

Code canadien du travail
Partie II
Santé et sécurité au travail

Con-Way Freight Canada Inc.
appelant

Le 20 décembre 2007

Le présent appel a été entendu par l'agent d'appel Serge Cadieux à Toronto, en Ontario, les 27 et 28 août 2007.

Pour l'appelant

Ronald M. Snyder, avocat

- [1] Il s'agit d'un appel interjeté en vertu du paragraphe 146(1) du *Code canadien du travail*, partie II (le *Code*), d'une instruction donnée en vertu du paragraphe 145(1) du *Code* pour une infraction à l'article 124 du *Code*.

Enquête de l'agent de santé et de sécurité

- [2] L'agent de santé et sécurité (ASS) Kim Mordaunt a obtenu de son gestionnaire une affectation proactive par le truchement du Modèle national d'intervention (MNI), qui ciblait la Con-Way Freight Canada Inc. (ci-après appelée la Con-Way ou la société). Le MNI a pour but d'aider les employeurs fédéraux à appliquer leur programme de santé et sécurité et à s'assurer qu'ils observent le *Code*. L'ASS a témoigné que son enquête ne résultait pas d'un refus de travailler ou d'une plainte déposée par un employé de Con-Way ni d'un accident.
- [3] Après s'être présentée à un gestionnaire de Con-Way, l'ASS Mordaunt a prévu une inspection des locaux de l'employeur le 29 août 2007. Au cours de l'inspection, elle a remarqué que les conducteurs de chariot élévateur à fourche ne portaient pas de ceinture de sécurité.
- [4] L'ASS a discuté à un certain nombre de reprises de la question des ceintures de sécurité avec Ron M. Snyder, avocat de Con-Way. M. Snyder l'a informée que le comité de santé et de sécurité a examiné la question et qu'il croyait que les procédures en place contraient les dangers créés par la non-utilisation des ceintures de sécurité. Il a renvoyé l'ASS à un rapport de l'Institute of Advanced Safety Studies sur les taux et les probabilités de renversement des chariots élévateurs à fourche.

- [5] L'ASS a demandé à M. Snyder de charger le comité de santé et de sécurité de rédiger un rapport sur ses conclusions selon lesquelles l'employeur n'enfreignait pas le *Code* sur la question des ceintures de sécurité. Le comité l'a fait dans un rapport intitulé [traduction] *Rapport du comité de santé et de sécurité sur l'évaluation des risques*, qui a été présenté à l'ASS le 24 novembre 2006. L'ASS mentionnait dans le rapport, à la section (i), Le port de la ceinture de sécurité dans un chariot élévateur à fourche, au point final : [traduction] « Les ceintures de sécurité nuiraient à une sortie d'urgence d'une cabine de chariot élévateur à fourche dans l'éventualité peu probable d'un renversement, d'un impact latéral causé par d'autres chariots élévateurs à fourche ou d'une défaillance des freins. »
- [6] L'ASS a expliqué qu'elle a fait de la recherche pour décider que Con-Way enfreignait le *Code*. Voici ce qu'elle écrit :

[Traduction]

L'ensemble de la recherche que j'ai effectué m'amène à conclure que lorsque le chariot élévateur à fourche est en mouvement, c'est *dans* la cabine qu'il est le plus sécuritaire de se trouver pour ne pas être écrasé par l'appareil. Outre le fait que le *Code* comporte des dispositions sur le port de tout l'équipement de protection individuel (EPI) fourni, les recherches qui suivent confirment qu'il est plus sécuritaire de demeurer dans le chariot élévateur à fourche et de porter la ceinture de sécurité lorsque le chariot est en mouvement : les normes B56.1 29 CFR 1910.178 (a) (4), B56.1-1988, B56.1a-1989, B56.1-1993 de la American Nation (sic) Standards Institute (ANSI) Standard; la norme B56.1-2000 de la American Society of Mechanical Engineering (ASME); la *Occupational Safety and Health Act* (US) qui les appliquent en vertu de l'alinéa 5a)(1) de la OSH Act; la norme 29CFR 1910.178 (q) (6) de l'ANSI qui empêche les employeurs de retirer les ceintures de sécurité; la décision 05-047 intitulée *Consolidated Fastfrate c. Teamsters* rendue par l'agent d'appel Douglas Malanka; le rapport intitulé *Operating Experience Summary* établi par le Office of Environment, Safety and Health du département de l'Énergie des États-Unis daté du 8 septembre 2003 qui confirme que [traduction] « le renversement du véhicule représente la cause la plus répandue de décès liés au chariot élévateur à fourche, suivi de l'écrasement par le véhicule »; la norme 4.9.2.3 de l'Association canadienne de normalisation (CSA) prévoit que : « Pour ce qui est du système de retenue du cariste, (a) l'utilisateur doit s'assurer que le cariste utilise un système de retenue du cariste. » Elle prévoit également que « (c) le système de protection du cariste en cas de renversement a pour but de réduire le risque de coincement du cariste ou de toute partie de son corps entre le chariot et le sol [...] » La norme de la CSA 5.3. donne des spécifications plus détaillées sur la conception des chariots élévateurs à fourche. La norme de la CSA 6.9 comporte d'autres spécifications de démarrage qui incluent la formation du conducteur à l'utilisation du dispositif de retenue, le document intitulé U.S. Department of Labor Standard Interpretation daté du 28 juillet 2004, du 22 mai 1998 et du 9 octobre 1996, et la mise en garde 2001-109 du National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH).

[7] L'ASS a témoigné qu'elle n'a trouvé aucune preuve à l'effet contraire dans sa recherche sur le port de la ceinture de sécurité. L'intégralité du fruit de ses recherches indique qu'en cas de renversement, le fait pour l'employé de demeurer dans la cabine empêche qu'il soit écrasé. Par exemple, lorsqu'on lui a mentionné la norme de l'ASME no B56.1-2000, intitulée *Safety Standard for Low Lift and High Lift Trucks*, l'ASS a reconnu que c'est une des normes qui a été prise en compte pour appuyer la production d'une instruction, en particulier son paragraphe 5.3.18. Toutefois, soumise à des questions, l'ASS a convenu avec M. Snyder que cette disposition s'applique seulement aux chariots élévateurs à grande levée et que Con-Way ne se sert pas de tels chariots. Elle utilise seulement des chariots élévateurs à petite hauteur de levée. L'ASS a en outre reconnu qu'elle n'a observé aucune des conditions décrites en l'espèce, comme une charge excessive ou des déplacements alors que la charge est élevée, qui peuvent entraîner des renversements latéraux ou frontaux. Outre les renvois aux diverses normes examinées, l'ASS a déclaré qu'elle ignorait l'existence d'études concrètes révélant qu'il est plus sûr de demeurer dans la cabine d'un chariot élévateur à fourche au cours d'un renversement.

[8] Pendant l'interrogatoire de M. Snyder, l'ASS a reconnu que les normes prises en compte dans la production de l'instruction faisaient référence à l'utilisation d'un dispositif de retenue du conducteur plutôt qu'à l'utilisation de ceintures de sécurité. De fait, comme l'a dit M. Snyder, la norme de la CSA B335-04, intitulée *Norme de sécurité pour les chariots élévateurs*, comporte les dispositions suivantes à l'article 4.9, Procédures d'utilisation sécuritaires, aux paragraphes 4.9.2.1 et 4.9.2.3 :

4.9.2 Début de l'utilisation

4.9.2.1. Avant de commencer à utiliser le chariot, le cariste doit :

- (a) ...
- (b) se raccorder au système de retenue du cariste (si l'article 4.9.2.3. ou 5.3 l'exige);

4.9.2.3. Système de retenue du cariste

Pour ce qui est du système de retenue du cariste :

- (a) l'utilisateur doit s'assurer que le cariste utilise un système de retenue du cariste.
- (b) ...
- (c) le système de protection du cariste en cas de renversement a pour but de réduire le risque de coincement du cariste ou de toute partie de son corps entre le chariot et le sol, mais il ne peut protéger le cariste de toutes les blessures possibles.

L'ASS n'a pas été en mesure d'indiquer si les sièges à oreilles des chariots élévateurs à fourche de Con-Way constituent un dispositif de retenue.

[9] L'ASS ignorait l'existence d'études de la CSA pour appuyer ses recommandations de rester dans les chariots élévateurs à fourche en situation de renversement. En fait, M.

