus de travailler et jugé que, dans les circonstances, l'utilisation du convoi pour transporter le soutènement marchant ne constituait pas un danger<sup>3</sup> au sens du *Code canadien du travail* (appelé ci-après le « Code » ou la partie II) pour les autres mineurs de service, parce que l'employeur a prévu des procédures d'urgence pour les cas où les deux convois sont hors service.

Par contre, les agents de sécurité ont conclu à l'existence d'un « danger » pour les suiveurs de rame qui avaient exercé leur droit de refuser de travailler, ces derniers les ayant informés qu'ils ignoraient la hauteur exacte du soutènement, l'emplacement des dégagements réduits dans le puits, et les dégagements exacts au-dessus et de chaque côté du wagonnet de transport de matériel et du soutènement dans les secteurs où le dégagement est réduit. Dans de telles circonstances, l'agent de sécurité estimait raisonnable de penser que si les suiveurs de rame procédaient au transport du soutènement marchant à l'intérieur de la mine, celui-ci pouvait accrocher le toit ou les parois dans une zone de la fendue n° 2 où le dégagement est réduit, et causer ainsi des blessures aux suiveurs de rame. Par conséquent, un des agents de sécurité a donné une instruction en vertu de l'alinéa 145.2a) ordonnant à l'employeur de protéger immédiatement la sécurité et la santé des employés. Une copie de cette instruction figure à l'annexe 1.

Le 23 octobre 1998, l'employeur a demandé la révision de l'instruction en vertu de l'article 146 du *Code*, et celle-ci a fait l'objet d'une audience, le 17 février 1999, devant l'agent régional de sécurité.

### **Agent de sécurité**

L'agent de sécurité Bill Gallant a présenté un rapport écrit à l'agent régional de sécurité le 9 novembre 1998, dans lequel il a fourni de l'information au sujet de l'instruction qu'il a donnée le 13 octobre 1998. Ce rapport fait partie du dossier et n'est pas reproduit ici. Du rapport et du témoignage de l'agent de sécurité Gallant, j'ai retenu les faits exposés ci-après.

Les deux suiveurs de rame qui ont exercé leur droit de refuser de travailler en vertu de la partie II ont dit aux agents de sécurité qu'ils refusaient de transporter de l'équipement lourd au moyen du convoi conformément à la pratique de longue date, ou tradition, observée à la mine, selon laquelle un convoi ne doit pas servir à transporter de l'équipement lourd lorsque le seul autre convoi est hors service. Il sont soutenu que le transport du soutènement était une activité comportant des risques élevés pouvant mettre le convoi hors service. Et aussi que dans cette éventualité, la

---

<sup>3</sup> Le terme « danger » est défini au paragraphe 122(1) du *Code canadien du travail* : « 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. [C'est moi qui souligne.]

Le New Shorter Oxford English Dictionary (1993) donne une définition plus large du danger, [TRADUCTION] ... conséquence ou exposition à un préjudice, à une blessure, à un risque, à un péril... Il convient de noter que, contrairement à la définition que l'on retrouve dans le *Code canadien du travail*, la définition du dictionnaire ne précise ni le délai ni la probabilité d'une conséquence ou d'une exposition à un préjudice entraînant une blessure ou une maladie.

sécurité et la santé des mineurs travaillant dans la mine auraient été en danger parce que le seul autre convoi disponible était hors service. Par conséquent, il n'y aurait plus eu aucun moyen d'évacuer les mineurs en cas d'urgence.

L'agent de sécurité Gallant a confirmé qu'aucun des employés ayant exercé son droit de refus n'avait prétendu que la rame existante, le câble de levage ou les wagonnets de mine<sup>4</sup> constituaient un « danger ». Toutefois, il s'est rappelé que les suiveurs de rame lui avaient mentionné qu'ils ignoraient les dégagements exacts dans les zones où le dégagement était réduit et qu'il y avait certains endroits le long de la fendue n° 2 où l'espace libre était de moins d'un pouce au-dessus du soutènement, lorsque celui-ci était entièrement rétracté. Ils ont également indiqué qu'à un endroit, le dégagement sur le côté du convoi était inférieur à un pouce.

Les employés ont expliqué aux agents de sécurité que la procédure qu'ils devaient suivre consistait à transporter un soutènement à la fois et à réduire de moitié environ la vitesse normale du convoi. Cette vitesse devait être réduite davantage au moment d'approcher et de traverser une section où les suiveurs de rame soupçonnaient ou constataient un dégagement réduit. L'agent de sécurité a témoigné que le fait de descendre dans la mine dans ces circonstances représentait un « danger » pour les suiveurs de rame parce que ceux-ci devaient descendre dans la mine jusqu'à ce qu'ils se trouvent coincés et réagir ensuite à toute situation. L'agent de sécurité Gallant a reconnu que le « danger » auquel il faisait référence dans son instruction n'était pas le danger signalé par les suiveurs de rame qui ont exercé leur droit de refus. En effet, il n'a pas constaté l'existence d'un « danger » relativement à la plainte présentée par les employés en raison des plans d'urgence prévus pour faire face à une situation où un convoi devient inutilisable. Entre autres solutions, le plan prévoit l'arrêt de toute activité minière jusqu'à ce que le convoi soit de nouveau en état de marche.

