

Code canadien du travail
Partie II
Santé et sécurité au travail

D. Bondy
demandeur

et

Canadien national (CN)
employeur

N° de la décision 04-017
Le 14 avril 2004

M^{me} Bondy, chef de train pour le Canadien national (CN) affectée à un train de banlieue, a refusé de travailler le 26 mai 2002. L'agent de santé et de sécurité André Lalonde a enquêté sur son refus de travailler un peu plus tard cette nuit-là, soit le 27 mai 2002, et a conclu à une absence de danger pour M^{me} Bondy. Le 1^{er} juin 2002, M^{me} Bondy a interjeté appel de la décision en vertu du paragraphe 129.(7) de la Partie II du Code canadien du travail. Une audience a eu lieu à Toronto (Ontario) les 4 septembre 2003, 24 octobre 2003 et 26 janvier 2004.

Personnes présentes

Demandeur

M^{me} Denise Bondy.

M. Pierre Labbee, représentant du Comité de santé et de sécurité, CN

M. Don Miller, adjoint au chef de train, CN

Employeur

M. William McMurry, conseiller juridique, CN

M. Richard Chorkawy, chef de service, services des trains de banlieue

M. David Berard, coordonnateur de trains, CN

M. Robert Hayes, agent de la gestion des risques, CN

M. André Lalonde, agent de santé et de sécurité, Transports Canada

[1] L'agent de santé et de sécurité André Lalonde a présenté un exemplaire de son rapport de décision et a témoigné dans le cadre de l'audience. Je présente dans les points ci-dessous ce que je retiens de son rapport et de son témoignage.

- [2] Le 26 mai 2002, M^{me} Bondy, chef de train pour le Canadien national (CN) affectée aux trains de banlieue, s'est présentée au travail à Willowbrook (Ontario) vers 16 h 20 pour prendre son quart de travail à 16 h 40 sur le train de banlieue numéro 924 partant de Mimico à destination de Scarborough (Ontario). Bien que le CN exige que le chef de train rencontre les membres de l'équipage pour une réunion de sécurité avant le voyage, elle a remarqué que M. Don Miller, le chef de train adjoint, n'avait pas participé à la réunion. M^{me} Bondy a déclaré qu'elle avait vu M. Miller dans le wagon d'accessibilité avant le départ de la gare de Mimico, mais qu'elle ne l'avait pas revu ensuite avant la gare de Pickering et, ensuite, à la gare de Port Credit. Sachant que M. Miller était en fonction depuis 8 h 40 ce matin-là, M^{me} Bondy s'inquiétait qu'il n'assume pas bien ses fonctions parce qu'il était trop fatigué. Elle a communiqué avec M. Miller par la radio à ondes courtes et lui a demandé pourquoi il ne s'était pas présenté sur les plateformes des gares traversées, comme l'exigeaient ses fonctions, ainsi que s'il était trop fatigué. Après cette communication, elle a noté que M. Miller était descendu sur la plateforme à toutes les gares suivantes et qu'il avait descendu la rampe d'accessibilité à Oakville, comme il se doit.
- [3] Vers 19 h 30, M^{me} Bondy a communiqué avec M. Mike Cameron du Centre des communications du CN et lui a demandé si M. Miller serait remplacé parce que, dans quarante minutes, il terminerait sa 12^e heure de travail. Elle a souligné que M. Miller contreviendrait alors aux « *Maximum Hours of Service and Mandatory Time Off Duty regulations* » (règlements sur le nombre d'heures maximum de service et le temps de repos obligatoire). M. Cameron a rappelé M^{me} Bondy pour lui dire que M. Miller ne serait pas remplacé. M. Cameron a ensuite communiqué par radio avec M. Miller, lequel lui a indiqué qu'il était capable de continuer à travailler.
- [4] M^{me} Bondy a continué de surveiller le rendement de M. Miller et a noté que ce dernier se présentait sur le quai des gares, mais qu'il n'avait pas sorti la plateforme d'accessibilité avant la gare Union. Elle a en outre remarqué que M. Miller n'avait pas patrouillé dans le train, comme l'exigent ses fonctions. Elle a souligné qu'il descendait toujours du train par les portes 5A et 5B.
- [5] Lorsque le train de banlieue est arrivé à la gare Rouge Hill, vers 20 h 42, M^{me} Bondy a constaté que M. Miller n'avait pas descendu la plateforme et qu'il avait sauté par-dessus l'espace ouvert au lieu de le protéger. Elle a alors communiqué avec M. Cameron par radio et a invoqué son droit de refuser de travailler. Le train n'est donc pas allé plus loin, et les passagers ont été transportés par autobus.
- [6] M. David Berard, coordonnateur des trains pour le CN, M. Richard Chorkawy, directeur du fonctionnement des trains de banlieue, et M. Pierre Labbee, représentants des employés pour la santé et la sécurité, ont mené une enquête sur le refus de travailler en vertu du paragraphe 128.(10) de la Partie II du *Code canadien du travail* (le *Code*). M^{me} Bondy s'est plainte du fait que M. Miller était trop fatigué pour assumer ses fonctions parce qu'il en était à son deuxième quart de travail dans la même journée. M. Berard a ensuite parlé à

M. Miller et a observé son état physique. M. Miller a répondu qu'il était capable de travailler et qu'il souhaitait le faire. M^{me} Bondy n'était pas d'accord et elle a refusé de travailler.

