

Code canadien du travail
Partie II
Santé et sécurité au travail

Raymond Wilson
demandeur

et

Canadien national
employeur

Décision n° 03-004
Le 19 février 2003

La présente affaire a été entendue par Michèle Beauchamp, agente d'appel, à Winnipeg (Manitoba), le 8 mars 2002.

Personnes présentes

Pour l'employé

Raymond Wilson, mécanicien de locomotive, Canadien national (CN)
Darren Grywachski, représentant juridique en santé et en sécurité, Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL)
George Hucker, vice président et représentant juridique national, FIL
Jeff Johnston, représentant en santé et en sécurité des mécaniciens de locomotives, FIL

Pour l'employeur

Donald Kruk, procureur, CN
Brian Sitar, superviseur des transports, CN
Ed Falardeau, directeur, Gestion du risque, CN
Ron Smith, superviseur général des transports, CN

Agent de santé et de sécurité

Lance Smith, Équipement et Exploitation, Transports Canada (TC)

[1] La présente affaire porte sur un appel interjeté le 26 octobre 2001 en vertu du paragraphe 129(7) du *Code canadien du travail*, Partie II, par Darren Grywacheski, représentant juridique en santé et en sécurité de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, au nom de Raymond Wilson, mécanicien de locomotives, pour une décision d'absence de danger émise verbalement le 14 octobre 2001 et par écrit le 15 octobre 2001 par l'agent de santé et de sécurité Lance Smith.

[2] Raymond Wilson, mécanicien de locomotives, et Paul Joyal, conducteur de locomotives, tous deux employés du Canadien National à Winnipeg (Manitoba), ont refusé de travailler le 14 octobre 2001, pour les raisons suivantes comme l'ont inscrit les deux employés sur le formulaire de refus de travailler de Transports Canada :

[TRADUCTION] Je crois que la conduite avec la cabine en arrière est dangereuse étant donné que la ligne de visée est réduite et que les signes et les signaux de contrôle des mouvements du train sont du côté opposé au poste du mécanicien.

La valve d'urgence du conducteur n'est pas accessible.

[3] Les événements suivants ont mené au refus de travailler de M. Wilson et de M. Joyal :

- Le 13 octobre, on a affecté les employés à la conduite du train 201/31 en partance de Sioux Lookout et à destination de Winnipeg.
- Le train avait une longueur de 8 184 pieds et un poids de 10 888 livres. Il était constitué de la locomotive CN 5647 (locomotive de tête), des locomotives CN 5682 et CN 5661 (tournées vers l'est) et de 126 wagons (102 avec chargement et 24 sans chargement). Treize de ces wagons transportaient des matières dangereuses et un était en mauvais état en raison d'une porte défectueuse.
- À l'est de Reddit (Ontario), des problèmes mécaniques (probablement un pignon d'attaque grippé) sont apparus sur la locomotive de tête CN 5647.
- On a demandé aux employés de laisser cette locomotive à Reddit et de continuer leur chemin vers Winnipeg en utilisant la locomotive CN 5682 (tournee vers l'est) comme locomotive de tête, donc de diriger cette locomotive en marche arrière, avec la cabine à l'arrière.

[4] M. Wilson et M. Joyal ont informé l'agent d'aiguillage de la circulation ferroviaire par radio qu'ils refusaient de travailler pour les raisons mentionnées au paragraphe 2. Ils ont accepté de conduire le train vers la double voie de Wade, à quelques 13 milles de distance vers l'ouest, afin de laisser passer un train de passagers qui se dirigeait vers l'ouest et d'y attendre un agent de santé et de sécurité qui effectuerait une enquête sur leur refus de travailler.

[5] L'agent de santé et de sécurité Lance Smith a enquêté le jour même sur le refus de travailler auprès de l'agent de santé et de sécurité Neil Ames. Il a effectué une inspection mécanique de la locomotive CN 5682 et a interrogé les employés et le représentant de l'employeur.