L'agent de sécurité Gallant a expliqué que quelques dégagements dans la fendue n° 2 étaient inférieurs à la norme minimale de 300 mm précisée à l'alinéa 60(1)d) du *Règlement sur la sécurité et la santé dans les mines de charbon* (SDBC) et qu'il en était ainsi depuis plusieurs années. Il a expliqué que l'entreprise avait été en mesure de poursuivre ses activités dans la fendue n° 2 grâce à une ordonnance d'exemption de la Commission de la sécurité dans les mines de charbon (CSMC) à l'égard des dispositions de l'alinéa 60(1)d) du *Règlement* sous réserve de certaines conditions<sup>5</sup>. Selon l'agent de sécurité Gallant, la première ordonnance d'exemption a été

---

<sup>4</sup> Les définitions ci-après figurent dans le *Règlement sur la sécurité et la santé dans les mines de charbon* (SDBC)

« wagonnet de mine » désigne un wagonnet de transport des personnes ou un wagonnet de transport du matériel; (mine car)

« wagonnet de transport des personnes » désigne un véhicule utilisé sous terre pour transporter des personnes le long de rails fixes, d'un dispositif à galets ou d'un monorail; (man car)

« wagonnet de transport du matériel » désigne un véhicule utilisé sous terre pour transporter le matériel ou l'équipement le long de rails fixes, d'un dispositif à galets ou d'un monorail; (material car)

<sup>5</sup> Texte des paragraphes 137.2(3) et 125.3(1) :

137.2(3) La Commission peut, par ordonnance, sur demande de l'employeur et si elle estime que la sécurité et la santé des employés n'en seront pas pour autant affectées :

a) dispenser, sous réserve des conditions spécifiées dans l'ordonnance, l'employeur de l'observation des dispositions des règlements dans l'exploitation des mines de charbon placées sous son entière responsabilité; [C'est moi qui souligne.]

125.3 (1) L'employeur d'employés travaillant dans une mine de charbon :

a) se conforme aux conditions qui lui sont imposées en vertu des alinéas 137.2(2)b) ou 137.2(3)a); [C'est moi qui souligne.]

rendue le 12 avril 1994 et est demeurée en vigueur jusqu'au 12 avril 1996. Cette ordonnance a été renouvelée le 27 mars 1996 et a pris effet le 27 mars 1998. L'ordonnance d'exemption actuelle a été renouvelée le 1<sup>er</sup> octobre 1998 et a pris effet le 1<sup>er</sup> octobre 2000. Comme les précédentes, celle-ci est accordée sous réserve que l'entreprise se conforme aux conditions qui y sont énoncées.

L'agent de sécurité Gallant a témoigné que l'une des conditions figurant dans l'ordonnance actuelle était qu'un indicateur doit être installé sur le convoi en tout temps de façon à ce que les instances de dégagement réduit soient indiquées à l'avance, et que des mesures correctives puissent être prises avant l'atteinte d'un dégagement au-dessus du convoi ou de la charge de 150 mm ou moins. Le point 2 de l'ordonnance d'exemption se lit comme suit :

2. Un indicateur doit être installé sur le convoi en tout temps de façon à ce que les instances de dégagement réduit soient indiquées à l'avance, et que des mesures correctives puissent être prises avant l'atteinte du dégagement de 150 mm.

L'agent de sécurité a confirmé que, la nuit où les employés ont refusé de travailler, un wagonnet de transport de personnes était muni d'un indicateur ajustable réglé de façon à déceler les dégagements de 150 mm (l'équivalent d'environ 6 pouces) ou moins au-dessus du wagonnet. Il a toutefois indiqué que la hauteur minimale du soutènement rétracté sur le wagonnet de transport de matériel était de 57 pouces, tandis que la hauteur d'un wagonnet de transport de personnes est de 54 pouces seulement. En outre, la hauteur du soutènement pouvait être encore plus grande selon que ce dernier avait été complètement rétracté avant d'être placé sur le tram, et la façon dont il était placé et orienté sur le wagonnet de transport de matériel. Par conséquent, l'agent de sécurité Gallant a soutenu que l'indicateur installé fixé sur le wagonnet de transport des personnes n'était pas utile pour indiquer le dégagement au-dessus du wagonnet de transport du matériel et du soutènement.