- [7] L'agent de santé et de sécurité Lalonde est arrivé à la gare de Rouge Hill vers 1 h 40 le 27 mai 2002 pour enquêter sur le refus de travailler de M^{me} Bondy en vertu du paragraphe 129.(1) du *Code*. Il a immédiatement rencontré M^{me} Bondy, M. Pierre Labbee, M. Richard Chorkawy, M. David Berard et M. Robert Hayes, l'agent de gestion des risques du CN. Dans sa déclaration de refus de travailler à l'agent de santé et de sécurité Lalonde, M^{me} Bondy a affirmé :

[TRADUCTION] Je crois qu'il y a danger parce que mon adjoint ne fait pas son travail de manière appropriée. Je ne crois pas qu'il serait capable de m'épauler dans une situation d'urgence. Je crois que l'adjoint au chef de train est trop fatigué pour assumer ses tâches.

- [8] Toutefois, lorsque l'agent de santé et de sécurité Lalonde a demandé à M^{me} Bondy si M. Miller semblait physiquement incapable de faire son travail de manière sécuritaire, elle a répondu qu'elle ne s'était jamais approchée suffisamment de M. Miller pendant son quart pour répondre à cette question. M^{me} Bondy a néanmoins soutenu qu'elle avait déjà travaillé avec M. Miller auparavant et qu'elle n'avait jamais eu de raison de mettre en doute sa capacité de travailler de manière sécuritaire.
- [9] L'agent de santé et de sécurité Lalonde a interrogé M. Miller vers 1 h 30 le 27 mai 2002, soit près de 3 heures après le refus de travailler de M^{me} Bondy. Il l'a observé et a parlé avec lui pendant une période de 15 à 30 minutes. M. Miller a dit à l'agent de santé et de sécurité Lalonde qu'il effectuait souvent l'affectation n° 6 d'adjoint au chef de train et que dans le cadre de l'horaire habituel de cinq jours, il débutait souvent à 5 h 10 pour terminer son quart à 8 h 40, avec deux jours consécutifs de repos. Le jour où M^{me} Bondy a refusé de travailler, soit le 26 mai 2002, M. Miller a terminé son quart et a accepté de le doubler en assumant l'affectation n° 84 parce que le CN avait une pénurie d'employés. Il a affirmé qu'il doublait souvent son quart de travail et ne s'était jamais senti trop fatigué pour assumer ses fonctions de manière sécuritaire. Il a affirmé à l'agent de santé et de sécurité Lalonde qu'il se sentait bien lorsque M^{me} Bondy a refusé de travailler, et qu'il ne s'était jamais senti trop fatigué pour assumer ses fonctions ce jour-là.
- [10] En ce qui concerne la plateforme d'accessibilité et le quai de la gare, il a déclaré qu'il ne déployait la plateforme d'accessibilité que lorsqu'un passager embarquait ou débarquait par cette porte, et qu'il était descendu sur le quai de la gare chaque fois que ses fonctions l'avaient permis. L'agent de santé et de sécurité Lalonde a déclaré dans le cadre de l'audience que l'adjoint Don Miller n'avait montré aucun signe extérieur de fatigue pendant l'entrevue.

[11] Au cours de l'enquête de l'agent de santé et de sécurité Lalonde, M. Labbee a affirmé qu'il était d'avis que tout employé qui travaillerait plus de 12 heures consécutives ne serait pas capable d'effectuer son travail de manière efficace en cas d'urgence, mettant ainsi en danger sa propre sécurité et celle de ses collègues de travail.

[12] À la lumière des renseignements recueillis dans le cadre de son enquête, l'agent de santé et de sécurité Lalonde a conclu à l'absence de danger pour M^{me} Bondy. La conclusion de son rapport se lit comme suit :

[TRADUCTION] Les éléments de preuve fournis par M^{me} Denise Bondy étaient fondés sur son opinion que l'adjoint au chef de train Don Miller serait potentiellement incapable d'assumer ses fonctions de manière sécuritaire en cas d'urgence. L'employée qui a refusé de travailler n'avait aucun autre élément de preuve à l'appui de son opinion. En outre, M^{me} Bondy ne s'est jamais approchée suffisamment de M. Miller pour évaluer directement le niveau d'incapacité dû à la fatigue. M^{me} Bondy n'a fondé son opinion que sur sa perception du rendement de M. Miller relativement à son travail.

Je conclus donc qu'il y avait « absence de danger » au sens du paragraphe 128.(1) de la Partie II du Code canadien du travail pour appuyer le droit de M^{me} Bondy de refuser d'effectuer un travail dangereux parce que le danger potentiel était fondé sur des conjectures quant à l'état physique de son collègue et à la capacité de cet employé d'assumer ses fonctions de manière sécuritaire en cas d'urgence.

[13] M^{me} Bondy a présenté des documents et a témoigné dans le cadre de l'audience. Je présente dans les points ci-dessous ce que je retiens des éléments de preuve qu'elle a présentés.

