

Code canadien du travail
Partie II
Santé et sécurité au travail

Earl Garland
demandeur

N° de la décision 04-029
Le 12 août 2004

L'affaire a été décidée par l'agent d'appel Michèle Beauchamp.

Pour le demandeur

Earl Garland, vice-président (VP), section locale 100, Division des chemins de fer, région de l'Atlantique, Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA)

Pour Transports Canada (TC)

Marcel Pelletier, directeur régional intérimaire, Direction du transport de surface, région de l'Atlantique

- [1] L'affaire concerne un appel déposé le 7 juillet 2004 par Earl Garland, vice-président de la section locale 100 des TCA, à l'encontre d'une décision de Marcel Pelletier, directeur régional intérimaire de la Direction du transport de surface.
- [2] Marcel Pelletier avait rendu cette décision par suite d'une plainte officielle déposée par Earl Garland, le 3 février 2004, qui se disait préoccupé par le fait que des personnes non qualifiées procédaient à des tests de fonctionnement des freins.
- [3] Earl Garland basait sa demande d'appel sur la réponse que Marcel Pelletier lui avait envoyée, le 16 février, pour l'informer qu'un inspecteur de matériel de traction de TC avait procédé à une inspection et observé un test de fonctionnement, et qu'il avait trouvé que ce test répondait à toutes les exigences du Règlement de sécurité des locomotives. Voici ce qu'il écrivait :

[TRADUCTION] « ... Cette inspection a eu lieu le 10 février 2004. Lors de l'inspection, l'inspecteur de Transports Canada a observé, durant le test de fonctionnement des freins, l'employé mécanicien faisant ses vérifications au sol pendant que le mécanicien de locomotive était en train de faire le test dans la cabine de la locomotive.

L'avis du CN 011/2004 (annexe 3) – Objet : Test de fonctionnement des freins en voie d'atelier – POUR SATISFAIRE AUX EXIGENCES DE TRANSPORTS CANADA ET À LA POLITIQUE DU CN, VEUILLEZ SUIVRE LES PROCÉDURES DÉCRITES CI-DESSOUS –, indique clairement que l'employé de la Traction (dans ce cas-ci, le mécanicien) doit être dans la cabine et que le mécanicien de locomotive doit être au sol. Dans l'inspection menée par Transports Canada ce jour-là, les rôles étaient inversés. Le mécanicien de locomotive était dans la cabine et l'employé mécanicien se trouvait au sol.

La vérification des freins qui devait être menée en présence de l'inspecteur du matériel de traction de Transports Canada correspondait au test de fonctionnement en 16 points décrit dans le manuel sur les locomotives du Service mécanique du CN. Dans la lettre ci-jointe du vice-président général du syndicat des Teamsters Canada Rail, M. Chris Smith (annexe 5), celui-ci m'a assuré que les mécaniciens de locomotive ne sont pas formés et, par conséquent, ne sont pas qualifiés pour effectuer le test de fonctionnement en 16 points exigé dans des lieux d'inspection comme Gordon Yard. »

- [4] Earl Garland a également écrit à l'agent d'appel relativement au délai de présentation de son appel :

[TRADUCTION] « J'aimerais aborder la question du délai de présentation de ma demande d'appel. Par suite de mon échange de correspondance avec Transports Canada, on ne m'a jamais informé qu'il était possible d'en appeler des décisions défavorables. Une fois, l'agent de Transports Canada, M. Rick McLaughlin, m'a dit que si je n'étais pas satisfait de la décision, je pouvais m'adresser à son patron. C'est ce que j'ai fait. Le 18 mars 2004, j'ai eu une conférence téléphonique avec M. Paul Lepage, directeur à Transports Canada, M. Marcel Pelletier, directeur régional à TC, et M. Bob Bourrier, représentant en santé et en sécurité de la section locale 100 des TCA. À cette occasion, nous avons discuté de l'affaire mentionnée plus haut. Il est apparu que M. Lepage ne disposait pas de l'information nécessaire. Après la conférence téléphonique, je lui ai donc envoyé une lettre avec divers documents et je lui ai demandé de renverser la décision antérieure de Transports Canada. J'attends toujours sa réponse. Voir la lettre ci-jointe (annexe 7).

[5] Dans la décision n° 04-002¹, j'ai expliqué les pouvoirs que confère à l'agent d'appel la partie II du *Code canadien du travail*. J'ai écrit :

[7] Deux dispositions seulement de la partie II du *Code canadien du travail* habilite l'agent d'appel à entendre un appel, soit les paragraphes 129(7) et 146(1). Ces dispositions visent deux situations complètement différentes.

[8] Sous le paragraphe 129(7), l'appel sera interjeté par un employé qui a refusé de travailler et portera sur la décision d'absence de danger prise par l'agent de santé et de sécurité qui a fait enquête sur le refus de l'employé. Ce paragraphe se lit comme suit :

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.

(c'est moi qui souligne)

[9] Aux termes du paragraphe 146(1), l'appel visera les instructions données par un agent de santé et de sécurité et sera interjeté par un employeur, un employé ou un syndicat qui se sent lésé par ces instructions. Le paragraphe se lit comme suit :

146(1) Tout employeur, employé ou syndicat qui se sent lésé par des instructions données par l'agent de santé et de sécurité en vertu de la présente partie peut, dans les trente jours qui suivent la date où les instructions sont données ou confirmées par écrit, interjeter appel de celles-ci par écrit à un agent d'appel.

[6] Dans le cas présent, le demandeur en a appelé d'une décision prise par un représentant de Transports Canada. Toutefois, cette décision résultait d'une plainte présentée par le demandeur et non d'un refus de travailler qui aurait mené à une décision d'absence de danger.

[7] En outre, par suite de la plainte de M. Garland, un inspecteur de Transports Canada a observé la procédure et a conclu qu'elle satisfaisait à toutes les exigences de l'article 21 de la partie III du Règlement de sécurité des locomotives. Par conséquent, l'inspecteur n'a pas émis d'instruction à cet égard.

¹ Agent d'appel Michèle Beauchamp, décision n° 04-002, Mario Laroche et Travailleurs canadiens de l'automobile, février 2004

- [8] En conséquence, la partie II du *Code canadien du travail* ne m'habilite pas à entendre cette affaire, comme l'indiquent les dispositions pertinentes des paragraphes 129(7) et 146(1).
- [9] Enfin, la question du délai de présentation de l'appel devient par conséquent non pertinente.
- [10] L'affaire est rejetée.

Michèle Beauchamp
Agent d'appel

Résumé de la décision

N° de la décision : 04-029

Demandeur : Earl Garland

Mots clés : Appel

Dispositions : *Code* 129(7), 146(1)
Règlements :

Résumé

Le demandeur en a appelé d'une décision prise par un représentant de Transports Canada. Toutefois, cette décision ne résultait pas d'un refus de travailler, mais d'une plainte présentée par le demandeur.

Par conséquent, l'agent d'appel a rejeté l'affaire parce qu'elle n'était pas habilitée par la partie II du *Code canadien du travail* à l'entendre, comme l'indiquent les dispositions pertinentes des paragraphes 129(7) et 146(1).