L'agent de sécurité Gallant a en outre fait remarquer que le point 2 de l'ordonnance d'exemption stipulait que l'indicateur susmentionné doit être installé sur le convoi afin que « des mesures correctives puissent être prises avant l'atteinte du dégagement de 150 mm ». L'agent de sécurité a fait valoir que, puisqu'un convoi comprend à la fois un wagonnet de transport des personnes et un wagonnet de transport du matériel, l'indicateur aurait dû être posé sur le wagonnet de transport du matériel contenant le soutènement pour satisfaire aux conditions fixées par la CSMC aux fins de l'exemption.

L'agent de sécurité Gallant a aussi fait référence au point 3 de l'ordonnance d'exemption, dont voici le texte :

3. Un examen détaillé des voies de transport sera mené, et un plan sera préparé d'ici le 31 octobre 1998 qui indiquera clairement :
    - a) l'étendue de la reconstruction achevée;
    - b) les secteurs où le dégagement est plus petit que 150 mm;
    - c) les secteurs où le dégagement est entre 150 mm et 300 mm;
    - d) une comparaison avec des secteurs similaires montrés au dessin 476-T, révision 2.
-

Il a attesté qu'au moment où les employés ont exercé leur droit de refus et qu'il a effectué son enquête, un plan d'arpentage à jour n'était pas disponible. Par conséquent, l'entreprise ne respectait pas cette condition de l'ordonnance d'exemption.

Il a en outre fait observer qu'une quatrième condition de l'ordonnance d'exemption était que :

4. Les résultats de l'examen susmentionné seront présentés au Comité conjoint de santé et de sécurité au travail et à la Commission de la sécurité des mines de charbon d'ici le 31 octobre 1998.

L'agent de sécurité Gallant a noté qu'au moment où les employés ont exercé leur droit de refus et où il a mené son enquête, le plan d'arpentage à jour n'avait pas été remis au comité de sécurité et de santé au travail.

Enfin, l'agent de sécurité Gallant a fait référence au point 5 de l'ordonnance d'exemption de 1998, qui dit ceci :

5. Tous les secteurs dans les galeries d'accès principales où le dégagement au-dessus du sommet d'une charge ou d'un convoi est de 150 mm ou moins doivent être clairement indiqués et des indicateurs doivent être placés sur toutes les poutres de toit en acier où le dégagement est de 150 mm ou moins.

Au sujet de la conformité de l'entreprise aux conditions énoncées dans l'ordonnance d'exemption, l'agent de sécurité Gallant était préoccupé par deux choses. La première était que l'emplacement des indicateurs se fondait sur des données tirées de plans d'arpentage effectués en 1996 ou 1997, et non sur des données actuelles qui devaient être communiquées au plus tard le 31 octobre 1998. La deuxième était que l'installation d'indicateurs dans la fondue n° 2 était basée sur des mesures correspondant au dégagement au-dessus d'un wagonnet de transport des personnes et non du wagonnet de transport de matériel et du soutènement. En conséquence, l'agent de sécurité Gallant estimait qu'il y avait un « danger » pour les suiveurs de rame, malgré le fait qu'une grande quantité de soutènements avaient été transportés à l'extérieur de la mine dans la fendue n° 2 au cours des derniers mois.

### **Demandeur**

M. MacNeil, directeur de la mine Prince, a soumis une copie des plans d'arpentage de la houillère Prince avant l'audience et distribué un document exposant les raisons pour lesquelles il avait sollicité l'annulation de l'instruction donnée par l'agent de sécurité Gallant. Ces documents et le témoignage de M. MacNeil font partie du dossier et ne seront pas reproduits ici. De ces documents et de son témoignage, j'ai retenu ce qui suit.

M. MacNeil a fait un bref historique de l'histoire du développement de la mine Prince. Il a indiqué que la société avait commencé à utiliser le type de soutènements marchants actuellement utilisé en 1983. Il a mentionné qu'au moment de la modification du *Règlement sur la sécurité et la santé dans les mines de charbon (SDCB)* en 1990, l'entreprise savait que les galeries de la houillère Prince ne satisfaisaient pas aux nouvelles exigences de l'alinéa 60(1)d) du *Règlement*. Par

conséquent, l'entreprise avait demandé à la CSMC d'être exemptée de l'application de cet alinéa et obtenu une ordonnance d'exemption assortie de diverses conditions le 12 avril 1994. L'ordonnance a été renouvelée le 27 mars 1996 puis le 1<sup>er</sup> octobre 1998. Il a indiqué que plus de 1000 soutènements avaient été transportés dans les fendues n<sup>os</sup> 2 et 3 sans incident.

Il a ensuite fait référence aux plans d'arpentage de la mine Prince qui avaient été préparés conformément aux conditions énoncées dans les ordonnances d'exemption accordées par la CSMC le 31 mars 1994, le 11 mars 1996 et le 21 octobre 1998. Il a précisé que les secteurs reconstruits étaient en vert, les secteurs où le dégagement était inférieur à 300 mm (environ 12 pouces) en jaune, et à moins de 150 mm (environ 6 pouces) en rouge. Il a indiqué que le rebrossage s'était poursuivi depuis 1994 et que les conditions s'étaient beaucoup améliorées avec le temps.