[14] M^{me} Bondy faisait partie du syndicat ainsi que du comité conjoint de santé et de sécurité au travail. Elle prenait à cœur ses responsabilités et, de sa propre initiative, elle a mené des recherches et glané de l'information pour mieux connaître et comprendre les différents éléments de droit touchant les questions de santé et de sécurité pour son milieu de travail. Elle a notamment examiné la question des heures de travail et des effets néfastes de la fatigue ainsi que l'incidence des heures de travail prolongées sur le rendement et la sécurité au travail.

[15] En ce qui concerne le nombre d'heures consécutives de travail permis pour l'équipage des trains, M^{me} Bondy a effectué des recherches en bibliothèque et consulté le directeur juridique du TUT ainsi que les inspecteurs ferroviaires de Transport Canada qu'elle a rencontré au Congrès sur la sécurité des chemins de fer en Ontario, en 2001. Elle a présenté un grand nombre de documents sur le nombre d'heures de travail permis pour les membres de l'équipage d'un train et sur les procédures d'urgence. Ces documents ne seront pas présentés en l'espèce, mais ils sont versés au dossier et la présente décision en tient compte. À la lumière de ses recherches et de ses consultations, elle a conclu que le nombre maximum d'heures consécutives qu'un employé pouvait travailler était de 12 (douze).

- [16] En ce qui concerne la question de la fatigue et du trop grand nombre d'heures consécutives en fonction, M^{me} Bondy a présenté quelque 16 documents composés essentiellement de ce qu'on pourrait appeler des avis publiques et généraux, des avis syndicaux et des articles quasi-scientifiques et scientifiques. En bref, les avis et les articles indiquaient que la fatigue et des heures de travail en nombre excessif pouvaient compromettre le rendement et la sécurité et diminuer la capacité de réagir de manière appropriée en cas d'urgence. Ces documents ne seront pas présentés en l'espèce, mais ils sont versés au dossier et la présente décision en tient compte.
- [17] M^{me} Bondy a surtout souligné une brochure d'une série sur la vivacité par le CN qui faisait partie de l'ensemble des documents qu'elle a présentés et qui suggérait qu'une période sans sommeil de plus de 20 (vingt) heures donnait des effets semblables à ceux d'une intoxication. Elle a soutenu que l'inaptitude à réagir de M. Miller dans le cadre de ses fonctions et le nombre d'heures consécutives où il avait été en fonction l'avaient convaincue qu'il était fatigué et constituait donc un danger.
- [18] M. Miller, adjoint au chef de train pour le CN affecté aux trains de banlieue, a témoigné dans le cadre de l'audience. Je présente dans les points ci-dessous ce que je retiens de son témoignage.
- [19] M. Miller avait dormi pour une période de 9 à 10 heures avant de prendre son quart de travail le 26 mai 2002 parce qu'il avait prévu la possibilité de travailler des heures supplémentaires. À aucun moment pendant les deux quarts de travail il ne s'est senti fatigué, et il se sentait prêt à poursuivre le quart de travail à la station de Rouge Hill. Il a confirmé qu'il n'avait pas rencontré de près M^{me} Bondy avant la station de Rouge Hill.
- [20] Il a confirmé qu'il avait été sanctionné par un inspecteur de Transports Canada le 15 mai 2002 parce qu'il avait lu le journal pendant son quart et qu'il avait laissé sa radio en marche sur le siège de l'équipage pendant qu'il était à l'autre bout du wagon, ce qui avait dérangé les passagers. L'inspecteur l'avait également sanctionné parce qu'il avait coupé le courant de la porte de la plateforme d'accessibilité de sorte qu'elle n'avait pas fonctionné à la station suivante. L'inspecteur avait en outre écrit :
- « [TRADUCTION] La porte continuait de fonctionner sans qu'il soit présent et aucune plaque formant un pont n'a été déployée à Rouge Hill et à Pickering où il y avait ainsi un grand vide. »*
- [21] M. Labbee a témoigné dans le cadre de l'audience. Il a affirmé que, lorsque l'agent de santé et de sécurité Lalonde a demandé à interroger M. Miller, il est allé le chercher dans le train et l'a trouvé endormi dans un wagon non éclairé. Il a soutenu que M. Miller semblait fatigué, qu'il avait les yeux rouges et qu'il parlait très lentement. Même si M. Miller lui a affirmé qu'il se sentait bien, M. Labbee a soutenu que M. Miller n'était pas en excellente forme physique et qu'il avait l'air plus fatigué que les autres membres de l'équipage.

