

Occupational Health
and Safety Tribunal Canada



Tribunal de santé et
sécurité au travail Canada

Ottawa, Canada K1A 0J2

N° de dossier : 2007-24
N° de décision : TSSTC-09-008

CODE CANADIEN DU TRAVAIL
PARTIE II
SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Société canadienne des postes
appelante

Le 24 février 2009

**TRANSLATION/
TRADUCTION**

La présente affaire a été tranchée par l'agent d'appel Douglas Malanka.

Pour l'appelante

Stephen Bird, avocat de la Société canadienne des postes

Pour l'intimée

Personne n'a comparu à titre de partie intimée dans le présent appel.

- [1] La présente affaire concerne un appel interjeté par la Société canadienne des postes le 20 août 2007 à l'encontre de l'instruction que l'agent de santé et de sécurité (ASS) R. Gass a donnée à la Société le 7 août 2007 à la suite de son enquête sur un refus de travailler exercé par C. Pollard, une factrice rurale et suburbaine (FRS). Le 14 juin 2007, C. Pollard a refusé de livrer ou de cueillir le courrier aux boîtes aux lettres rurales (BLR) de son itinéraire où il lui était impossible de dégager complètement la chaussée lorsqu'elle garait son véhicule. Elle a déclaré qu'il était dangereux de le faire lorsque la limite de vitesse est de 60 kilomètres à l'heure ou plus, qu'il y a une ligne jaune continue sur la chaussée et qu'il lui est impossible de dégager complètement la chaussée au moment de stationner son véhicule.
- [2] L'ASS Gass a fait enquête sur le refus de travailler de C. Pollard et déterminé que neuf BLR représentaient un danger pour elle. L'ASS Gass a donné une instruction à la Société canadienne des postes le 7 août 2007 et déclaré qu'il existe un danger lorsque C. Pollard ne peut dégager complètement la chaussée au moment d'arrêter son véhicule pour livrer le courrier dans neuf boîtes aux lettres rurales. Il a déclaré que la factrice court ainsi le risque d'être frappée par des automobiles ou des camions qui se déplacent à des vitesses de 70 km/l'heure ou plus. Une copie de l'instruction est jointe. Pour en arriver à sa conclusion, l'ASS Gass s'est servi d'une copie de l'outil qu'est l'évaluation de la sécurité routière (ESR) qu'utilise Postes Canada pour évaluer la sécurité des BLR, et il a effectué une enquête sur les lieux.
- [3] L'audition de l'appel a été tenue les 14 et 15 janvier 2009; Postes Canada a alors appelé trois personnes à témoigner, produit six documents et présenté des observations finales. L'on a aussi examiné sur place les BLR en cause.
- [4] Au terme de mon examen et de mon analyse des témoignages ainsi que de la preuve produite lors de l'audition tenue les 14 et 15 janvier 2007, j'ai conclu que la preuve n'était pas suffisante pour me permettre de prendre une décision éclairée. J'ai écrit à l'avocat de Postes Canada le 26 janvier 2009 et lui ai demandé de produire une preuve supplémentaire. Une copie de cette lettre est jointe.
- [5] Postes Canada a répondu par écrit par l'intermédiaire de son avocat en retirant son appel à l'encontre de l'instruction donnée par l'ASS Gass. Une copie de la lettre de M. Bird, datée du 3 février 2009, est jointe.

- [6] Compte tenu du fait que Postes Canada a retiré son appel, je ne suis plus compétent et je dois clore le dossier. Cependant, pour clore le dossier, je rappelle à Postes Canada qu'elle doit se conformer à l'instruction donnée par l'ASS Gass. Elle doit notamment se conformer à l'instruction à l'échelle nationale dans les cas où celle-ci s'applique en raison de la présence de conditions et de circonstances semblables relativement à des BLR.
- [7] À cet égard, les questions de clarification et de précision que j'ai posées à Postes Canada relativement à la pertinence de l'ESR aux fins d'assurer la sécurité demeurent sans réponse et sont, à mon avis, dignes d'un examen et d'une considération par RHDCC et ses ASS s'ils ne l'ont pas déjà fait.