Snyder s'est dit d'avis qu'il est très possible que la CSA se soit appuyée sur la norme de l'ANSI pour formuler cette recommandation, car le libellé de la norme de la CSA et celui de la norme de l'ANSI sont presque identiques.

- [10] Dans le document intitulé *Assignment Activity*, qui dresse une liste par ordre chronologique de chaque activité exercée dans le cadre de l'affectation de Con-Way, l'ASS a écrit, à côté de la date et de l'heure de l'activité, p. ex. 19-12-06, 7 h 00 :

[Traduction]

Rencontre avec [l'inspectrice] Kathy Salmon à la cour de CCX¹. Nous nous sommes rendues à l'arrière où se trouvent les quais de chargement et où circulent les chariots. Le calme régnait au quai de chargement; il n'y avait qu'un chariot élévateur à fourche qui se déplaçait, quoique deux autres aient été démarrés. Le conducteur du chariot élévateur à fourche a cessé ses activités et nous a demandé ce que nous faisons. Ce conducteur de chariot élévateur à fourche en particulier ne portait pas sa ceinture de sécurité. Nous nous sommes identifiés et nous l'avons informé que nous tentions de nous faire une idée des opérations en situation d'activité intense. C'était très tranquille. Par conséquent, nous avons quitté sans entrer sur les lieux. Nous regardions les activités dans les quais de chargement de l'extérieur. Les roues de toutes les remorques étaient munies de cales.

- [11] L'ASS a déclaré que la situation qui précède, et particulièrement le fait que le *Code* appuie le port de ceintures de sécurité –et de tout équipement de protection individuel (EPI) – lors de la conduite d'un chariot élévateur à fourche ont mené à la production de l'instruction. L'ASS a affirmé clairement que l'instruction a été donnée uniquement parce que les conducteurs de Con-Way ne portaient pas de ceintures de sécurité. L'ASS a reconnu pendant son interrogatoire que le motif principal pour lequel l'instruction a été donnée était de s'assurer que le conducteur demeure dans la cabine du chariot élévateur à fourche en situation de renversement.
- [12] L'instruction est donnée sous le régime du paragraphe 145(1) du *Code* et allègue que l'employeur contrevient à l'obligation générale qui lui est imposée par l'article 124 du *Code*, dont voici la teneur précise :

Ledit agent de santé et de sécurité est d'avis que la disposition suivante du *Code canadien du travail*, Partie II, a été enfreinte.

124. – *Code canadien du travail*

L'employeur veille à la protection de ses employés en matière de sécurité et de santé au travail.

L'employeur ne s'est pas assuré que ses conducteurs de chariot élévateur à fourche portent la ceinture de sécurité/le dispositif de retenue fourni par le fabricant en conduisant les chariots élévateurs à fourche.

¹ CCX est une référence à Con-Way Canada Express.

- [13] L'ASS a ordonné à l'employeur de mettre fin à l'infraction d'ici une date précise. Elle a en outre ordonné à l'employeur de prendre des mesures pour veiller à ce que la contravention ne se poursuive pas ni ne survienne de nouveau. L'instruction a été portée en appel en temps voulu.

Témoins

Phil Morrow

- [14] Phil Morrow travaille chez Con-Way depuis 2001, plus précisément au terminal de Mississauga, également appelé quai de chargement XTN². Il occupe un poste de conducteur de semi-remorque et livre de la marchandise à Toronto et dans la région. Il conduit également des chariots élévateurs à fourche quotidiennement. Lorsqu'il se présente au travail le matin, si le chargement n'est pas prêt en vue du transport, il se rend au quai de chargement, monte dans un chariot élévateur à fourche et commence à sortir de la marchandise de remorques de ligne qui transportent de la marchandise d'un terminal à un autre. La marchandise est transférée dans les remorques de livraison du jour pour pouvoir être livrée aux clients. À la fin de la journée, le processus reprend en sens inverse. Une fois que les conducteurs ont terminé leurs livraisons, ils commencent à faire du ramassage aux locaux des clients. La marchandise est alors ramenée au terminal, dans les remorques de ramassage, qui sont alors vidées de la marchandise et placées dans les remorques de ligne en vue de la livraison à d'autres destinations et aux terminaux. Des chariots élévateurs à fourche sont utilisés dans le processus.
- [15] Il y a environ vingt-et-un conducteurs au terminal. M. Morrow a conduit des chariots élévateurs à fourche au cours des six dernières années chez Con-Way et pendant six ans à un autre terminal doté essentiellement du même équipement. Idéalement, tous les conducteurs travaillent en même temps. M. Morrow est également coprésident du comité de santé et de sécurité du terminal depuis 2004.
- [16] M. Morrow s'est fait montrer une série de photographies de chariots élévateurs à fourche (pièce A-23, onglet 1) utilisés au terminal. La première photographie représente un chariot élévateur à fourche type utilisé au quai de chargement XTN. Ce chariot élévateur à fourche était doté d'un châssis latéral appelé le système de protection contre les chutes d'objets (FOPS). Il est également muni d'une grille dans sa partie supérieure afin d'éviter que les objets poursuivent leur chute. Le siège, légèrement incurvé, est un siège à forme enveloppante connu sous le nom de siège à oreilles, qui offre un soutien latéral aux conducteurs. Il procure davantage de stabilité et aide le conducteur à demeurer dans les paramètres de fonctionnement du chariot élévateur à fourche. Le chariot élévateur à fourche est muni d'un mât élévateur derrière les fourches, qui permet les déplacements avec la charge à la hauteur désirée. Au quai de chargement, les chariots élévateurs à fourche sont dotés de mâts de soulèvement en position basse, par opposition aux installations des clients qui peuvent utiliser des mâts de soulèvement en position élevée, la différence se situant au niveau de la hauteur à laquelle les fourches peuvent être

² TN est utilisé de manière interchangeable dans le texte avec terminal, quai de chargement XTN, lieu de travail XTN, qui représentent tous le terminal de Mississauga de Con-Way.

élevées pour transporter la charge. La hauteur maximale à laquelle les mâts de soulèvement en position basse peuvent élever les fourches serait d'environ cinq à six pieds.

- [17] À cette installation, les chariots élévateurs à fourche sont utilisés exclusivement à l'intérieur. Outre les portes d'ouverture des quais de chargement, l'installation est entièrement à l'intérieur. Les chariots élévateurs à fourche ne montent ni ne descendent sur une rampe parce qu'il n'y en a pas. Le revêtement de sol sur lequel ils se déplacent est du béton lisse et poli. Aucune partie du plancher n'est inclinée ou inégale; il est tout à fait plat. L'éclairage est plus qu'adéquat.
- [18] Lorsqu'un chariot élévateur à fourche se déplace avec un chargement, ses fourches se trouvent à deux ou trois pouces du sol. En certaines occasions, comme lors des chargements dans les remorques elles-mêmes, les fourches sont soulevées à quatre pieds. Dans de tels cas, la pratique usuelle consiste à s'approcher des étagères de chargement à l'intérieur des remorques, à faire un arrêt complet, à soulever le chargement à la hauteur voulue et à avancer pour placer le chargement sur les étagères. Cette approche a lieu au ralenti. Les chariots à mât de soulèvement en position basse sont plus stables que les chariots à mât de soulèvement en position élevée parce que la charge se trouve dans la partie inférieure. Dans le cas des chariots à mât de soulèvement en position élevée, le soulèvement de la charge crée un effet de pendule d'un côté à l'autre, ce qui fait que les chariots sont plus susceptibles de se renverser.
- [19] La vitesse maximale des chariots élévateurs à fourche utilisée dans les installations est de dix milles à l'heure. Les chariots se déplacent rarement à des vitesses supérieures à celle d'une marche lente. La société s'attend à ce que les conducteurs se servent des chariots élévateurs à fourche de façon sécuritaire. Des problèmes de mauvaises habitudes de conduite ou de gestes non sécuritaires posés par certains employés ont été soulevés et réglés par leurs superviseurs immédiats sur le quai de chargement. De plus, beaucoup de mesures disciplinaires sont également prises par des collègues.
- [20] Il existe un régime disciplinaire progressif et une attitude d'écoute chez Con-Way : le tout peut débiter par une simple conversation avec l'employé et se rendre jusqu'au superviseur, selon les circonstances. M. Morrow a été abordé par des employés qui se sentaient mal à l'aise de présenter un problème au superviseur ou qui désiraient demeurer anonymes. Dans de tels cas, il soumet directement le problème au superviseur et le règle en conséquence parce qu'ils ont la liberté de le faire. Sur le quai de chargement se trouve également un superviseur des opérations de marchandise, chargé non seulement de veiller aux déplacements sécuritaires et efficaces de la marchandise, mais également d'appliquer la politique et les procédures de sécurité de la société et de s'assurer que tous et chacun les observent.
- [21] M. Morrow a témoigné que la politique de Con-Way en matière de sécurité revêt une importance cruciale pour la société. C'est également la première valeur en importance dans la Charte de la société (pièce A-23, onglet 2), qui est ainsi rédigée :

[Traduction]

Con-Way est le chef de file de l'industrie dans la prestation de services innovateurs et différents. Nos valeurs de SÉCURITÉ, D'INTÉGRITÉ, D'ENGAGEMENT et D'EXCELLENCE sont nos valeurs phares. Guidés par ces principes, nous offrons d'excellents services à nos clients, des carrières stimulantes et gratifiantes à nos employés et un rendement supérieur sur l'investissement de nos actionnaires.