- [22] M. Robert Hayes, agent de la gestion des risques du CN a déclaré qu'il avait parlé avec les membres de l'équipage avant l'arrivée de l'agent de santé et de sécurité Lalonde. Lorsqu'il a rencontré M. Miller dans un wagon distinct, il a remarqué que ce dernier se tenait debout et discutait de la situation d'une manière très normale. Il a dit que M. Miller semblait bien éveillé et alerte.
- [23] M. Chorkawy a témoigné dans le cadre de l'audience. Voici ce que je retiens de son témoignage.
- [24] Les rampes d'accessibilité permettent aux personnes handicapées et aux femmes enceintes de monter à bord du train ou d'en descendre. Les wagons qui sont équipés d'une rampe d'accessibilité sont désignés à cet effet et le chef de train ou son adjoint se place près de cette porte. Les directives indiquent que la rampe d'accessibilité doit être déployée à tous les arrêts, mais, en pratique pour le cas des trains de banlieue, elle n'est habituellement déployée que lorsqu'une personne en a besoin.
- [25] Enfin, M. Barry Hogan, gestionnaire de la stratégie de la main-d'œuvre, a témoigné à l'audience. Il a expliqué les règles relatives aux heures de travail pour le CN.
- [26] Dans son exposé, M^{me} Bondy a confirmé que son refus de travailler était fondé sur le fait qu'elle était convaincue que M. Miller était trop fatigué pour assumer ses fonctions parce qu'il avait travaillé un trop grand nombre d'heures consécutives, et que, en raison de cette fatigue, on ne pouvait compter sur lui en cas d'urgence. Elle a indiqué qu'elle en était arrivée à cette conclusion en se fondant sur la documentation qu'elle avait rassemblée sur le sujet de la fatigue et d'une trop longue période de travail, ainsi que sur ses observations quant au rendement de M. Miller.
- [27] Elle a répété que M. Miller n'avait pas assumé ses fonctions relativement au déploiement de la rampe d'accessibilité aux arrêts, à la garde des endroits où il y a un écart ainsi qu'à l'inspection du train. Bien qu'elle n'ait pas rencontré M. Miller de près avant de refuser de travailler, elle m'a rappelé que M. Labbee avait évalué que M. Miller semblait fatigué lorsqu'il l'a rencontré quelques heures plus tard. Elle a répété que M. Miller n'effectuait pas ses tâches et qu'il ne lui avait offert aucune autre explication à cet égard.
- [28] Elle a parlé des articles qu'elle avait rassemblés sur la fatigue et un nombre excessif d'heures de travail, et a affirmé que la recherche indique qu'une personne ne peut être aussi alerte qu'à l'habitude après une période de travail de douze heures consécutives. Elle a soutenu que la recherche indique aussi que la personne en cause n'est pas un juge très fiable de sa propre condition physique et de sa vivacité. Elle a aussi soutenu que, si M. Miller n'avait pas été fatigué, il aurait déployé la rampe à tous les arrêts et aurait patrouillé le train comme l'exigent ses fonctions. Elle a ajouté qu'il existe toujours un risque de devoir fonctionner en mode d'urgence dans un train et que, comme M. Miller était fatigué, on ne pouvait compter sur lui, ce qui constituait aussi un danger potentiel.

- [29] Bien qu'elle ait insisté sur le fait qu'elle n'avait pas fondé son refus de travailler sur les règlements en matières d'heures de service, elle a continué de soutenir que le maximum d'heures permises pour un quart était de douze. Elle a insisté sur le fait que M. Miller contrevenait aux Instructions générales d'exploitation (IGE) sur les heures maximales de service pour les employés du Canada au moment où elle a refusé de travailler et que cela appuyait le fait qu'elle croyait que les capacités de M. Miller étaient compromises. À cet égard, M^{me} Bondy a remarqué que le CN n'avait présenté aucun élément de preuve indiquant que M. Miller n'était pas fatigué et ne présentait aucun danger. Elle a ajouté qu'il était raisonnable de s'attendre à ce que la condition physique de M. Miller se détériore, comme cela était arrivé.
- [30] Elle a demandé que j'annule la décision de l'agent de santé et de sécurité Lalonde, en date du 28 mai 2002, à l'effet qu'il n'y avait pas de danger pour elle.
- [31] Dans son exposé, M. McMurray a soutenu qu'un agent d'appel peut accepter de nouvelles preuves dans le cadre d'un appel, mais qu'il ne peut ignorer les faits et les conclusions de l'agent d'appel qui a enquêté sur un refus de travailler. Il a aussi soutenu que tout nouvel élément de preuve accepté doit être pertinent à la question de l'existence ou de l'absence de danger.
- [32] Il a cité des cas de jurisprudence pertinente qui, à son avis, confirment trois thèmes touchant les dispositions sur le droit de refuser de travailler dans le *Code* et qui, selon lui, sont pertinents en l'espèce. Le premier est que le danger doit être un danger pour l'employé, et non pour le public. Le deuxième thème est que le droit de refuser de travailler est une mesure d'urgence pour composer avec des situations dangereuses qui surviennent de manière imprévue et qui nécessitent une attention immédiate, et non une mesure pour régler un conflit de travail. Le troisième thème est que les dispositions sur le droit de refuser de travailler ne doivent pas être utilisées pour interpréter les règles de fonctionnement ou les conventions collectives. Le rôle des agents de santé et de sécurité ainsi que celui des agents d'appel consiste à déterminer si les faits appuient une conclusion de danger. La jurisprudence citée comprend :
1. *Brailsford v. Worldways (92) 87 Di (CCRT) par Mary Rozenburg*
 2. *Montani v. CN (94) Di 157 (CCRT) par Mary Rozenburg*
 3. *Zafari v. CN (96) Di 154 (CCRT) par Mary Rozenburg*
 4. *Brunet v. St. Lawrence and Hudson Rwy Co. (98) 108 Di 24 par Véronique Marleau*
 5. *Brulé v. CN, (le 18 février 1999), décisions n° 2 (CCRI) par Michel Pineau*
 6. *Janes v. Transport Solutions (le 3 novembre 1999), décision n° 38 (CCRI) par Sarah FitzGerald*
 7. *Johnston v. CN, (le 3 décembre 1999), décision n° 41 (CCRI) par Sarah FitzGerald.*