M. MacNeil a présenté les définitions que donnent les dictionnaires des mots « raisonnable » et « connaissance » et fait valoir que les employés avaient une « connaissance raisonnable » du dégagement. Il a insisté sur le fait que les suiveurs de rame qui avaient refusé de travailler savaient que la hauteur du soutènement, une fois rétracté, était de 57 pouces, que les soutènements étaient plus hauts que le wagonnet de transport des personnes, et que l'indicateur posé sur ce dernier était conforme à l'ordonnance d'exemption de la CSMC. Il a réitéré que, au fil des ans, les employés avaient transporté sans incident plus d'un millier de boucliers. Il a soutenu que les employés avaient une connaissance raisonnable des dégagements parce que des indicateurs avaient aussi été apposés sur les soutènements lorsque le dégagement était de 150 mm ou moins, conformément à ce qui était stipulé dans l'ordonnance.

Il a également fait remarquer que les employés avaient refusé de travailler parce que le transport d'équipement lourd, comme les soutènements, était contraire à une pratique de longue date, ou tradition, qui consistait à ne pas transporter d'équipement lourd lorsque le seul autre convoi disponible était hors service. Bref, le refus de travailler n'était pas fondé sur les dégagements.

### **Intimé**

M. Warren a confirmé que les deux suiveurs de rame avaient refusé de transporter dans la mine les soutènements marchants, de très lourdes pièces d'équipement, parce que l'employeur dérogeait ainsi à une pratique de longue date, ou tradition, observée à la mine, qui consistait à ne pas transporter d'équipement lourd sur un convoi lorsque le seul autre convoi est hors d'usage. Il a soutenu que cette question était importante parce que la mine Prince s'étend sur plusieurs milles sous la mer. Dans l'éventualité où un employé serait victime d'une crise cardiaque ou d'une blessure, on ne disposerait d'aucun moyen pour évacuer rapidement le mineur. M. Warren a confirmé que les deux employés visés, lorsqu'ils ont exercé leur droit de refus, n'étaient pas préoccupés par la condition du câble, de la voie ou d'un wagonnet quelconque. En fait, ils s'inquiétaient de la mise hors d'usage du convoi si celui-ci déraillait et que le câble était endommagé. M. Warren a convenu avec les agents de sécurité que les deux employés qui avaient refusé de travailler avaient mentionné les zones à dégagement réduit dans la mine comme l'un des facteurs susceptibles de déloger le soutènement du convoi.

## **Argumentation**

M. MacNeil a répété que le refus des employés n'était pas lié à une inquiétude concernant le câble, la voie, le convoi ou le dégagement. Ceux-ci étaient plutôt préoccupés par le fait que la coutume de ne pas transporter de l'équipement lourd sur un convoi lorsque le seul autre convoi est hors service n'était pas respectée.

Il a ajouté que la tâche de broser les murs avait pris longtemps et que l'ordonnance d'exemption de la CSMC avait dû être renouvelée en 1996 puis en 1998. Étant donné cette longue période, il a soutenu que tous les représentants de l'employeur, délégués syndicaux, employés et agents de sécurité à DRHC étaient au courant des dégagements réduits. Il a fait valoir que le « danger » mentionné par l'agent de sécurité Gallant s'appuyait sur des hypothèses et non sur des faits réels ou une situation immédiate. Il a réitéré que les employés avaient une « connaissance raisonnable » des dégagements parce qu'ils avaient circulé dans la mine à maintes reprises et savaient où se trouvaient les secteurs à dégagement réduit. En outre, il a réitéré que plus d'un millier de soutènements avaient été transportés sans incident; le wagonnet de transport des personnes était muni d'un indicateur, et des indicateurs étaient en place dans la mine, conformément aux dispositions de l'ordonnance d'exemption.

Pour sa part, M. Warren s'est plaint que l'agent de sécurité Gallant n'avait jamais avisé les employés ayant refusé de travailler de sa décision concernant le danger invoqué à l'appui du refus. Il a indiqué qu'il s'attendait à ce que je fasse état de cette question dans ma décision.

## **Décision**

Avant de me prononcer dans cette affaire, je dois examiner la plainte formulée à l'audience par M. Warren, selon laquelle l'agent de sécurité Gallant n'a jamais avisé les employés ayant refusé de travailler de la décision qu'il avait prise concernant le danger évoqué. Je dois également tenir compte de son insistance pour que je me prononce, dans ma décision, sur le danger évoqué par ces employés.

À cet égard, les parties se souviendront que j'ai tenu une conférence téléphonique le 19 février 1998, soit deux jours après l'audience, pour discuter de cette question. J'ai alors confirmé que l'article 146 du *Code* m'autorise uniquement à réviser l'instruction donnée par l'agent de sécurité dans le but de modifier, annuler ou encore confirmer cette dernière, selon le cas. Le paragraphe 146(3) se lit comme suit :

146(3) L'agent régional de sécurité mène une enquête sommaire sur les circonstances ayant donné lieu aux instructions et sur la justification de celles-ci. Il peut les modifier, annuler ou confirmer et avise par écrit de sa décision l'employeur, l'employé ou le syndicat en cause.