- [22] Con-Way a également un logo constitué de quatre étoiles, chaque étoile étant d'une couleur précise et représentant l'une des quatre valeurs établies dans la Charte, qui constitue un volet du programme d'orientation à l'intention des nouveaux employés. L'étoile dorée représente la sécurité. D'après sa description : [traduction] « cette étoile occupe la première place parce que la sécurité doit être notre préoccupation première [...] la sécurité est une question sérieuse chez Con-Way » et ses principaux éléments sont :

Sécurité

- Fournir un milieu de travail sécuritaire.
 - Appliquer des pratiques sécuritaires dans le domaine public.
 - Faire preuve de responsabilité personnelle pour soi-même et pour autrui.
 - Exercer des activités au moyen de politiques, de procédures et d'une formation qui assure la sécurité.
- [23] Con-Way applique le système Smith de formation des conducteurs, qui est un programme de formation avancée pour conducteurs. Il permet aux conducteurs non seulement de prévoir les accidents, mais également d'éviter de se placer dans des situations dans lesquelles des accidents peuvent survenir. Il est appliqué aux techniques de conduite des chauffeurs de semi-remorque et parfois à la performance des conducteurs de chariots élévateurs à fourche afin qu'ils puissent conduire en tout temps de façon sécuritaire. La Charte de la société Con-Way comprend également un volet intitulé [traduction] *Reconnaissance de l'employé*, qui met l'accent sur le processus de reconnaissance de l'employé à l'appui des valeurs fondamentales de Con-Way.
- [24] À titre de représentant du comité de santé et de sécurité, M. Morrow a affirmé que le programme de formation de Con-Way est un programme continu et très exhaustif. Le niveau de formation en matière de sécurité obtenu chez Con-Way est incomparable à celui de certains concurrents. Par exemple, chez son employeur précédent, M. Morrow s'est fait montrer seulement la procédure de fonctionnement de base de la conduite de chariot élévateur à fourche, comme la façon de mettre le moteur sous tension, de soulever et d'abaisser les fourches et de procéder avec le chariot élévateur à fourche. Chez Con-Way, un nouvel employé ne peut conduire un chariot élévateur à fourche sans avoir suivi le processus de certification complet de Con-Way, un processus en deux volets qui combine les cours théoriques et une approche pratique.
- [25] En salle de cours, il s'agit d'étudier tout le manuel de formation, qui couvre également le guide de formation sur chariot élévateur à fourche et le manuel d'orientation de

l'employé. Il y a ensuite un vidéo, un examen écrit et, finalement, un examen pratique. M. Morrow a parlé du chapitre du manuel d'orientation de l'employé sur la *manutention des marchandises*. Il traitait de la formation sur les sujets suivants : les outils de manutention de la marchandise, le chariot élévateur à fourche, les situations à discuter, le travail sur le quai de chargement de Con-Way et la procédure de chargement. D'après le chapitre sur la formation qui traite du chariot élévateur à fourche, la personne en formation doit faire ce qui suit :

Au cours de cet important volet de formation, vous serez appelé à :

[Traduction]

Lire et étudier le *Driver's Handbook on the Safe and Efficient Operation of Forklifts and Freight Handling* [73261-00 (1/05)].

Note : Ce guide a été préparé expressément pour Con-Way. Il renvoie à plusieurs reprises au *OSHA Regulations 1910.178* (Note ajoutée comme soulignement)

Observer la démonstration d'un chariot élévateur à fourche.

Regarder un vidéo.

Montrer vos connaissances et compétences de base sur un chariot élévateur à fourche.

Étudier six scénarios. Examiner toutes les procédures de sécurité et de fonctionnement du chariot élévateur à fourche avec les employés.

Poser des questions pour vous assurer d'avoir compris.

À la fin de la présente section, après avoir réussi l'examen des compétences sur chariot élévateur à fourche, vous recevrez une carte qui atteste que vous êtes un opérateur de chariot élévateur à fourche compétent. **Vous devez avoir cette carte sur vous en tout temps.** Une attestation sera également placée dans votre dossier personnel.

- [26] Les conducteurs de chariot élévateur à fourche nouvellement formés doivent passer un examen écrit dans le cadre de leur formation en salle de cours sur chariot élévateur à fourche. La note de passage de cet examen est établie à 80 %. De plus, l'une des parties de l'examen pratique est la *Forklift Operator's Performance Checklist* de Con-Way, qui est utilisée pour montrer les habiletés ou compétences pratiques de l'employé sur chariot élévateur à fourche. La note de passage des trois examens de compétences est une note parfaite, c'est-à-dire une réussite ou un échec. Cela s'inscrit dans la recertification annuelle qui est imposée à tous les conducteurs de Con-Way.
- [27] D'après M. Morrow, aucun conducteur n'a déjà quitté le quai de chargement sans prendre les précautions nécessaires chez Con-Way. Les mesures de sécurité qui sont en place à cette fin comprennent les suivantes :

[Traduction)

1. La remorque qui doit être déplacée n'est pas attribuée à un conducteur tant que la personne qui s'occupe du chargement n'a pas signé le manifeste de chargement selon lequel la remorque a été chargée et ne l'a pas remis au superviseur.
2. Le conducteur qui se fait attribuer une remorque accomplit un processus en trois étapes lorsqu'il se rend au quai de chargement :
 - i) il examine le chargement pour s'assurer qu'il est bien chargé et que c'est la bonne plaque;
 - ii) il soulève la plaque arrière à l'arrière de la remorque, ferme la porte de la remorque et la cadenas;
 - iii) après avoir accroché le tracteur, il enlève les cales de roue.

[28] Au dire de M. Morrow, ce protocole est appliqué rigoureusement. Chaque conducteur l'intègre complètement. Il ajoute : [traduction] « C'est de cette manière que nous accomplissons notre travail quotidiennement, avec chaque chargement que nous traitons. Il n'est jamais arrivé qu'un conducteur quitte le quai de chargement sans que les précautions qui précèdent n'aient été prises. »

[29] S'il se produit un déversement sur le plancher de XTN, nous avons pour politique de le nettoyer immédiatement. Les employés en sont avisés par l'utilisation de marques ou d'autres moyens afin qu'ils fassent preuve de prudence.

[30] M. Morrow a fait mention du *Health and Safety Committee Risk Assessment Report*, qui évaluait si les conducteurs étaient tenus de porter une ceinture de sécurité sur les chariots élévateurs à fourche de Con-Way. Le comité était constitué de deux représentants des employés et de deux représentants de l'employeur. Un exemplaire du rapport a été envoyé à l'ASS avec la mention selon laquelle [traduction] « le port de la ceinture de sécurité par les conducteurs de chariot élévateur à fourche [...] ne contribuerait vraisemblablement pas à leur sécurité ». Telle est, d'après M. Morrow, la conclusion du rapport. Plus précisément, la partie du rapport qui traite des ceintures de sécurité est ainsi rédigée :

LE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DANS LES CHARIOTS ÉLÉVATEURS À FOURCHE

[Traduction]

- CONCLUSION : Les ceintures de sécurité ne contribuent vraisemblablement pas à la sécurité du conducteur.