- [33] M. McMurray m'a alors rappelé la déclaration de M. Miller à l'agent Lalonde à l'effet qu'il doublait son quart de travail aussi souvent qu'il le pouvait et qu'il ne s'était jamais senti trop fatigué pour assumer son travail de manière sécuritaire. M. Miller a affirmé à l'agent Lalonde qu'il se sentait bien pendant son deuxième quart ce jour-là et qu'il ne s'était pas senti fatigué.
- [34] En ce qui concerne sa présence ou son absence sur le quai de la gare et son utilisation de la plateforme d'accessibilité, il a souligné que M. Miller avait déclaré à l'agent Lalonde qu'il avait été présent sur le quai de la gare chaque fois que ses fonctions l'avaient permis et qu'il ne déployait la rampe d'accessibilité que lorsqu'un passager avait besoin d'embarquer ou de débarquer par cette porte en particulier.
- [35] M. McMurray a également porté à mon attention la partie du rapport de décision de l'agent de santé et de sécurité Lalonde où ce dernier a écrit que le point de vue de M^{me} Bondy à l'effet que M. Miller était incapable d'assumer ses fonctions parce qu'il était fatigué n'était qu'un simple avis personnel et n'était appuyé par aucun élément de preuve. L'agent de santé et de sécurité Lalonde a également écrit que, après avoir examiné tous les règlements pertinents, y compris les exigences quant aux heures maximales de services et au temps de repos obligatoire, il a déterminé qu'aucun règlement n'avait été enfreint lorsque M. Miller avait travaillé deux quarts le 26 mai 2002.
- [36] Ensuite, M. McMurray a mentionné les déclarations officielles de M^{me} Bondy au CN le 4 juin 2002 et le 10 juillet 2002 relativement à son refus de travailler. Il a souligné que la première rencontre de près entre M^{me} Bondy et M. Miller le 26 mai 2002 avait eu lieu après que M^{me} Bondy ait invoqué son droit de refuser de travailler en vertu de la Partie II. Il a soutenu qu'elle s'appuyait sur des documents qu'elle avait rassemblés dans le cadre de ses recherches plutôt que sur des observations objectives. Il a porté à mon attention l'exposé de M^{me} Bondy où elle déclarait :

[TRADUCTION] J'ai lu dans un document du CN qu'un sommeil approprié est un facteur important pour donner un bon rendement. Une période de plus de 20 heures en état de veille produit des effets semblables à une intoxication sur le corps et l'esprit. Un travailleur qui manque de sommeil peut représenter un risque pour lui-même ainsi que pour les autres employés qui travaillent avec lui. J'ai lu également que les personnes qui fument sont plus à risque. M. Miller fume. Je crois que M. Miller était moins alerte et que ses capacités cognitives étaient diminuées en raison de la fatigue. J'ai eu le sentiment que je faisais la bonne chose à ce moment-là.

- [37] Sur ce même point, M. McMurray a porté à mon attention une lettre de M^{me} Bondy à M^{me} Paris, agente d'appel fédéral sur la santé et la sécurité (BAC-SST) dans laquelle elle écrivait :

[TRADUCTION] L'information fournie relativement au manque de sommeil est extraordinaire. Pourquoi le CN investirait-il de l'argent dans une étude et dans la publication des résultats de cette étude s'il n'en appuyait pas le contenu? Je n'avais pas besoin de rencontrer M. Miller de près pour évaluer s'il était ou non fatigué.

- [38] M. McMurray a ensuite mentionné la déclaration finale de M^{me} Bondy à M^{me} Paris du BAC-SST, en date du 10 juin 2002, à l'effet qu'elle avait le devoir de veiller à ce que le train fonctionne de manière sécuritaire et de faire en sorte d'éviter aux passagers, à l'équipage et aux autres trains tout danger pouvant être empêché. M. McMurray a soutenu que la sécurité du public et la sécurité opérationnelle n'étaient pas visées par le *Code* ou par les dispositions sur le droit de refuser de travailler qu'il contient.
- [39] Enfin, M. McMurray a confirmé qu'il existait un débat en cours sur l'interprétation et l'application appropriées du paragraphe 4.3 des IGE sur les heures maximales de travail permises pour le « service visé ». Néanmoins, dans la plainte de M^{me} Bondy à l'effet que M. Miller avait dépassé le nombre des heures maximales de services permises pour les employés du Canada, il a souligné qu'elle donnait à son interprétation une importance plus grande qu'à celle du CN, de son syndicat ou de ses collègues de travail. En outre, il a souligné que l'interprétation de M^{me} Bondy ne tenait pas compte de l'exemption du « service visé » qui s'applique au service dans les trains de banlieue. Il a conclu que rien ne prouvait que la vivacité de M. Miller constituait un danger ou une situation selon quelque paramètre raisonnable ou objectif. Il a donc demandé que je confirme la conclusion d'absence de danger de l'agent de santé et de sécurité Lalonde.