[6] Les principaux faits établis par l'agent de sécurité et de santé Lance Smith figurent ci-dessous selon le rapport écrit et son témoignage dans le cadre de l'audience :

- Le train 201/31 a fonctionné normalement jusqu'au moment du bris mécanique de la locomotive de tête CN 5647.
- Bien qu'il ne s'agisse pas d'une pratique habituelle, le train devait fonctionner avec la cabine en arrière en raison du bris mécanique de la locomotive CN 5647 et parce que Winnipeg était l'endroit le plus rapproché où il était possible de retourner les locomotives vers l'ouest.
- C'est le 12 août 2001 que la locomotive CN 5682, une locomotive General Motors de classe SD-75, avait été inspectée pour la dernière fois.
- La locomotive est dotée d'un poste de pilotage à l'avant et à l'arrière ainsi que de phares de fossé à l'avant et à l'arrière.
- Elle possède sur la paroi de l'armoire électrique un tachymètre qui est utilisé lorsque la locomotive avance en sens inverse à son sens habituel.
- Les sièges sont ajustables et peuvent être tournés pour faire face à l'arrière de la locomotive.
- Lorsqu'on tourne les sièges, l'espace est suffisant pour faire fonctionner aisément les freins à air et les commandes d'inverseurs de marche de la locomotive.
- Les soufflets de quai des portes et des fenêtres, les essuie-glaces avant et arrière, les lumières et les portes et les panneaux du cabinet électrique de la locomotive fonctionnaient tous.
- Les toilettes ne fonctionnaient pas à ce moment-là, mais celles de la locomotive CN 5661 fonctionnaient bien.
- Il a déclaré que la locomotive CN 5682 respectait tous les règlements applicables, à l'exception des toilettes défectueuses.
- La locomotive de classe SD-75 est mieux équipée que celles de bon nombre d'autres classes pour fonctionner en marche arrière.

[7] L'agent de santé et de sécurité Smith a également déterminé que :

- Les bilans de santé des deux employés étaient à jour et ils connaissaient bien les règlements.
- Les employés étaient en état de travailler lorsqu'ils se sont présentés au travail ce jour-là.
- Ils connaissaient les règlements en vigueur pour le fonctionnement du train 201/31 comme on l'avait demandé, *c.-à-d.* avec la cabine en arrière.
- Ils connaissaient le secteur ainsi que l'emplacement de la signalisation.

- Ils estimaient qu'une locomotive d'un autre train devrait être amenée et utilisée comme locomotive de tête.
- M. Wilson avait déjà conduit une locomotive avec la cabine en arrière sur des distances de 20 à 30 milles, mais jamais sur une distance de 125 milles comme on lui demandait de le faire ce jour-là.

[8] L'agent de santé et de sécurité Smith a déclaré que, selon lui, même si la manette d'accélération était peut-être la seule manette un peu moins facile à faire fonctionner lors d'un retour à la position de ralenti, cela n'était sûrement pas difficile à faire. Il a également affirmé que, lorsque le siège était tourné vers l'arrière de la locomotive, on pouvait très aisément atteindre la valve du frein d'urgence du conducteur en se penchant sur la gauche et que, contrairement à ce que croyaient les employés, il n'était pas nécessaire de quitter le siège et de se retourner pour activer cette valve d'urgence.

[9] L'agent de santé et de sécurité ne se rappelait pas si on avait dit à M. Wilson à quelle vitesse il devait faire fonctionner le train. Il a reconnu que les lignes de visée du mécanicien de la locomotive auraient probablement diminué en conduite avec la cabine en arrière, mais, par contre, les lignes de visée du conducteur auraient probablement augmenté, et c'est ce dernier qui informe le mécanicien sur ce qu'il voit à l'extérieur.