Les pratiques de sécurité/mesures de protection actuellement en place permettent raisonnablement d'éliminer ou de contrôler les blessures au conducteur en milieu de travail dans des limites sécuritaires sans qu'il soit nécessaire que le conducteur porte la ceinture de sécurité.

- RECOMMANDATION : Les conducteurs de chariot élévateur à fourche ne doivent pas être tenus de porter la ceinture de sécurité.
- ÉVALUATION DU RISQUE :
 - Risque négligeable *de renversement latéral*
 - Les chariots élévateurs à fourche utilisés ont un centre de gravité bas.
 - Les chariots élévateurs à fourche comportent des mises en garde claires quant à leur capacité.
 - Les chariots élévateurs à fourche sont conduits seulement sur des surfaces égales et planes.
 - Les chariots élévateurs à fourche ne se déplacent pas avec des biens en position élevée.
 - Les chariots élévateurs à fourche ne soulèvent pas de charges jusqu'à des étagères hautes.
 - Les chariots élévateurs à fourche sont réglés sur le plan de la vitesse.
 - *Les politiques sont appliquées par les superviseurs présents pendant les activités des chariots élévateurs à fourche.*
 - *Risque négligeable d'accident entre chariots élévateurs à fourche*
 - Tous les conducteurs connaissent le protocole des « voies » à utiliser sur les quais de chargement pour les déplacements des chariots élévateurs à fourche.
 - Tous les chariots élévateurs à fourche sont munis d'alarmes de secours de klaxons et de voyants (dispositifs d'avertissement).
 - Le quai de chargement est bien éclairé.
 - La conception du chariot élévateur confère une bonne visibilité et des angles morts minimaux.
 - *Tous les conducteurs sont formés à l'utilisation de chariots élévateurs à fourche, de techniques de conduite adéquates et aux limites de vitesse.*
 - *Excellent dossier des conducteurs de chariot élévateur à fourche en matière de sécurité à ce jour*
 - Les données historiques sur des blessures subies par les conducteurs de chariot élévateur à fourche qui sont disponibles remontent à janvier 2000 (Note : Remontent maintenant à 1996; un incident mineur)
 - Aucun cas de renversement de chariot élévateur à fourche ou de chariots élévateurs à fourche qui sortent du quai de chargement
 - Aucun cas de blessure à un conducteur (un depuis 1996)

- Seulement 4 lettres d’instruction ont été produites et une discussion avec un conducteur a été tenue depuis janvier 2000
 - *Les ceintures de sécurité nuiraient à une sortie d’urgence d’une cabine de chariot élévateur à fourche dans l’éventualité peu probable d’un renversement, d’un impact latéral par d’autres chariots élévateurs à fourche ou d’une défaillance des freins.*

- [31] Il convient de noter que tous les conducteurs de chariot élévateur à fourche de Con-Way sont des conducteurs de « classe A » qui ont de l’expérience comme camionneurs. D’après M. Morrow, [traduction] « [c]hez Con-Way, nous sommes considérés comme les meilleurs dans notre domaine, y compris la conduite. »
- [32] Appelé à commenter l’incident qui est survenu en 2001 à un conducteur de chariot élévateur à fourche de Con-Way, à savoir un arrêt subit qui a fait en sorte que le conducteur s’est buté à la grille métallique protectrice avant, M. Morrow a témoigné que la ceinture de sécurité sous-abdominale n’aurait pas empêché l’employé de se blesser en raison de la proximité de la grille avec sa tête (voir la pièce A-23, photographies 3 à 7). Les photographies 8 à 10 montrent le conducteur qui se sort le tronc du cadre du chariot élévateur à fourche tout en portant la ceinture de sécurité sous-abdominale et en tenant le volant. De plus, M. Morrow a déclaré qu’il n’a jamais vu de ceinture de sécurité diagonale et qu’il ne sait pas s’il existe dans le monde un fabricant qui en fait. M. Morrow a témoigné qu’en quelque 80 000 heures de service de chariot élévateur à fourche au total, un seul incident s’est produit à XTN.
- [33] M. Morrow s’est fait demander de donner plus de détails sur les renversements des chariots élévateurs à fourche utilisés chez Con-Way. Il a expliqué que les chariots élévateurs à fourche de Con-Way sont dotés de mâts de soulèvement en position basse, par opposition aux chariots élévateurs à fourche munis de mâts de soulèvement en position élevée. Dans cette dernière situation, le soulèvement d’une charge à un niveau élevé crée un mouvement pendulaire qui pourrait être exagéré si la charge est lourde. Si le chariot élévateur à fourche doit se déplacer avec une charge élevée, il se peut que le conducteur le sente et ait le temps de s’attacher. Si un chariot élévateur à fourche à mât de soulèvement en position basse se déplace, ce sera fait très rapidement, avec tellement de rapidité que le conducteur n’aura pas le temps de s’attacher, notamment s’il porte sa ceinture de sécurité. Dans un tel cas, le conducteur sera comme une mouche qui se fait écraser et lorsque le chariot élévateur à fourche se déplacera, il sera retenu à l’intérieur et propulsé vers le bas et son crâne s’écrasera sur le béton. Par conséquent, de dire M. Morrow, la ceinture de sécurité contribuerait à l’effet de « mouche écrasée » ou de mouvement pendulaire. En règle générale, de conclure M. Morrow, l’on s’entend pour dire que les conducteurs préféreraient avoir l’occasion de sortir du chariot élévateur à fourche et de courir le risque soit d’être coincé sous le cadrage soit d’être projeté à l’écart. La possibilité que leur tête frappe le béton l’emporte sur toute ligne directrice éventuelle sur le port de la ceinture de sécurité.
- [34] En ce qui concerne la question des collisions, M. Morrow a déclaré que c’est un mouvement pendulaire qui se produit dans ces cas. Si le conducteur est frappé

latéralement, il sera projeté contre la ceinture de sécurité latéralement. S'il est frappé suffisamment fort et que le chariot élévateur à fourche se déplace, le même scénario que le précédent s'applique. Il convient de noter que ces chariots élévateurs à fourche ne sont pas dotés de protections latérales. Si, pour quelque motif que ce soit, quelqu'un s'approche du conducteur du chariot élévateur à fourche avec une fourche ou une pièce de marchandise ou quoi que ce soit d'autre, le conducteur voudra sortir rapidement de son chariot élévateur à fourche sans qu'une ceinture de sécurité ne nuise à ses mouvements.

- [35] En ce qui concerne la défaillance des freins, M. Morrow a expliqué que si le chariot élévateur à fourche glisse vers la porte d'un quai de chargement ouvert et que le conducteur peut sortir du chariot élévateur à fourche, il ne choisira certes pas de s'envoler d'un quai qui se trouve quatre pieds au-dessus du sol et de tenter de s'attacher au cadre du chariot élévateur à fourche. M. Morrow était clair : il sait, tout comme ses pairs, que personne ne peut s'attacher. Le conducteur voudra sortir du chariot élévateur à fourche. Il s'agit d'une situation d'urgence. M. Morrow estime qu'il mérite le droit de sortir de ce chariot élévateur à fourche. En règle générale, M. Morrow a déclaré que dans ces cas, il ne voit pas de cas dans lesquels une ceinture de sécurité serait utile.
- [36] Lorsque M. Morrow s'est fait demander quels cas chez Con-Way justifieraient le port de la ceinture de sécurité, il a expliqué que la culture de la sécurité chez Con-Way, leur façon de travailler sur le quai, leur manière de conduire leurs chariots élévateurs à fourche et les pratiques générales de sécurité de même que leur formation rendent généralement les activités sécuritaires. Aucun cas ni aucun danger ne justifierait le port de la ceinture de sécurité.