- [40] En l'espèce, la question consiste à déterminer s'il y avait présence ou absence de danger pour M^{me} Bondy au moment où l'agent de santé et de sécurité Lalonde a mené une enquête sur son refus de travailler le 26 mai 2002 et qu'il a décidé, le 27 mai 2002, qu'il y avait absence de danger pour elle.
- [41] Selon la définition du paragraphe 122(1) du *Code*, le « danger » comprend tout risque existant ou éventuel susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée ou de la rendre malade avant que la situation ne puisse être corrigée. Cette définition se lit comme suit :

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. [Souligné par mes soins.]

- [42] Dans l'affaire Welbourne, l'agent d'appel Cadieux a écrit au paragraphe [18] que le danger peut être éventuel dans la mesure où le risque, la situation ou la tâche peut prendre place et est susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée ou de la rendre malade avant que le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée. Dans le paragraphe [19], il a déclaré que, puisque la situation, le risque ou la tâche existant ou éventuel doit être susceptible de causer des blessures ou une maladie à la personne qui y est

exposée avant que le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée, la notion « d'être susceptible de causer » exclut toutes les situations hypothétiques. Ces paragraphes se lisent comme suit :

[18] Selon la définition actuelle du terme, le risque, la situation ou la tâche n'ont plus à être présents uniquement lors de l'enquête de l'agent de santé et sécurité, mais peuvent l'être éventuellement ou dans le futur. Le New Shorter Oxford Dictionary, édition 1993, définit le mot « potential (éventuel) » ainsi : « possible, par opposition à réel; capable de se produire; latent ». Le dictionnaire Black's Law Dictionary, septième édition, définit « potential » comme « capable de se produire; possible ». L'expression « future activité » (tâche éventuelle) indique que cette tâche n'est pas « réellement exécutée [en présence de l'agent de santé et sécurité], mais devra être éventuellement effectuée par une personne. Par conséquent, en vertu du Code, le danger peut aussi être éventuel dans la mesure où le risque, la situation ou la tâche peut prendre place et est susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée ou la rendre malade avant que le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée. [Souligné par mes soins.]

*[19] La situation, la tâche ou le risque – existant ou éventuel -, mentionné dans la définition doit être susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade, avant que le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée. **Donc, cette notion « d'être susceptible de causer » exclut toutes les situations hypothétiques.** [Souligné par mes soins.]*

[43] À cet égard, j'aimerais porter à l'attention de M^{me} Bondy le paragraphe [33] de ma décision dans l'affaire Byfield et Canada (Services correctionnels) [2003] D.A.A.C.C.T. n° 7, décision n° 03-007, en date du 10 mars 2003, ainsi que les paragraphes [80] et [81] de ma décision dans l'affaire Chapman et Canada (Agence des douanes et du revenu Canada), [2003], D.A.A.C.C.T. n° 17, décision n° 03-019, en date du 31 octobre 2003, où je propose des normes de preuves qui s'appliquent à la conclusion de danger. Ces paragraphes se lisent comme suit :

[33] Donc, son refus de travailler le 25 octobre 2001 n'était fondé sur aucun incident spécifique s'étant produit ou devant se produire à l'EVS. Il était plutôt fondé sur les niveaux de dotation à l'EVS et sa conviction que ses nombreuses préoccupations de santé et de sécurité confirmaient l'existence d'un danger. Aussi raisonnables que ces éléments aient pu sembler à l'IPL Byfield, de genre de point de vue ne correspond pas à la définition de danger fournie dans le Code ou à la jurisprudence citée. Au contraire, la définition établit qu'une situation, une tâche ou un risque ne constitue un danger que si la tâche, la situation ou le risque est susceptible de causer des blessures à une personne qui y serait exposée avant qu'on ait pu écarter le risque, corriger la situation ou modifier la tâche. Ainsi, la seule existence d'un risque, d'une situation ou d'une tâche n'a pas pour effet de confirmer automatiquement l'existence d'un danger. C'est plutôt lorsque des faits pertinents confirment qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que le risque, la situation ou la tâche en question existent ou se concrétisent; que cette situation, ce risque ou cette tâche causerait une blessure ou une maladie à une personne qui y serait exposée et que cette blessure ou cette maladie se produirait immédiatement, même si la blessure ou la maladie était latente; que cette blessure ou cette maladie serait grave, par opposition à une simple irritation; et que ce risque, cette situation ou cette tâche découlerait, serait liée ou se produirait dans le cadre d'un emploi visé par la Partie II. Aucun de ces faits n'a été établi en connexion avec le refus de travailler de l'IPL Byfield.

