

Code canadien du travail
Partie II
Santé et sécurité au travail

Canadien National
Nouveau-Brunswick
demandeur

et

Travailleurs canadiens de l'automobile,
section locale 100,
Division du rail

et

Fraternité internationale des ingénieurs
de locomotives
défendeur

N° de la décision 05-046
Le 7 novembre 2005

Cet appel, fait en vertu du paragraphe 146 (1) de la partie II du *Code canadien du travail*, a été entendu par l'agent d'appel Katia Néron.

Personnes présentes

Pour le demandeur

Louis-Michel Huart, avocat général, Canadien National

Pour le défendeur

Earl Garland, vice-président, Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) Section locale 100,
Division du rail

Benoît Brunet, président, Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives

Agent de santé et de sécurité

Marcel Pelletier

Transports Canada, région de l'Atlantique, Moncton, Nouveau-Brunswick

[1] Cette affaire concerne un appel déposé le 6 mai 2004 par Me Louis-Michel Huart, avocat général, au nom du Canadien National, en vertu du paragraphe 146 (1) de la partie II du *Code canadien du travail*.

- [2] L'appel a été déposé par suite de trois instructions émises le 29 avril 2004 par l'agent de santé et de sécurité (ASS) Marcel Pelletier après son enquête sur un décès survenu le 25 avril 2004 au mille 86,3 Springhill S / D, au triage Gordon du CN, à Sackville, au Nouveau-Brunswick.
- [3] Selon le rapport d'enquête de l'ASS Pelletier, l'accident est survenu quand une équipe de train a laissé 12 wagons sur la voie principale sur une pente d'environ 0,7 p. 100 afin de garer un wagon défectueux CNA 406409 (13^e wagon à partir de l'arrière du train) sur la voie de chargement D97 du CN à Sackville, au Nouveau-Brunswick. Le système de freinage pneumatique des 12 wagons sur la voie principale était en panne parce qu'il ne s'y trouvait plus d'air. Conformément aux instructions spéciales du CN relativement au Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada sur les wagons CNA 407290 et NKCR 65831, deux freins à main gardaient les 12 wagons immobiles. Pendant une manœuvre en marche arrière pour mettre le wagon CNA 406409 sur la voie D097 à Sackville (N.-B.), les 12 wagons qui étaient sur la voie principale se sont mis à rouler sans contrôle et ont heurté le wagon de queue. À ce moment-là, un employé se trouvait entre deux wagons pour effectuer une opération d'aiguillage. Il a été écrasé entre les deux wagons et mortellement blessé.
- [4] Les trois instructions émises par l'ASS Pelletier étaient les suivantes :

[TRADUCTION]

Instruction à CN rail en vertu du paragraphe 145(1)

Ledit agent de santé et de sécurité estime que CN Rail contrevient aux dispositions suivantes de la partie II du *Code canadien du travail* :

Sur certains wagons, en particulier les wagons CNA et GTW des séries 405, 406 et 407, la conception, la construction et l'arrimage des supports des conduites et des raccords tuyau-flexible du système de freinage pneumatique ne sont pas adéquats. Il en résulte un bris des raccords qui entraîne un déclenchement indésirable des freins d'urgence.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(1) a) de la partie II du *Code canadien du travail*, de mettre un terme à cette infraction au plus tard le 31 mai 2004.

Instruction à CN rail en vertu du paragraphe 145(1)

Ledit agent de santé et de sécurité estime que CN Rail contrevient aux dispositions suivantes de la partie II du *Code canadien du travail* :

l'alinéa 125(1) k) de la partie II du *Code canadien du travail* et l'article 10.1 du Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains).

Ledit agent de santé et de sécurité estime que les composantes du système de freinage du matériel roulant sont un danger pour les employés :

Les composantes actuelles du système de freinage peuvent entraver le fonctionnement du système de freinage pneumatique et à main de certains wagons des séries CNA et GTW. Selon les tests et les examens menés à la cour de triage Gordon du CN, les tiges et les leviers peuvent s'encrasser et se dérégler et empêcher les composantes du système de freinage de fonctionner correctement.

Par conséquent, IL VOUS EST ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, conformément à l'alinéa 145(1) a) de la partie II du *Code canadien du travail*, de mettre fin à la (aux) contravention(s) au plus tard le 31 mai 2004.

Instruction à l'employeur en vertu de l'alinéa 145(2)(a)

Ledit agent de santé et de sécurité estime que les employés n'ont pas été informés des risques d'accident associés aux wagons des séries CNA 407100 à CNA 407339 dont les tiges et les leviers de freinage peuvent réduire l'efficacité de leur système de freinage.

Par conséquent, IL VOUS EST ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(2) (a) de la partie II du *Code canadien du travail*, de prendre des mesures pour corriger la situation et protéger les personnes contre ce danger.

- [5] Le 21 octobre 2005, Me Louis-Michel Huart, au nom du Canadien National, a demandé par écrit qu'on retire l'appel. Une copie de la correspondance entre Transports Canada et M^e Huart, au nom du Canadien National, était jointe à la lettre de Me Huart. Cette correspondance confirmait qu'un plan d'action avait été soumis par le Canadien National afin de se conformer aux trois instructions de l'ASS Pelletier et que ce plan d'action avait été accepté par Transports Canada.
- [6] En conséquence, j'accepte par la présente la demande de retrait de l'employeur et confirme la fermeture du dossier.

Katia Néron
Agent d'appel

Sommaire de la décision de l'agent d'appel

N° de la décision : 05-046

Demandeur : Canadien National
Nouveau-Brunswick

Défendeur : Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), Section locale 100,
Division du rail et Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives

Mots clés : Instructions, problèmes avec les tiges et les leviers de frein réduisant l'efficacité du système de freinage des wagons

Disposition : *Code canadien du travail* 146(1)
Règlement

Résumé :

Le Canadien National, l'employeur, en a appelé de trois instructions émises par un agent de santé et de sécurité. Les trois instructions se rapportaient à des problèmes aux tiges et aux leviers de frein qui réduisaient l'efficacité du système de freinage des wagons. Le demandeur a décidé de se conformer aux trois instructions et, en conséquence, a retiré son appel. L'agent d'appel a fermé le dossier.