J'ai aussi ajouté que je ne pouvais faire de commentaires sur la question de savoir si le fait de transporter des soutènements constituait un danger pour les mineurs alors que le seul autre convoi était hors service, et ce que parce que le témoignage de l'agent de sécurité Gallant à l'audience

concluait à l'absence de « danger » pour les autres mineurs, ce dont l'employeur et les employés ayant refusé de travailler avaient été informés. À cet égard, le paragraphe 129(5) du *Code* dit ceci :

129(5) Si l'agent de sécurité conclut à l'absence de danger, un employé ne peut se prévaloir de l'article 128 ou du présent article pour maintenir son refus d'utiliser ou de faire fonctionner la machine ou la chose en question ou de travailler dans le lieu en cause; il peut toutefois, par écrit et dans un délai de sept jours à compter de la réception de la décision, exiger que l'agent renvoie celle-ci au Conseil, auquel cas l'agent de sécurité est tenu d'obtempérer. [C'est moi qui souligne.]

J'ai laissé entendre à M. Warren que, si les employés qui ont exercé leur droit de refus en vertu du *Code* insistent sur le fait que l'agent de sécurité Gallant ne les a pas avisé de la décision à laquelle il en était arrivé relativement au danger pour les autres mineurs, ils pourraient exiger que l'agent de sécurité renvoie sa décision au Conseil et demande à celui-ci de se prononcer au sujet de cette affaire et de l'opportunité de cet appel. Quoi qu'il en soit, l'agent régional de sécurité n'est pas autorisé à examiner la décision d'un agent de sécurité quant à l'absence de « danger ».

Dans cette affaire, l'agent de sécurité Gallant a jugé que le transport d'un soutènement au moyen convoi n° 2, sans une connaissance raisonnable des dégagements au-dessus et de chaque côté de la charge, constituait un danger pour les suiveurs de rame. Il a donc donné une instruction en vertu de l'alinéa 145(2)a)<sup>6</sup> du *Code* et ordonné à l'employeur de protéger immédiatement toute personne contre ce danger. Par conséquent, je dois maintenant indiquer si je suis d'accord ou non avec l'agent de sécurité Gallant lorsque celui-ci affirme que le transport d'équipement lourd constituait, pour les suiveurs de rame concernés, un « danger » au sens du *Code* la nuit où il a mené son enquête. Si je reconnais l'existence d'un « danger » pour ces employés, je devrai ensuite déterminer si ce danger était lié à leur niveau de connaissance des dégagements dans la mine, ou à un autre facteur.

À cet égard, l'agent de sécurité Gallant a soutenu que les employés ayant exercé leur droit de refus n'avaient peut-être pas une connaissance raisonnable des dégagements existant dans la mine parce que l'employeur ne s'était pas conformé à plusieurs conditions de l'ordonnance d'exemption accordée en 1998 par la CSMC. Il a expliqué que l'employeur ne respectait pas le point 2 de l'ordonnance d'exemption, lequel pose la condition suivante :

2. Un indicateur doit être installé sur le convoi en tout temps de façon à ce que les instances de dégagement réduit soient indiquées à l'avance, et que des mesures correctives puissent être prises avant l'atteinte du dégagement de 150 mm. de sorte que des mesures de redressement puissent être prises avant d'atteindre 150 mm [C'est moi qui souligne.]

---

<sup>6</sup> Alinéa 145.(2) a) :

145.(2)a) S'il estime que l'utilisation d'une machine ou chose ou qu'une situation existant dans un lieu constitue un danger pour un employé au travail, l'agent de sécurité :

- a) en avertit l'employeur et lui enjoint, par des instructions écrites, de procéder, immédiatement ou dans le délai qu'il précise :
  - (i) soit à la prise de mesures propres à parer au danger,
  - (ii) soit à la protection des personnes contre ce danger;



Aux fins d'interprétation de cette disposition, je dois me baser sur deux critères. Le premier critère à satisfaire est que l'indication fournie par l'indicateur doit survenir avant que le convoi atteigne le point où le dégagement au-dessus du convoi est de 150 mm ou moins. Le second critère est que cette indication doit être fournie suffisamment à l'avance pour permettre à l'opérateur de prendre des mesures correctives. Par conséquent, on ne peut interpréter cette disposition comme signifiant que l'indicateur doit simplement indiquer l'endroit où le dégagement au-dessus du convoi est de 150 mm ou moins. Au contraire, l'indicateur doit indiquer à l'avance que le dégagement au-dessus du convoi est d'à peu près 150 mm ou moins, et cette indication doit être donnée assez tôt pour que l'opérateur puisse prendre des mesures correctives, et ce avant de parvenir à l'endroit où le dégagement est de 150 mm.