[80] *En tenant compte de tout cela et à la lumière du critère déjà mentionné, je suis d'avis que, pour conclure à l'existence d'un danger relativement à un risque éventuel, à une situation ou à une activité future, l'agent de santé et de sécurité doit en venir à la conclusion, en se fondant sur les faits rassemblés dans le cadre de son enquête, que :*

- *le risque potentiel, la situation ou l'activité future en question se présentera probablement;*
- *un employé sera probablement exposé à ce risque, cette situation ou cette activité quand il se présentera;*
- *l'exposition au risque, à la situation ou à la tâche se soldera probablement par une blessure ou une maladie pour l'employé qui y sera exposé;*
- *la blessure ou la maladie surviendra probablement avant que le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée.*

[80] *Il s'ensuit que, dans le cas du risque existant, d'une situation existante ou d'une tâche actuelle, l'agent de santé et de sécurité doit, en se fondant sur les faits rassemblés dans le cadre de son enquête, conclure que :*

- *un employé sera probablement exposé au risque, à la situation ou à la tâche;*
- *l'exposition au risque, à la situation ou à la tâche causera probablement une blessure ou une maladie à l'employé ainsi exposé;*
- *la blessure ou la maladie surviendra probablement avant que le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée.*

[44] Comme l'a soutenu M. McMurray, la jurisprudence indique clairement que le droit de refuser de travailler est une mesure d'urgence qui ne doit pas être utilisée pour mettre de l'avant des questions de relations de travail. Dans sa décision pour l'affaire *Montani v. CN (94) Di 157 (CCRT)*, M^{me} Mary Rozenburg a écrit :

***The right to refuse is an emergency measure.** It is to be used to deal with situations where employees perceive that they are faced with immediate danger and where injury is likely to occur right there and then. It cannot be a danger that is inherent to the work or that constitutes a normal condition of work. Nor is the possibility of injury or possibility for danger sufficient to invoke the right to refuse provisions; there must in fact be a danger. See **Stephen Brailsford (1992)**, 87 di 98 (CLRB no. 921); and **David Pratt, supra**. **Nor is the provision meant to be used to bring labour relations issues and disputes to a head.** [Souligné par mes soins.]*

[45] Selon les éléments de preuves présentés, M^{me} Bondy a refusé de travailler parce qu'elle croyait que l'adjoint au chef de train, qui en était à son deuxième quart de travail consécutif, devait être fatigué. Pendant ce deuxième quart de M. Miller, M^{me} Bondy a remarqué que M. Miller ne déployait pas la rampe d'accessibilité, qu'il n'effectuait pas de patrouille et de surveillance dans les wagons, et qu'il ne débarquait pas sur le quai des gares, comme il aurait dû le faire. Elle a conclu que son manque d'attention à toutes ses tâches était causé par un manque de sommeil et que cela démontrait qu'on ne pouvait compter sur M. Miller pour réagir de manière appropriée en cas d'urgence. Elle a soutenu

que l'incapacité de M. Miller à réagir de manière appropriée en cas de danger constituait un danger pour elle-même, pour l'équipage, pour d'autres trains ainsi que pour le public. Bien que M^{me} Bondy ait pu penser que sa logique était incontestable, je crois que, en fin de compte, elle n'était fondée que sur des hypothèses et mal étayée par des faits.

- [46] Lorsque M^{me} Bondy est devenue membre du comité de santé et de sécurité dans son milieu de travail et représentante de son syndicat, elle a pris à cœur ses responsabilités et a effectué des recherches pour mieux connaître les lois et les règlements afin de pouvoir mieux informer les membres et aborder leurs préoccupations en matière de santé et de sécurité. Deux des questions qui lui tenaient le plus à cœur étaient la fatigue et les heures de travail.
- [47] Les éléments de preuves indiquent que M^{me} Bondy avait interprété que les exigences des IGE relativement aux heures maximales de service pour les employés du Canada établissaient le nombre d'heures maximum qu'un employé pouvait travailler de manière consécutive avant que son rendement ne diminue au point qu'il devienne dangereux. M^{me} Bondy a soutenu que le gouvernement n'aurait pas mis en œuvre des règlements limitant le nombre d'heures consécutives de travail permises si le fait de les excéder ne constituait pas un danger.
- [48] Les nombreux articles et documents présentés par M^{me} Bondy sur le sujet de la fatigue et d'un trop grand nombre d'heures de travail se composaient surtout d'avis d'alerte ou de danger, d'articles scientifiques et quasi-scientifiques traitant de manière très vaste des dangers associés à la fatigue et à de trop longues heures de travail. En fait, plusieurs de ces documents avaient été publiés par le CN. Bien que certains documents portaient sur les symptômes de la fatigue pouvant indiquer à quel moment une personne serait trop fatiguée pour bien accomplir ses tâches, aucun, à mon avis, n'identifiait un test objectif que les experts accepteraient comme confirmant qu'une personne est incapable de travailler de manière sécuritaire en raison d'un manque de sommeil ou d'un trop grand nombre d'heures de travail. En l'absence de spécificité dans la documentation quant à un test objectif permettant de déterminer le degré de capacité réduite causée par un manque de sommeil ou un sommeil inadéquat, M^{me} Bondy s'est fondée sur son observation et son interprétation pour en arriver à la décision que l'état de M. Miller était sérieux et dangereux en raison d'un manque de sommeil.
- [49] Cependant, le problème pour moi est constitué de cinq éléments. Premièrement, M^{me} Bondy n'a pas vraiment rencontré M. Miller directement avant de refuser de travailler, et il lui était donc impossible d'évaluer par elle-même l'état physique de ce dernier.
- [50] Deuxièmement, M. Miller avait reçu une sanction d'un inspecteur de Transports Canada le 14 mai 2002 parce qu'il n'avait pas déployé la rampe d'accessibilité, qu'il avait laissé sa radio sur un siège, qu'il avait lu le journal pendant son quart, qu'il avait fait fonctionner une porte sans y être présent et qu'il n'avait pas déployé la plaque formant pont à Rouge Hill et Pickering où il y avait un grand écart avec le quai de la gare. On ne trouve nulle part