Le professeur Ralph Barnett

- [37] Le professeur Ralph Barnett a été qualifié de spécialiste dans le domaine de la sécurité mécanique liée à l'utilisation du chariot élévateur à fourche et de spécialiste des facteurs humains en ce qui touchent l'utilisation du chariot élévateur à fourche (pièce D-23, onglet 9). Les détails de ses titres de compétence sont dans le dossier et ne seront pas répétés ici. Il est professeur de génie mécanique et aérospatial au Illinois Institute of Technology, de Chicago, en Illinois, depuis septembre 1969. Élément qui revêt un intérêt particulier pour la présente affaire, le professeur Barnett est membre de dix-huit sociétés professionnelles, dont la American Society of Mechanical Engineers (membre à vie), la American Society of Safety Engineers (ASSE), le American National Standards Institute et de nombreuses autres sociétés oeuvrant dans les domaines du génie, de la mécanique et de l'ergonomie, entre autres.
- [38] Le professeur Barnett a expliqué qu'il est le propriétaire de Triodyne Inc., une société à but lucratif spécialisée en mécanique, en génie et en sciences, et plus particulièrement dans la sécurité des appareils et des systèmes mécaniques, dont les chariots élévateurs à fourche. Les ingénieurs de Triodyne ont participé à l'élaboration de la norme B.56.1 comme membres du conseil des comités de l'ASME et de l'ANSI. Le professeur Barnett s'est adressé aux comités à quelques reprises en ce qui concerne la sécurité du chariot élévateur à fourche. Il est également propriétaire de l'Institute for Advanced Safety

Studies, de Northbrook, en Illinois, un groupe sans but lucratif de recherche sur la sécurité qu'il a mis sur pied en 1984 pour effectuer uniquement de la recherche sur la sécurité pour des organisations comme le U.S. National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH). Cet institut a réalisé l'étude à laquelle le comité de santé et de sécurité de Con-Way fait référence, à la suite de la demande de Allis-Chalmers, de Matheson, en Illinois, l'un des plus gros fabricants de chariots élévateurs à fourche des États-Unis.

- [39] M. Snyder a longuement établi que le professeur Barnett possédait non seulement une vaste expérience avec divers types de chariots élévateurs à fourche et de l'équipement similaire, mais également au niveau de l'étude et de la mise au point de mécanismes de sécurité pour ces appareils. Par exemple, le professeur Barnett a étudié les dispositifs de sécurité pour déterminer s'ils devraient être recommandés ou interdits. Comme l'a dit le professeur Barnett, ce ne sont pas tous les dispositifs de sécurité qui sont de type 1, c.-à-d. qui aident l'utilisateur en tout temps. Si c'est le cas, aucun problème ne se pose et s'ils ne sont pas dispendieux, ils devraient être installés automatiquement. Ce sont les dispositifs de sécurité qui parfois vous aident et parfois vous nuisent, c'est-à-dire les dispositifs des types 2 à 7, qui ont besoin d'être étudiés. Chacun devient plus complexe et des philosophies différentes s'appliquent à eux. À cet égard, Triodyne Inc. a élaboré un protocole intitulé *Safeguard Evaluation Protocol – A Decision Tree for Standardizing, Optionalizing, Prohibiting, Ignoring, Enhancing, or Characterizing Safeguards* (pièce A23, onglet 13). D'après son résumé :

[Traduction]

Ce processus décisionnel établit sur une base intellectuelle la position judiciaire selon laquelle un fabricant possède l'obligation — qu'il ne peut déléguer — d'inclure des dispositifs de sécurité avec ses appareils. De plus, il remet en question la décision selon laquelle la « sécurité ne devrait pas être facultative ».

Le professeur Barnett estime que vous mettez la sécurité en péril si vous ne rendez pas les dispositifs de sécurité optionnels.

- [40] Le professeur Barnett a réalisé des études qui révèlent que les chariots élévateurs à fourche comportent un certain nombre de systèmes de sécurité dangereux, comme la ceinture de sécurité, le siège à oreilles, le toit de protection, et ainsi de suite. Ils présentent un aspect dangereux. Ils ont un bon côté et un mauvais côté. Vous les choisissez en vous basant sur un système de valeurs qui vous aide à décider si vous pouvez vous servir d'un dispositif qui pourrait parfois vous blesser. Le professeur Barnett a déclaré que les ingénieurs ne sont pas autorisés à prendre des décisions ou que des sociétés ne peuvent se substituer à Dieu en affirmant [traduction] « le dispositif aide davantage de personnes qu'il en blesse; donc, nous l'utiliserons ». Nous rejetons cette notion. Il croit qu'un système de valeurs comme une norme, le système de valeurs judiciaire, c'est-à-dire un système qui représente les valeurs de la société, doit ressortir et

dans une voiture et voici les côtés positifs : les accidents frontaux et ce qui ne survient pas dans de tels cas. Voici les côtés négatifs : dans le cas de la conduite dans un plan d'eau, la ceinture de sécurité est prise dans ces cas; lorsque votre voiture est en feu, la ceinture de sécurité à deux milles degrés est un dispositif terrible à utiliser; avec la ceinture de sécurité, nous mettons en péril votre capacité de vous retourner lorsque vous reculez; dans le cas des femmes enceintes ou qui ont le bas ventre affaibli, la ceinture de sécurité exerce trop de pression sur une partie de leur corps. Ce sont les inconvénients et nous les soupesons par rapport aux avantages et la société a affirmé que nous accepterons les inconvénients parce que les avantages sont tellement extraordinaires. Toutefois, nous ne permettons pas aux ingénieurs techniques ou à des sociétés de le faire. Ce doit être fait par des sociétés techniques, des sociétés de corédaction, des tribunes administratives, et ainsi de suite. »

- [41] M. Snyder a demandé que le professeur Barnett explique l'historique des ceintures de sécurité dans les chariots élévateurs à fourche. Le professeur Barnett a dit qu'à un moment donné, il n'y avait pas de barres supérieures de protection dans les chariots élévateurs à fourche. Dans le secteur sylvicole, qui s'occupe de l'abattage des arbres et de la coupe de grosses branches, les conducteurs de chariot élévateur à fourche recevraient les branches directement sur eux. Par conséquent, ils ont conçu un système de protection contre les chutes d'objets pour ce secteur. Tous les fabricants de chariots élévateurs à fourche ont montré, à l'une de leurs foires annuelles, un nouveau dispositif de protection appelé le système de protection contre les chutes d'objet (FOPS). L'année suivante, le tout a été intégré dans la norme B56.1 et tous ont dû avoir leur système de protection. Il s'en est suivi que les charges tombaient de la fourche sur le FOPS, ce qui occasionnait le renversement des appareils et, par conséquent, l'écrasement du conducteur par la barre supérieure de protection. Pour protéger le conducteur d'un écrasement par la barre de protection elle-même, il fallait ajouter quelque chose au chariot élévateur à fourche, ce qui fait qu'ils ont intégré une ceinture de sécurité dans la recherche, soit la ceinture de sécurité sous-abdominale. Cela a été fait avec la American Trucking Association. Toutefois, la recherche n'a pas été concluante. En conséquence, d'autres programmes de recherche ont été lancés, dont une étude sur les véhicules à chenilles effectuée par le professeur Barnett. Un nouveau phénomène a été identifié, à savoir l'« effet tue-mouches ».
- [42] Techniquement, l'« effet tue-mouches » est un double mouvement pendulaire. Lorsqu'un chariot élévateur à fourche commence à s'incliner et atteint son point le plus élevé, pendant une seconde, si vous ne portez pas de ceinture de sécurité, vous vous retrouvez directement à tomber en chute libre. Vous toucherez le sol à une certaine vitesse. C'est ce que l'on appelle le modèle de transfert. Toutefois, si la personne porte la ceinture de sécurité, l'appareil fait une rotation; vous êtes tiré derrière celle-ci et ramené violemment au sol. Cela augmente considérablement votre vitesse en chute libre. C'est ce que l'on a qualifié dans l'industrie du chariot élévateur à fourche l'« effet tue-mouches ». Cet effet suscitait beaucoup d'intérêt parce qu'il soulevait la question de savoir si le conducteur

³ Le professeur Barnett se sert de façon interchangeable, en anglais des termes "safety" belt et "seat" belt, tous deux traduits par « ceinture de sécurité » en français.