[10] Les principaux points en litige pour le syndicat sont énoncés dans ses arguments écrits au Bureau d'appel canadien et ont été présentés à l'audience. Les voici :

- C'est M. Wilson qui a suggéré d'amener le train vers la voie double de Wade afin d'éviter de retarder les autres trains.
- Contrairement à ce qu'a déclaré M. Sitar, M. Joyal ne pouvait pas remplacer M. Wilson si ce dernier venait à se sentir fatigué. En effet la formation qu'a reçue M. Joyal, le programme de conducteur de locomotive, permet de former des conducteurs qui aideront les mécaniciens et travailleront sous leur supervision. M. Joyal n'a donc pas été formé pour mener une locomotive en marche arrière et n'aurait pas pu fonctionner sous la supervision du mécanicien si ce dernier se sentait fatigué. En outre, si M. Wilson était trop fatigué pour faire son travail, il n'aurait pas pu faire diriger le conducteur à partir de l'autre côté de la locomotive, ni demeurer vigilant.
- M. Sitar et les agents de Transports Canada ont mentionné aux deux employés des décisions antérieures d'absence de danger après que d'autres employés aient refusé de conduire des locomotives en marche arrière. Ces décisions n'auraient pas dû être mentionnées puisqu'elles n'ont aucune incidence sur le présent cas.
- Wade n'est pas une voie d'évitement, mais bien une station sur voies doubles de la subdivision de Redditt, et cela est différent relativement aux règlements qui s'appliquent.
- Selon le CN, les horaires des trains et les exigences en matière de tonnage des autres trains rendaient très peu pratique d'attendre une autre locomotive. Cependant, le refus en vertu du paragraphe 128 et le retard du train 201 auraient pu être empêchés si on avait écouté la suggestion de M. Wilson, soit de changer de locomotives avec un autre

train, comme le train 106 qui n'était pas très loin. Les permutations de locomotives en route et le fait de laisser ou de prendre des locomotives d'autres trains sont monnaie courante dans l'industrie ferroviaire.

- Comme l'a mentionné M. Smith, les lignes de visée sont moins bonnes avec la cabine en arrière. Du siège du mécanicien en marche arrière, la ligne de visée pour l'autre voie est d'au moins 350 à 400 pieds sur une voie droite.

[11] Le représentant de la Fraternité des ingénieurs de locomotives ne croyait pas que le CN ou les agents de sécurité de Transports Canada aient respecté l'intention de la *Loi sur la sécurité ferroviaire de 1999* et les compétences des inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui peuvent empêcher ou restreindre l'utilisation d'équipement non sécuritaire.

[12] Le représentant du syndicat a également déclaré que le CN ne forme pas les mécaniciens et les conducteurs de locomotives à la conduite avec la cabine en arrière comme le stipule le paragraphe 125(1) du *Code canadien du travail*.

[13] En outre, il a déclaré que le CN viole les paragraphes 10.5, 10.6 et 10.13 du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (train)* lorsqu'il demande aux mécaniciens de locomotives de conduire avec la cabine en arrière pour une certaine période de temps ou une certaine distance étant donné que la conception sécuritaire des locomotives vise une conduite vers l'avant.

[14] Selon M. Sitar, superviseur des transports du CN, la conduite d'un train avec la cabine en arrière ne comporte pas de danger pour les raisons suivantes :

- le train est doté d'un pilotage à l'arrière, de phares de fossé à l'arrière et d'un phare à l'arrière;
- il existe des règles en vigueur pour la communication dans la cabine relativement à signaux, aux passages à niveau, à la vitesse et à la signalisation;
- les employés connaissent ces règles, et y ont accès, ainsi qu'aux indicateurs et aux profils des voies.

[15] M. Sitar croyait qu'il n'était pas pratique d'amener une autre locomotive en raison des horaires des trains et des exigences en matière de tonnage. Il a également demandé à M. Wilson de conduire le train avec la cabine en arrière à la vitesse qui lui conviendrait le mieux.

[16] M. Sitar a dit aux employés que M. Joyal était un conducteur de locomotive qualifié et qu'il pouvait prendre la relève de M. Wilson si ce dernier se sentait fatigué. Il leur a dit qu'on avait conclu à une absence de danger dans des cas précédents de refus de travailler pour une conduite avec la cabine en arrière et que ces décisions avaient été confirmées par le Conseil canadien des relations industrielles.