Douglas Malanka
Agent d'appel

Poste prioritaire

Le 26 janvier 2009

Dossier : Société canadienne des postes
N° de dossier : 2007-25

M. Stephen Bird
avocat
Bird & Richard
72, avenue Chamberlain
Ottawa (Ontario)
K1S 1V9

Objet : Appel en vertu du **paragraphe 129(7)** de la partie II du
Code canadien du travail

M. Bird,

Je souhaite par la présente vous informer de mon désir de reprendre l'audience dans le dossier susmentionné aux fins de recevoir une preuve supplémentaire et des précisions concernant la preuve que vous avez produite pendant l'audience tenue récemment au Valhalla Inn, Toronto (Ontario), les 14 et 15 janvier 2009.

Plus spécifiquement, il serait utile d'entendre des témoins experts du cabinet iTRANS Transportation Planning and Traffic Consultants (iTRANS) concernant l'évaluation de la sécurité routière (ESR). Ces témoignages devraient porter notamment sur la sélection et la raison d'être des critères de sécurité utilisés dans celui-ci et les seuils de sécurité qui en découlent. Ils devraient également aborder entre autres choses la manière dont la « vitesse moyenne » est déterminée et la raison pour laquelle un intervalle strict de quinze minutes a été sélectionné pour déterminer le débit de circulation pendant les périodes de livraison du courrier.

À cet égard, j'aimerais avoir une preuve de clarification sur les dangers que l'ESR permet d'évaluer spécifiquement. Par exemple, l'ESR aborde-t-elle des questions de sécurité liées à la présence d'autres conducteurs qui partagent la route avec les facteurs ruraux et suburbains (FRS)? Plus particulièrement, quelle protection l'ESR offre-t-elle aux FRS contre l'inattention ou la distraction d'un conducteur, l'erreur humaine ou le non-respect du *Code de la route* par le conducteur en matière de vitesse et de talonnage? Dans l'affirmative, comment y arrive-t-elle? J'aimerais également obtenir une preuve et des statistiques sur les

accidents de la circulation qui mettent en cause des FRS peu importe que ceux-ci subissent des blessures ou non, par exemple sur les accidents évités de justesse.

J'aimerais obtenir des clarifications également sur la raison pour laquelle l'ESR n'interdit pas les arrêts sur la chaussée lorsque la limite de vitesse est égale ou supérieure à 70 kilomètres l'heure comme c'est le cas au Québec, où le *Code de la route* provincial interdit l'arrêt dans de telles circonstances. Les FRS qui travaillent à l'extérieur du Québec sont-ils donc moins protégés?

Enfin, en ce qui concerne l'ESR, comment traite-t-elle les conditions saisonnières susceptibles de compromettre la visibilité comme le brouillard, la forte pluie, la neige abondante et les conditions routières qui compromettent la manœuvrabilité et la capacité d'arrêter le véhicule?

J'aimerais également obtenir une preuve concernant la participation spécifique et détaillée du comité directeur de santé et de sécurité des FRS à l'élaboration de l'outil qu'est l'ESR et à son application dans le domaine. Cela devrait inclure une preuve de l'acceptation écrite de l'ESR par le comité directeur de santé et de sécurité des FRS.

Compte tenu de la question importante dont je suis saisi, je suis d'avis que l'audience doit être reprise le plus rapidement possible. Je fixe donc la date de l'audience aux 11 et 12 février 2009 de manière que je puisse achever mon examen de votre appel. Vous serez avisé sous peu de l'endroit et de l'heure d'ouverture de l'audience.

Veillez noter, à titre de post scriptum, que j'assignerai à comparaître l'agent de santé et de sécurité Gass à la reprise de l'audience.

Veillez agréer, M. Bird, mes salutations distinguées.

Douglas Malanka
agent d'appel