- [43] En tentant de régler le problème de la ceinture de sécurité, le professeur Barnett a conclu que le siège à oreilles constituait un dispositif de protection du conducteur contre la ceinture de sécurité. Un certain nombre d'aménagements ont été étudiés, comme des sièges enveloppant les épaules, puis enveloppant les hanches et, dans le cas des chariots élévateurs à fourche de Toyota utilisés dans le cas qui nous occupe, enveloppant la partie médiane. Différentes combinaisons de ces aménagements ont également été étudiées. D'après le professeur Barnett, des documents commencent à suggérer que les sièges à oreilles utilisés chez Con-Way sont les meilleurs. Les études qu'il a effectué sur les chariots élévateurs à fourche avec lesquels seul le siège à oreilles était utilisé (sans la ceinture de sécurité) ont révélé que la tête ou le torse du conducteur n'a jamais été coincé sous la barre de protection supérieure. Bien qu'il soit apparu que la tête du conducteur frapperait la barre de protection supérieure à l'intérieur du chariot élévateur à fourche lors des divers essais effectués, le conducteur ne s'est jamais écrasé contre la barre de protection supérieure lorsqu'il était sur le siège à oreilles non fixé.
- [44] Le professeur Barnett a réalisé une étude intitulée *Static Overturns of Forklift Trucks, Safety Analysis and Testing Program of Operator Restraint Systems* (pièce A23, onglet 17) produite en 1986 par le Institute for Advanced Safety Studies de la division des véhicules industriels de Allis-Chalmers. Le sommaire est ainsi rédigé :

[Traduction]

Le Institute for Advanced Safety Studies a réalisé 56 tests de renversement latéral de chariot élévateur à fourche. Ces tests⁴, qui simulaient des renversements accidentels, ont été exécutés en tournant un chariot élévateur à fourche stationnaire sur sa partie latérale après avoir placé un mannequin dans le siège du conducteur. Les tests avaient pour but de déterminer si l'utilisation d'un siège à oreilles et/ou d'une ceinture de sécurité affecteraient la fréquence et la gravité de l'impact de la tête du conducteur contre le sol lors des renversements accidentels.

La gravité de l'impact a été quantifiée en interprétant le résultat d'un accéléromètre triaxial dans la tête du mannequin du point de vue de l'indice du critère des traumatismes crâniens (Head Injury Criterion (HIC)) qui est

⁴ Les tests ont été réalisés sur des planchers de ciment.

utilisé⁵ par la National Highway Traffic Safety Administration pour définir les traumatismes crâniens et du point de vue de l'indice de gravité (Severity Index (SI)), soit l'ancienne méthode de la NHTSA. Les deux indices reconnaissent l'importance de la durée et de l'ampleur des impulsions d'accélération; les valeurs du HIC qui excèdent 1 000 sont interprétées comme des impacts cruciaux qui produisent des dommages cervicaux irréversibles.

Dans ces expériences, la tête du mannequin avait toujours un impact avec le sol. Des impacts cruciaux (HIC>1 000) se produisaient fréquemment lorsque le mannequin conducteur n'était pas retenu ou était retenu par un siège à oreilles, une ceinture de sécurité ou les deux. Le siège à oreilles avec ceinture produisait toujours un HIC>1 000 et la valeur moyenne du HIC généré par cette combinaison était d'environ le double de la gravité moyenne indiquée pour le seul siège à oreilles, le siège conventionnel avec ceinture ou le siège conventionnel sans ceinture. L'application du critère de l'indice de gravité donne des conclusions identiques. Ainsi, on a constaté que des traumatismes crâniens graves qui devaient être atténués par le dispositif de retenue du conducteur (impact du FOPS) lorsque la tête du mannequin conducteur touchait le sol.

Il convient de souligner que le dispositif de retenue est un dispositif passif. Pour être efficace, il ne peut s'en remettre à certaines réactions du conducteur ou à la force de celui-ci. Si le dispositif de retenue est efficace comme dispositif de sécurité, il devrait être possible de protéger les mannequins anthropométriques utilisés dans le cadre de ces expériences. Les résultats des tests rapportés dans les présentes révèlent donc que le dispositif de retenue ne protège pas le conducteur.

Effets de la combinaison siège/ceinture sur le traumatisme crânien

	Accélération résultante moyenne de pointe (g)	Moyenne du critère des traumatismes crâniens (HIC)	Moyenne de l'indice de gravité (SI)
Siège conventionnel sans ceinture	362	1200	1427
Siège conventionnel avec ceinture	426	1164	1556
Siège à oreilles sans ceinture	377	1240	1447
Siège à oreilles avec ceinture	528	2331	2691

⁵ Le HIC est utilisé par la plupart des organismes gouvernementaux aux États-Unis.

- [45] Cette étude révèle que pour les trois premiers tests dans le cadre desquels sont utilisés un siège conventionnel sans ceinture et avec une ceinture, ainsi qu'un siège à oreilles sans ceinture, l'indice SI présente des valeurs statistiquement non significatives. Toutefois, une fois que le test est effectué avec un siège à oreilles avec ceinture de sécurité, tant le HIC que le SI doublent presque en valeur, ce qui révèle que le conducteur mourrait ou subirait des dommages cérébraux irréversibles en raison d'un renversement sur une surface en béton. Cette différence importante découle de l'« effet tue-mouches ».
- [46] En outre, pour expliquer l'incapacité d'un conducteur de se fier à sa réaction et à sa force pour se tenir au cadre en cas de renversement, le professeur Barnett a également effectué une étude intitulée *Safety Analysis of Rollover Compactors Exposed to Rollover* (pièce A23, onglet 18). Voici le protocole d'urgence de l'étude :

Protocole d'urgence

[Traduction]

S'accrocher au volant et se pencher vers la paroi haute. Les fabricants de chariot élévateur à fourche ont déterminé qu'un cascadeur est capable de s'accrocher au volant, de repousser son dos contre le siège et de se pencher vers la paroi haute du chariot élévateur à fourche qui bascule, et que cette procédure fait en sorte que son corps demeure dans la zone de protection sans que sa tête puisse toucher la surface de fonctionnement (7-8). L'examen de ces programmes de test pour cascadeurs révèle que la tête de ces cascadeurs professionnels a « presque » touché la surface, ce qui laisse croire que les conducteurs réguliers de chariot élévateur à fourche qui ne s'attendent pas à une excursion ne peuvent réussir dans le cadre de ce protocole. Les tests de bascule de chariot élévateur à fourche réalisés avec des conducteurs qui ne sont pas des professionnels ont dû cesser à des angles de bascule⁶ inférieurs à 90° parce que le seuil de blessure de ces conducteurs était excédé (9). Une partie du protocole comprend des mises en garde sur le produit et des instructions qui sont répétées dans le manuel du chariot élévateur à fourche. Les mises en garde de ce genre peuvent fournir de l'information, mais ne peuvent servir à exercer une influence en situation d'urgence au cours d'un renversement qui touche de la formation et non seulement un transfert de renseignements.

- [47] Dans cette étude, les cascadeurs savent à quel moment se produira le renversement et portent un casque. Ils sont rembourrés partout et affichent une condition physique supérieure. En s'agrippant au volant, ils sont en mesure de produire 200 livres de résistance. Dans le cas où est utilisé le siège à oreilles mais non la ceinture de sécurité, il est nécessaire de produire environ 125 livres de résistance pour tenir le volant. À ce niveau, le professeur Barnett a déclaré que tout le monde peut survivre. Toutefois, sa recherche indique que si le siège à oreilles et la ceinture de sécurité sont utilisés, les nombres réels de calcul du HIC bondissent à des valeurs incroyables⁷. Il est impossible

⁶ Les tests prenaient fin à 45 degrés.

⁷ Le professeur Barnett a mentionné des nombres dans les 4 000, 6 000 et 8 000 et a indiqué qu'il s'agissait de valeurs HIC, c'est-à-dire de nombres utilisés pour calculer des valeurs HIC.

de survivre à ces niveaux, de dire le professeur Barnett. À ces niveaux, 100 % des gens seront tués.