[17] M. Sitar a aussi affirmé que la formation pour la conduite avec la cabine en arrière se fait dans le cadre des activités quotidiennes et que les conducteurs fonctionnent progressivement de la gare de triage de Symington à Sioux Lookout. Il a affirmé qu'un mécanicien de locomotive qualifié est en mesure de faire fonctionner un train autant en marche arrière qu'en marche avant,

et que ce genre de locomotive peut fonctionner dans les deux sens. Il a ajouté que, même si la conduite avec la cabine en arrière n'est pas la conduite de préférence, elle est souvent utilisée dans les gares de triage.

[18] Il a souligné que M. Wilson connaissait très bien ce parcours, que les contrôles étaient accessibles et que les mécaniciens sont bien formés pour faire fonctionner une locomotive avec la cabine en arrière.

[19] La question à trancher en l'espèce consiste à déterminer si les employés étaient en situation de danger, en vertu du *Code canadien du travail*, lorsqu'ils ont refusé de travailler. Les dispositions de la Partie II portant sur la définition du danger et les situations de refus de travailler stipulent :

122(1) « danger » Situation, tâche ou risque – existant ou éventuel – susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade – même si ses effets sur l'intégrité physique ou la santé ne sont pas immédiats – avant que, selon le cas, le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée. Est notamment visée toute exposition à une substance dangereuse susceptible d'avoir des effets à long terme sur la santé ou le système reproducteur.

128(1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, l'employé au travail peut refuser d'utiliser ou de faire fonctionner une machine ou une chose, de travailler dans un lieu ou d'accomplir une tâche s'il a des motifs raisonnables de croire que, selon le cas :

- a) l'utilisation ou le fonctionnement de la machine ou de la chose constitue un danger pour lui-même ou un autre employé;
- b) il est dangereux pour lui de travailler dans ce lieu;
- c) l'accomplissement de la tâche constitue un danger pour lui-même ou un autre employé.

129(7) Si l'agent conclut à l'absence de danger, l'employé ne peut se prévaloir de l'article 128 ou du présent article pour maintenir son refus; il peut toutefois – personnellement ou par l'entremise de la personne qu'il désigne à cette fin – appeler par écrit de la décision à un agent d'appel dans un délai de dix jours à compter de la réception de celle-ci.

[20] M. Wilson et M. Joyal croyaient que la conduite de la locomotive avec la cabine en arrière constituait un danger parce que leurs lignes de visée seraient réduites, que les signaux contrôlant le mouvement du train seraient du côté opposé au poste du mécanicien et que la valve d'urgence des freins du conducteur ne serait pas accessible.

[21] Avant de décider si la conduite de la locomotive de cette manière constituait un danger, l'agent de santé et de sécurité Smith a évalué la condition de la locomotive en effectuant une inspection mécanique. Il a déterminé que la locomotive était entièrement fonctionnelle et qu'étant donné qu'elle était équipée, aux deux bouts, de phares avant, de phares de fossé et de pilotes, il était clair que la locomotive avait été conçue pour fonctionner dans les deux sens.

[22] L'agent de santé et de sécurité Smith a également déterminé que, mis à part la manette qui contrôle la vitesse et n'est pas utilisée dans des situations d'urgence, aucun contrôle n'était difficile d'accès et que les deux employés savaient comment faire part à l'autre des signaux qu'il voyait en conduite avec la cabine en arrière.

[23] L'agent d'appel Cadieux avait déterminé, dans la décision 02-009¹, les normes qu'il convenait d'appliquer pour déterminer l'existence d'un danger dans le cadre d'une enquête d'un agent de santé et de sécurité. Il a déclaré :

Pour conclure à l'existence d'un danger au moment de l'enquête, l'agent de santé et de sécurité doit se faire une opinion sur les points suivants, en se fondant sur les faits recueillis au cours de ladite enquête, à savoir :

- que la tâche éventuelle en question sera accomplie²;
- qu'un employé aura à l'exécuter le moment venu;
- que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce :
 - que la tâche occasionne une blessure ou une maladie chez l'employé appelé à l'exécute, et que
 - la blessure ou la maladie se produise dès que la tâche aura été entreprise.

[24] Je suis tout à fait d'accord avec cette norme. Comment s'applique-t-elle dans la présente affaire? La tâche éventuelle aurait été accomplie si les employés n'avaient pas refusé de travailler. Par conséquent, il est clair que les employés auraient eu à l'exécuter, car ils devaient conduire ce train.