En pratique, cela semble signifier que l'indicateur installé sur le convoi doit être situé et ou calibré de manière à pouvoir détecter les dégagements par rapport au point le plus élevé du convoi. Cela semble également signifier que l'indicateur doit être apposé suffisamment en avant du point le plus élevé du convoi, ou être en mesure de détecter les dégagements avant le passage du convoi, de manière à pouvoir indiquer suffisamment d'avance à l'opérateur les dégagements réduits, en tenant compte de la vitesse du convoi et de la vitesse de la réponse de l'indicateur. D'après les éléments de preuve soumis dans cette affaire, je suis d'accord avec l'agent de sécurité Gallant sur le fait qu'il est peu probable que l'indicateur installé sur le wagonnet de transport des personnes la nuit où il a mené son enquête sur le refus de travailler aurait pu indiquer à quel moment le dégagement au-dessus du soutènement était de 150 mm ou moins, et ce assez rapidement pour permettre aux opérateurs de prendre des mesures correctives.

L'agent de sécurité Gallant a témoigné que l'employeur ne respectait pas le point 3 de l'ordonnance d'exemption de la CSMC datée du 1<sup>er</sup> octobre 1998, parce que le plan d'arpentage détaillé auquel il était fait référence n'était pas disponible au moment de l'enquête. Il a aussi fait observer que l'ordonnance d'exemption accordée précédemment par la CSMC avait expiré le 27 mars 1998. Par conséquent, l'agent de sécurité Gallant a fait valoir que le plan d'arpentage n'était plus à jour au moment de son enquête.

Même si je suis d'accord avec l'agent de sécurité Gallant pour dire que l'ordonnance d'exemption de mars 1996 était expirée depuis un certain temps et que, techniquement, les plans d'arpentage n'étaient plus à jour, je ne peux accorder beaucoup de poids à cela pour établir que les employés ignoraient les dégagements. Je note que l'intervalle entre les arpentages, d'une exemption à l'autre, était de un à deux ans. Ainsi, la première ordonnance d'exemption exigeait un plan d'arpentage d'ici mars 1995, la seconde d'ici mars 1997 et l'ordonnance actuelle d'ici le 31 octobre 1998. Pour la même raison, je ne peux accorder tellement d'importance au fait que le plan d'arpentage à jour n'a pas été soumis au comité mixte de sécurité et de santé au moment de l'enquête de l'agent de sécurité Gallant. Cela tient au fait qu'un plan d'arpentage à jour n'était pas requis avant le 31 octobre 1998 et que le précédent avait été soumis en mars 1997.

Ensuite, l'agent de sécurité Gallant a témoigné que l'employeur ne respectait pas le point 5 de l'ordonnance d'exemption, selon lequel :

5. Tous les secteurs dans les galeries d'accès principales où le dégagement au-dessus du sommet d'une charge ou d'un convoi est de 150 mm ou moins doivent être clairement indiqués et des indicateurs doivent être placés sur toutes les poutres de toit en acier où le dégagement est de 150 mm ou moins.

Aux fins d'interprétation de cette condition, je note que la disposition exige que des indicateurs soient placés sur toutes les poutres du toit où le dégagement entre le convoi et la poutre de soutènement du toit est de 150 mm ou moins. Comme l'a signalé l'agent de sécurité Gallant, le convoi fait référence non seulement aux wagonnets de transport des personnes, mais aussi aux wagonnets de transport du matériel. Par conséquent, il me semble que l'ordonnance exige que des indicateurs soient placés partout où le dégagement au-dessus du wagonnet de transport du matériel et du soutènement rétracté est de 150 mm ou moins. C'est pourquoi j'abonde dans le même sens que l'agent de sécurité Gallant lorsqu'il dit que l'indicateur n'est pas conforme à cette disposition de l'ordonnance accordée par la CSMC et que les suiveurs de rame ne pouvaient pas se fier aux indicateurs pour connaître les dégagements limités par rapport au soutènement.

Enfin, l'agent de sécurité Gallant a indiqué que son enquête sur les deux refus de travailler avait également établi que l'employeur n'avait pas respecté le point 7 de l'ordonnance d'exemption de la CSMC, parce que les suiveurs de rame n'avaient pas été informés des procédures à suivre dans les secteurs à dégagement réduit. Bien qu'aucun délai ne figurait dans l'ordonnance à cet égard, il s'agissait d'une nouvelle disposition qui ne figurait pas dans les ordonnances précédentes. À mon sens, il s'agit donc là d'une disposition importante de l'ordonnance.