- [48] Le professeur Barnett a expliqué que les ceintures de sécurité et les sièges à oreilles sont profitables et que l'on pourrait s'attendre à ce que lorsqu'ils sont regroupés, l'effet soit encore plus profitable. Toutefois, c'est tout le contraire qui se produit. C'est une catastrophe lorsqu'un siège à oreilles est utilisé avec une ceinture de sécurité.
- [49] Dans ces conditions, le professeur Barnett était d'avis que les gens ne devraient pas être tenus de porter la ceinture de sécurité si le chariot élévateur à fourche est utilisé sur des planchers de béton. La situation est différente sur les autres surfaces. Si un gros chariot élévateur à fourche est utilisé, par exemple un chariot deux fois plus large que ceux dont Con-Way se sert, la tête ne peut frapper le sol quand le conducteur est ramené vers le bas. C'est encore une fois une situation différente. Toutefois, s'il est exigé de porter une ceinture de sécurité sur un chariot élévateur à fourche de Con-Way dans les conditions décrites précédemment, il faut s'attendre à ce que le conducteur du chariot élévateur à fourche périsse dans l'éventualité d'un renversement. La probabilité que le conducteur décède est tout simplement extraordinaire.
- [50] Le professeur Barnett s'est fait demander s'il connaissait le taux de survie des conducteurs éjectés d'un chariot élévateur à fourche lors d'un renversement. Il a expliqué que les documents ne sont pas utiles à cet égard parce qu'il n'existe pas de fondement scientifique du nombre de personnes qui ont survécu lorsqu'elles ont sauté. Quand quelqu'un saute d'un chariot élévateur à fourche et survit, personne ne le consigne. Des données sont consignées seulement lorsque des personnes se blessent. À l'heure actuelle, le dilemme consiste à formuler ou non des recommandations sur l'opportunité de sauter. Un groupe de conducteurs⁸ de chariot élévateur à fourche ont témoigné à un certain nombre d'audiences tenues en Californie ayant pour but d'intégrer les ceintures de sécurité dans les chariots élévateurs à fourche. Les conducteurs ont témoigné que si le port de la ceinture de sécurité avait été exigé, ils [traduction] « ne seraient pas là pour témoigner ». Pour l'essentiel, voici ce qu'ils ont dit :

[Traduction]

Je travaille sur les quais et tous les jours, deux ou trois chariots élévateurs à fourche entrent dans la « barrière ». Il n'y a jamais eu de décès. Si nous portons une ceinture de sécurité, l'appareil se retrouve au niveau de sa partie inférieure instantanément et nous devons nous extirper de ces ceintures de sécurité pour pouvoir survivre. À l'heure actuelle, nous n'avons aucune difficulté à nous en sortir. Je ne peux pas imaginer ce qui nous arrivera si vous nous forcez à porter la ceinture de sécurité.

- [51] Il n'existe aucun programme scientifique d'étude du temps de réaction des conducteurs de chariot élévateur à fourche. D'après le professeur Barnett, les chariots élévateurs à fourche se renversent « lentement », soit en une à trois secondes. Si les conducteurs

⁸ Le professeur Barnett a déclaré que des centaines de conducteurs ont témoigné dans le même sens à ces audiences.

- [52] En ce qui concerne les collisions frontales, comme lorsque la fourche frappe un mur ou la plaque du quai, ce qui cause un arrêt subit, le professeur Barnett a dit que si le conducteur ne porte pas de ceinture de sécurité, il est déporté vers l'avant et se bute violemment contre le grillage en acier qui se trouve sur le chariot élévateur à fourche. Toutefois, sans le port de la ceinture de sécurité, vous frapperez le grillage en acier à une vitesse beaucoup plus grande. C'est le même problème que celui de la personne qui est assise sur la banquette arrière d'une voiture. Vous faites une rotation vers l'avant à cette vitesse élevée et votre visage frappe violemment le système de grillage du chariot élévateur à fourche. Il croit qu'il est préférable que vous ne portiez pas la ceinture de sécurité.
- [53] En ce qui concerne les chariots élévateurs à fourche qui tombent d'un quai, le professeur Barnett a expliqué qu'après avoir étudié un grand nombre des tests qui ont été effectués, il conclut qu'ils sont hors de contrôle et que l'on ne dispose pas d'assez de renseignements pour tirer une véritable conclusion au sujet de ces situations. Parfois, dit-il, si le chariot élévateur à fourche subit une chute parfaite, le fait de porter la ceinture de sécurité « retiendra » complètement le conducteur et ce sera vraiment utile. Toutefois, les chariots élévateurs à fourche pourraient chuter à divers angles et se tordre et faire des mouvements impossibles à prévoir. L'on ne peut alors dire où la personne se retrouvera. Il s'agit d'un exercice violent. Il est tout à fait sage de tenter de sauter de l'appareil pour éviter la chute libre. Sauter d'une hauteur de quatre pieds⁹ n'est pas agréable, mais la plupart des personnes qui y sont préparées peuvent le faire si elles sont prudentes.
- [54] En ce qui a trait aux collisions latérales, le professeur Barnett a expliqué que dans de tels cas, le conducteur peut soit ralentir soit accélérer pour ne pas être frappé par le chariot élévateur à fourche qui s'en vient, soit sauter de l'appareil. Si le chariot élévateur à fourche qui frappe votre appareil transporte des boîtes, lors de l'impact, toutes les boîtes ont tendance à passer à travers le compartiment du chariot élévateur à fourche qui réalise l'impact. Les boîtes sont alors « balayées ». Le conducteur ne veut vraiment pas être assis à cet endroit à ce moment précis, retenu par une ceinture de sécurité. Il veut s'éloigner de ces objets, qui sont peut-être lourds parce que ces chariots élévateurs à fourche peuvent soulever jusqu'à quatre mille livres. Par conséquent, une charge de plus de mille livres

⁹ En mentionnant une hauteur de quatre pieds, le professeur Barnett faisait probablement référence à la hauteur du quai de chargement à XTN qui est à quatre pieds du sol.

- [55] Le professeur Barnett a mentionné qu'il a effectué de nombreuses études sur les chariots élévateurs à fourche et les conducteurs qui doivent se déplacer vers l'arrière. Il s'est dit d'avis que plus un conducteur est retenu, plus il lui est difficile de regarder en arrière. Dans les chariots élévateurs à fourche conventionnels dans lesquels le conducteur se déplace plus de la moitié du temps vers l'arrière, le conducteur qui peut regarder librement vers l'arrière bénéficie d'un dispositif de sécurité majeur. Le conducteur est vraiment retenu si des « oreilles » sont placées sur le siège et l'empêchent de se tourner. En outre, le port de la ceinture de sécurité empêche également le conducteur de se retourner. Il est reconnu que le fait de conduire une voiture en étant retenu par une ceinture de sécurité nuit à la capacité du conducteur de regarder vers l'arrière lorsqu'il est en marche arrière. Il ne fait donc aucun doute que cette situation place le conducteur en danger. Les véhicules de Con-Way sont supérieurs à cet égard parce que les conducteurs ne conduisent pas en marche arrière. De plus, ils transportent seulement des objets qui, au maximum, sont d'une hauteur de quatre pieds. Ainsi, ils ont toujours une visibilité avant. C'est la bonne façon de conduire lorsque la situation le permet. Le concept de Con-Way est supérieur.
- [56] La norme ASME B56.1-2000, *Safety Standard for Low Lift and High Lift Trucks*, est une œuvre du code de déontologie des ingénieurs. Son principe fondamental est que les ingénieurs devraient accorder une importance suprême à la sécurité publique, à la santé et au bien-être lorsqu'ils s'acquittent de leurs fonctions professionnelles. Par conséquent, la sécurité représente un élément essentiel de la norme, qui touche de nombreux domaines, dont la sécurité des chariots élévateurs à fourche. Le professeur Barnett, membre à vie de l'ASME, a confirmé que le terme « seat belt » (« ceinture de sécurité ») ne figure pas dans la norme. M. Snyder l'a invité à prendre connaissance du paragraphe 7.40 de la norme. Celui-ci est ainsi rédigé :

7.40 Dispositifs de retenue du conducteur :

[Traduction]

Les chariots élévateurs élevés avec contrepoids et à contrôle central comportant une position assise et non élevée du conducteur doivent être munis d'un dispositif de retenue du conducteur ou d'une enceinte ayant pour but d'aider le conducteur à courir moins de risque que sa tête et/ou son torse soient coincés entre le chariot et le sol dans l'éventualité d'un renversement [...]

- [57] Le professeur Barnett a noté que les chariots élévateurs à fourche de Con-Way sont des chariots élévateurs à petite hauteur de levée et que par conséquent. Cette disposition ne s'applique tout simplement pas à eux. De plus, compte tenu de leur conception, les chariots élévateurs à grande levée sont manifestement plus sujets aux renversements, ce qui n'est pas le cas des chariots Con-Way.