[25] Toutefois, aurait-on pu raisonnablement s'attendre à ce que la tâche occasionne immédiatement une blessure ou une maladie chez les employés appelés à exécuter cette tâche? En me fondant sur les faits recueillis par l'agent de santé et de sécurité ainsi que sur les témoignages à l'audience, je ne le crois pas.

[26] On a établi que la locomotive était dotée de l'équipement nécessaire pour fonctionner de manière sécuritaire autant en marche arrière qu'en marche avant. En outre, même si les employés n'avaient jamais fait fonctionner une locomotive en marche arrière sur une aussi longue distance, ils connaissaient tous deux les règles régissant ce genre de conduite, l'emplacement de la signalisation et le parcours. Sur le fondement des éléments présentés, je suis convaincue, comme l'agent de santé et de sécurité qui a comparu, que M. Wilson et M. Joyal n'étaient pas dans une situation qui risquait de leur causer des blessures.

[27] Pour ces raisons, je confirme donc la décision de l'agent de santé et de sécurité Smith.

¹ *Agence Parcs Canada contre Doug Martin et l'Alliance de la fonction publique du Canada*, Bureau d'appel canadien, décision n° 02-009, le 23 mai 2002.

² La première condition est redondante dans les cas où l'agent de santé et de sécurité a constaté que la tâche était en train de s'accomplir au moment de son enquête.

[28] Avant de conclure, je souhaite commenter la déclaration du syndicat à l'effet qu'en n'utilisant pas le paragraphe 127.1 du *Code canadien du travail*, Partie II, sur le processus de résolution interne des plaintes, l'employeur a contribué de manière importante au refus de travailler. Cette façon de penser semble être courante tant parmi les employeurs que parmi les syndicats. Je crois néanmoins qu'il importe de faire la lumière sur certaines idées mal éclairées en ce qui a trait à l'utilisation de l'article 127.

[29] À mon avis, cette mesure est et peut être un instrument très précieux permettant aux parties de trouver entre elles une solution à des questions de santé et de sécurité, sans faire appel à une tierce partie (comme un agent de santé et de sécurité). Toutefois, on doit faire appel à cet instrument seulement dans une situation « constituant une contravention à la présente partie ou dont sont susceptibles de résulter un accident ou une maladie liés à l'occupation d'un emploi... ». L'exception créée au paragraphe 127.1 par les termes « à l'exclusion des droits prévus aux articles 128, 129 et 132 » indique clairement que cette disposition ne doit vraiment pas être utilisée à la place des articles 128, 129 et 132. Les refus de travailler sont régis par les articles 128 et 129, qui stipulent directement quand, pourquoi et comment un employé peut refuser de travailler.

Michèle Beauchamp
Agent d'appel

Résumé de la décision de l'agent d'appel

N° de la décision : 03-004

Demandeur : Raymond Wilson

Employeur : Canadien national

Mots clés : Refus de travailler, danger

Dispositions :

Code : 122(1); 128

Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail : S. O.

Résumé :

Un mécanicien et un conducteur de locomotive travaillant pour le Canadien national à Winnipeg (Manitoba) ont refusé de travailler parce qu'ils croyaient que le fait de conduire une locomotive avec la cabine en arrière comportait un danger : les lignes de visée seraient réduites, les signaux et la signalisation contrôlant le mouvement du train seraient du côté opposé au poste du mécanicien de locomotive et la valve de frein d'urgence du conducteur ne serait pas accessible.

Après avoir effectué une inspection mécanique et une enquête sur le refus de travailler, l'agent de santé et de sécurité a conclu que cette activité ne comportait aucun danger pour les employés.

L'agent d'appel a confirmé la décision de l'agent de santé et de sécurité parce que la locomotive était conçu pour fonctionner de manière sécuritaire autant en marche arrière qu'en marche avant et que, bien que les employés n'aient jamais fait fonctionner une locomotive de cette façon sur de longues distances, ils connaissaient tous deux les règlements en vigueur, l'emplacement de la signalisation et le parcours.