Compte tenu des écarts notés par l'agent de sécurité Gallant entre la pratique actuelle à la mine et les conditions énoncées dans l'ordonnance, je suis d'accord avec l'agent de sécurité Gallant que l'employeur n'est pas en parfaite conformité avec les conditions énoncées dans l'ordonnance d'exemption. Toutefois, étant donné qu'une infraction à une norme de sécurité et santé au travail ne constitue pas nécessairement un « danger », il me faut déterminer si le transport de l'équipement lourd constituait un « danger » pour les suiveurs de rame ayant exercé leur droit de refuser de travailler parce qu'ils n'avaient pas une connaissance suffisante des dégagements à l'intérieur de la mine, ou à cause d'un quelconque autre facteur.

À cet égard, M. MacNeil a fait valoir que les employés connaissent généralement les dégagements et qu'ils ont transporté de nombreux soutènements au fil des années, et ce sans incident. Il a également souligné que les employés ayant exercé leur droit de refus l'ont fait parce qu'ils craignaient pour les mineurs travaillant dans les galeries et non pour des motifs liés à leur propre sécurité et santé.

Cela dit, selon l'ordonnance d'exemption accordée par la CSMC, l'employeur est tenu d'informer les employés au sujet des dégagements dans la mine par l'entremise du comité de sécurité et de santé. L'ordonnance oblige également l'employeur à informer les suiveurs de rame et les visiteurs de mine des procédures à suivre dans les secteurs à dégagement réduit dans le cadre de discussions sur la sécurité. À mon avis, cela établit, pour des raisons de sécurité, la nécessité d'un haut niveau de connaissance plutôt que d'une connaissance générale ou vague. Par conséquent, je

ne peux accorder beaucoup de poids à l'argument de M. MacNeil selon lequel les employés qui ont exercé leur droit de refus possédaient une connaissance raisonnable des dégagements, pour les raisons indiquées.

Dans cette affaire, la preuve veut que ces suiveurs de rame ignoraient les dégagements exacts dans les secteurs à dégagement réduit; ne connaissaient pas la hauteur du wagonnet de transport du matériel et du soutènement par rapport au plancher de la galerie; n'avaient pas été informés des procédures à suivre dans les secteurs à dégagement réduit et ne pouvaient se fier sur l'indicateur installé sur le wagonnet de transport des personnes ni sur les autres indicateurs pour les avertir d'un dégagement réduit par rapport au soutènement. Malgré cela, les suiveurs de rame devaient se rendre dans la mine à environ la moitié de la vitesse normale et réduire davantage la vitesse du convoi s'ils soupçonnaient ou connaissaient l'existence d'un secteur à dégagement réduit. Cela étant le cas, je suis enclin à accepter l'évaluation de l'agent de sécurité Gallant, selon laquelle les suiveurs de rame devaient simplement à descendre dans la mine jusqu'à ce qu'ils accrochent le toit ou les parois de la galerie et réagir ensuite à la situation. Je crois que les suiveurs de rame savaient intuitivement que le transport des soutènements dans ces circonstances représentait un « danger ». Seulement, ils ont refusé de faire le travail parce qu'ils étaient inquiets pour la sécurité et la santé de leurs compagnons mineurs travaillant dans la mine plus que pour leur propre sécurité.

Étant donné la nature dangereuse de l'exploitation minière en général, du fait que l'employeur ne respectait pas les conditions énoncées dans l'ordonnance d'exemption concernant les indicateurs de dégagement, et du fait que les employés ayant refusé de travailler ignoraient les dégagements requis dans l'ordonnance d'exemption, je suis d'accord avec l'agent de sécurité Gallant pour dire qu'un « danger » existait pour les suiveurs de rame au moment de l'enquête et je suis enclin à confirmer l'instruction en entier. Cependant, l'employeur a fait valoir que les suiveurs de rame avaient une connaissance « raisonnable » pour exécuter leur travail et a contesté l'utilisation de l'expression « connaissance raisonnable » dans le libellé de l'instruction. Pour bien refléter les conditions énoncées dans l'ordonnance d'exemption, je **MODIFIE PAR LES PRÉSENTES** l'instruction donnée par l'agent de sécurité Gallant à la Société de développement du Cap-Breton le 13 octobre 1998, conformément à l'alinéa 145(2)a), afin de substituer à l'expression « connaissance raisonnable » l'expression « connaissances et indications requises ».

Qui plus est, l'agent de sécurité Gallant a fait référence dans son instruction à une « situation existant dans le lieu ». Or, je suis d'avis que le « danger » est lié à « l'utilisation ou au fonctionnement d'une machine ou d'une chose » plutôt qu'à une condition existant dans le lieu. L'utilisation d'un convoi pour transporter les soutènements constituait un « danger » pour les suiveurs de rame parce que l'employeur ne respectait pas les conditions énoncées dans l'ordonnance d'exemption et que les employés chargés de transporter les soutènements n'avaient pas les connaissances ou les indications nécessaires pour effectuer le travail en toute sécurité. Pour qu'il n'y ait aucun doute, la portion modifiée de l'instruction se lit désormais comme suit :

« Ledit agent de sécurité considère que l'utilisation ou le fonctionnement d'une machine ou d'une chose constitue un danger pour un employé au travail :

Le fait de transporter une charge de grande taille, p. ex., un soutènement marchant et une rabasseneuse, au moyen du convoi n° 2, sans avoir la connaissance et les indications requises du dégagement existant au-dessus et de chaque côté de la charge, constitue un danger. [J'ai souligné les changements apportés.]