dans ce rapport que l'inspecteur aurait indiqué ou suggéré que M. Miller semblait fatigué comme explications aux omissions observées relativement aux tâches qui lui incombaient. Ce fait suggère que les omissions de M. Miller en date du 26 mai 2002, selon les allégations de M^{me} Bondy, pourraient être attribuées à des raisons autres que la fatigue.

- [51] Troisièmement, les éléments de preuve indiquent que l'ingénieur de locomotive Joe Webb a témoigné dans le cadre d'une audience du CN à l'effet qu'il a parlé avec M. Miller à Rouge Hill après le refus de travailler de M^{me} Bondy et qu'il n'a rien vu d'inhabituel chez M. Miller. Les éléments de preuve confirment également que l'ingénieur de locomotive Henry Schmitt a aussi témoigné à une audience du CN à l'effet qu'il a parlé avec M. Miller après le refus de travailler de M^{me} Bondy et que M. Miller lui semblait aller bien. En outre, M. Hayes a rencontré M. Miller et a parlé avec lui dans un wagon pendant cinq minutes dans le cadre de son enquête sur le refus de travailler de M^{me} Bondy. Il a déclaré que M. Miller lui semblait alerte. Seul M. Labbee semblait d'accord avec M^{me} Bondy à l'effet que M. Miller semblait fatigué le jour où elle a refusé de travailler.
- [52] Quatrièmement, l'agent de santé et de sécurité Lalonde a indiqué que, dans le cadre de son enquête sur le refus de travailler de M^{me} Bondy, il avait parlé avec M. Miller environ 3 heures après le refus de travailler. Il a soutenu n'avoir décelé aucun signe extérieur de fatigue chez M. Miller.
- [53] Enfin, M. Miller a soutenu qu'il avait assumé ses tâches dans le cadre de ses deux quarts de travail et qu'à aucun moment, il ne s'était senti fatigué.
- [54] M^{me} Bondy a refusé de travailler parce qu'elle croyait que M. Miller était trop fatigué pour assumer ses tâches et qu'elle ne pouvait compter sur lui en cas d'urgence. Cependant, les preuves objectives en l'espèce n'arrivent pas à établir qu'au moment de l'enquête de l'agent de santé et de sécurité Lalonde, M. Miller était trop fatigué pour assumer ses tâches habituelles de manière sécuritaire ou des tâches relatives à des situations d'urgence dans le train. De même, les éléments de preuve n'établissent pas qu'on pouvait s'attendre à ce qu'une urgence survienne avant la fin du quart de M^{me} Bondy. L'agent de santé et de sécurité Lalonde a conclu, à la lumière des éléments recueillis dans le cadre de son enquête, que le danger que craignait M^{me} Bondy était fondé sur des hypothèses relativement à l'état physique de M. Miller et à sa capacité d'assumer ses tâches, surtout en cas d'urgence. Je suis d'accord avec son évaluation et juge que sa décision d'absence de danger pour M^{me} Bondy était raisonnable et correcte. Je confirme donc sa décision.

Douglas Malanka
Agent d'appel

Résumé de la décision de l'agent d'appel

N° de la décision : 04-017

Demandeur : D. Bondy

Employeur : Canadien national (CN)

Mots clés : chef de train, adjoint au chef de train, danger, fatigue, nombre excessif d'heures de travail, service de train de banlieue, trains, urgence, plateforme, plateforme d'accessibilité.

Dispositions : *Code canadien du travail* 122(1), 128, 129, 145, 146.
Règlement

Résumé :

Le 26 mai 2002, une chef de train du Canadien national affectée aux trains de banlieue a refusé de travailler parce qu'elle croyait que son adjoint, qui en était à son deuxième quart consécutif, devait être fatigué. Pendant son quart de travail, elle a remarqué que son adjoint ne déployait pas la rampe d'accessibilité, qu'il ne patrouillait pas dans le train et qu'il ne descendait pas sur le quai des gares, comme il aurait dû le faire. Elle a conclu que ce manque d'attention à ses responsabilités était causé par la fatigue et que cela constituait des preuves qu'elle ne pourrait compter sur lui pour agir de manière appropriée en cas d'urgence. Elle a soutenu que son incapacité à réagir de manière appropriée en cas d'urgence constituait un danger pour elle-même, pour l'équipage du train, pour d'autres trains et pour le public.

L'agent d'appel a examiné les faits en l'espèce et a déterminé que ces faits ne permettait pas de conclure à la présence de danger en l'espèce. Il a donc confirmé la décision d'absence de danger de l'agent de santé et de sécurité.