Décision rendue le 3 mai 1999.

Douglas Malanka  
Agent régional de sécurité

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

INSTRUCTION DONNÉE À L'EMPLOYEUR EN VERTU DE L'ALINÉA 145(2)a)

L'agent de sécurité soussigné ayant, le 13 octobre 1998, visité le lieu de travail exploité par la SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DU CAP-BRETON, employeur assujetti au *Code canadien du travail*, partie II, et sis sur le chemin POINT ACONI, à POINT ACONI, en NOUVELLE-ÉCOSSE, ledit lieu de travail étant parfois connu sous le nom de mine Prince, et ayant mené une enquête sur ledit lieu de travail par suite du refus de travailler de MM. G. Tanner et V. MacLean, estime qu'une situation existant dans le lieu de constitue un danger pour un employé au travail, c'est-à-dire :

Le fait de transporter une charge de grande taille, p. ex., un soutènement marchant et une rabasseneuse, au moyen du convoi n° 2, sans avoir une connaissance raisonnable du dégagement existant au-dessus et de chaque côté de la charge, constitue un danger.

En conséquence, il est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES audit employeur, conformément à l'alinéa 145(2)a) du *Code canadien du travail*, partie II, de protéger immédiatement toute personne contre ce danger.

Fait à Point Aconi le 13 octobre 1998.

Bill Gallant  
Agent de sécurité n° 1829

DESTINATAIRE : SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DU CAP-BRETON  
MINE PRINCE  
CHEMIN POINT ACONI  
POINT ACONI, NOUVELLE-ÉCOSSE  
B0C 1B0

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Demandeur : SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DU CAP-BRETON

Intimés : Mineurs unis d'Amérique  
Travailleurs canadiens de l'automobile  
Syndicat canadien de la fonction publique

**MOTS-CLÉS**

Mine de charbon, suiveur de rame, convoi, galerie, fendue, soutènements hydrauliques, secteurs à dégagement réduit, enquêtes, Commission de la sécurité dans les mines des charbon, exemption, conditions de l'exemption, danger, droit de refuser de travailler, wagonnets de transport des personnes, wagonnet de transport du matériel, indicateurs, discussion sur la sécurité, décision concluant à l'absence de danger, appel au Conseil.

**DISPOSITIONS**

*Code* : 122(1), 125.3(1)a), 137.2(3), 129.(5), 145.(2)a), 146.(3)

*Règlement sur la sécurité et la santé dans les mines de charbon (SDCB)* : 2.60.(1)d)

**RÉSUMÉ**

Le 13 octobre 1998, des agents de sécurité ont fait enquête au sujet du refus de travailler de deux suiveurs de rame au service de la Société de développement du Cap-Breton, au lieu de travail situé sur le chemin Point Aconi, à Point Aconi, en Nouvelle-Écosse. Ces employés avaient refusé de conduire un convoi visant à transporter à l'intérieur de la mine des soutènements marchants pesant entre 6 et 7 tonnes parce que le seul autre convoi disponible était hors service. Selon la plainte relative au refus de travailler, les employés craignaient que l'équipement lourd tombe du convoi et endommage les rails ou le câble, rendant ainsi le convoi inutilisable. Ils ont soutenu que cela constituait un danger pour les mineurs puisque, dans une telle éventualité, il n'y aurait aucun convoi disponible pour évacuer les mineurs en cas d'urgence.

L'enquête des agents de sécurité a permis de déterminer que l'utilisation du convoi pour transporter les soutènements ne constituait pas un « danger » au sens du *Code canadien du travail* (ci-après appelé le *Code* ou la partie II) pour les autres mineurs, et ce en raison de l'existence de procédures d'urgence pour les situations où les deux convois sont hors d'usage.

Dans de telles circonstances, les agents de sécurité estimaient raisonnable de penser que si les suiveurs de rame procédaient au transport du soutènement marchant à l'intérieur de la mine, celui-ci pouvait accrocher le toit ou les parois dans une zone de la fendue n° 2 où le dégagement

était réduit, et causer ainsi des blessures aux suiveurs de rame. Par conséquent, un des agents de sécurité a donné une instruction en vertu de l'alinéa 145.2a) ordonnant à l'employeur de protéger immédiatement la sécurité et la santé des employés.

Le 17 février 1999, l'agent régional de sécurité a révisé l'instruction et entériné les conclusions de l'agent de sécurité. Néanmoins, l'agent régional de sécurité a **MODIFIÉ** l'instruction concernant deux points techniques.