[58] Lorsqu'il s'est fait demander d'expliquer l'absence du terme « seat belt » (ceinture de sécurité) dans la norme, le professeur Barnett s'est dit d'avis que toutes les recherches sur les dispositifs de retenue prendront fin dès que ce terme sera inséré dans la norme. Il est extrêmement coûteux de poursuivre les recherches sur les dispositifs de retenue. Lorsque vous obtenez l'autorisation, aux termes d'une norme, de porter seulement une ceinture de sécurité et que rien d'autre n'est exigé, cette situation marquera, de l'avis du professeur Barnett, la fin de toutes les recherches. Ils ne donnent pas une telle autorisation parce qu'ils savent, en raison des propos de personnes comme le professeur Barnett et d'autres qui ont mené des recherches exhaustives sur la question, que la ceinture de sécurité ne constitue pas la réponse. La ceinture de sécurité est un dispositif de sécurité de type 4 ou de type 5. Parfois elle vous aide, parfois elle vous nuit et parfois elle n'a aucun effet. Ce sont des dispositifs de sécurité très complexes parce que comme dans le cas de la pénicilline, ils ont des effets positifs et ils ont des effets négatifs. Et les effets négatifs sont vraiment négatifs.

[59] Encore une fois, à la lecture du paragraphe 5.3.19 de la norme, le professeur Barnett a répété que cette disposition ne fait pas référence à la ceinture de sécurité, mais seulement au recours à un dispositif de protection du conducteur. Comme cette disposition renvoie à l'application du paragraphe 5.3.18, le professeur Barnett a répété qu'elle ne s'applique pas aux chariots élévateurs à fourche à petite hauteur de levée de Con-Way, comme nous l'avons expliqué précédemment, parce qu'elle est ainsi rédigée :

[Traduction]

5.3.18 La conduite d'un chariot élévateur élevé avec contrepoids et à contrôle central comportant une position assise et non élevée du conducteur requiert des précautions particulières de sécurité [...]

La référence au type de chariot indiqué ci-dessus était intentionnelle.

[60] Malgré le fait que le paragraphe 5.3.18 ne s'applique pas, le professeur Barnett s'est fait demander de commenter la validité des alinéas d) et e), selon lesquels le conducteur devrait demeurer dans le chariot s'il y a renversement ou lorsque le chariot tombe d'un quai de chargement ou d'une rampe. Il a répondu qu'aucune donnée scientifique n'appuie ces affirmations et a ajouté que c'est épeurant, car comme il a été rapporté dans des témoignages faits en Californie, de nombreuses personnes ont survécu parce qu'elles ont sauté de leurs chariots élévateurs à fourche.

[61] L'un des documents auquel l'ASS faisait référence pour appuyer l'instruction est le document du Département de l'Énergie des États-unis intitulé *Operating Experience Summary* (pièce A23, onglet 20). L'ASS a souligné le passage suivant à la page 3 du document de 9 pages :

[Traduction]

Le U.S. Bureau of Statistics rapporte que chaque année dans ce pays surviennent environ 95 000 accidents de véhicules industriels à moteur qui entraînent des blessures et plus de 100 décès découlent chaque année d'accidents de chariots élévateurs à fourche. Le renversement de véhicule est

la plus grande cause de décès liés aux chariots élévateurs à fourche, suivi des écrasements par le véhicule. Il en va de même des accidents n'ayant pas entraîné la mort, dans le cadre desquels les renversements et le fait de s'être fait happé par le véhicule, suivi du fait d'être frappé par une charge qui tombe, représentent la majorité des accidents de chariots industriels [...]

- [62] En ce qui concerne les charges qui tombent et qui sont source de blessures, le professeur Barnett n'était pas certain des sources de ces statistiques et n'a pas beaucoup explicité ce point. En ce qui a trait aux accidents qui surviennent après qu'une personne ait été frappée par un véhicule, il a expliqué que contrairement aux voitures, qui se trouvent sur la route alors que les gens sont sur les trottoirs, les gens et les chariots élévateurs à fourche s'amalgament, car les gens marchent sur le même plancher que celui qu'utilisent les chariots élévateurs à fourche et partagent le même environnement, ce qui explique pourquoi des accidents sont plus susceptibles de survenir.
- [63] L'ASS avait également souligné, à la page 4 du document, l'une des erreurs indiquées sous la rubrique « Commonly Made Errors during Forklift Operation » (Erreurs fréquentes pendant la conduite d'un chariot élévateur à fourche), c.-à-d. [traduction] Tenter de sauter du chariot élévateur à fourche pendant un renversement. Le professeur Barnett a déclaré qu'il n'existe pas du tout de données pour confirmer cette affirmation. En fait, de dire le professeur, c'est peut-être parce que le fait de sauter du chariot élévateur à fourche est la bonne chose à faire. Aucune organisation ni agence gouvernementale ou autre n'a réalisé d'études ni n'a tenu de statistiques sur le nombre de conducteurs qui ont échappé sans blessures à un renversement. Il existe une probabilité très élevée que le nombre de personnes qui l'ont fait parce qu'ils ont sauté excède le nombre de personnes qui sont demeurées dans la cabine. En ce qui concerne les résultats mixtes, à savoir les statistiques combinées des personnes qui franchissent les quais et de celles qui sont impliquées dans des renversements sans avoir porté la ceinture de sécurité, le ratio serait de 50:50, soit 50 % qui ont sauté et 50 % qui sont blessés. Toutefois, de dire le professeur Barnett, nous ne savons pas pourquoi cela se produit. Est-ce parce que ces personnes ont sauté? Ou est-ce plutôt parce qu'elles se sont cramponnées au volant et ont été tout simplement chanceuses? Bon nombre de ces personnes qui ont sauté ne faisaient pas partie des statistiques parce que personne ne tenait de telles statistiques. Il y a une très bonne possibilité, de dire le professeur Barnett, que le fait de sauter constitue la meilleure stratégie.
- [64] L'ASS a invoqué un autre document du groupe NIOSH Alert, intitulé *Preventing Injuries and Deaths of Workers Who Operate or Work Near Forklifts*, n° de publication 2001-109, référence ASME/ANSI B56.1-1993, qui exige ce qui suit :

Conduite

[Traduction]

Le conducteur d'un chariot élévateur à fourche à station assise devrait rester dans le chariot s'il survient des renversements latéraux ou longitudinaux. Le conducteur devrait s'accrocher fermement et s'écarter du point d'impact. (ASME/ANSI B56.1, ¶ 5.3.18[d] [ASME 1993])

[65] Tel qu'il a été mentionné précédemment, il n'existe pas de données qui étayent les affirmations formulées aux alinéas 5.3.18 d) et (e). D'après le professeur Barnett, [traduction] « ils (les gens de NIOSH et de l'ASME) extrapolent de l'expérience de l'automobile qui a révélé qu'il est préférable de demeurer dans la voiture lorsque celle-ci capote. Ils n'ont pas étudié le chariot élévateur à fourche et par conséquent, ils devraient se montrer prudents lorsqu'ils font des affirmations de la sorte parce qu'ils pourraient causer des dommages. » Le fait de sauter d'un chariot élévateur à fourche peut représenter la meilleure solution. Toutefois, le professeur Barnett a établi clairement qu'il ne dit pas que c'est nécessairement la meilleure stratégie : il reconnaît qu'il ne le sait pas, mais il croit que personne d'autre ne sait. Cette stratégie ne devrait pas être écartée sans recherche préalable. En conséquence, la recommandation dans la section « Alert » selon laquelle [traduction] « les conducteurs de chariots élévateurs à fourche avec station assise devraient recevoir l'instruction de ne pas sauter du compartiment du conducteur, mais plutôt demeurer à l'intérieur en se penchant du côté opposé au renversement » ne tient pas compte de l'« effet tue-mouche » qui représente le véritable danger dans cette affaire. Il est clair que le port de la ceinture de sécurité empêchera que la tête du conducteur soit broyée; toutefois, de dire le professeur Barnett, nous savons également que l'utilisation du siège à oreilles empêche que la tête du conducteur soit broyée.

[66] La *Occupational Safety and Health Act of 1970* (la OSH Act) a également été invoquée par l'ASS comme motif de production de l'instruction. La clause relative à l'obligation générale prévue par la Loi se trouve à l'article 5. Cette disposition dit notamment :

[Traduction]

ART. 5. Obligations

(a) Chaque employeur –

- (1) doit fournir à chacun de ses employés du travail et un lieu de travail exempt des dangers reconnus qui causent ou qui sont susceptibles de causer un décès ou un préjudice physique grave à ses employés;
- (2) doit observer les normes de santé et sécurité au travail qui sont promulguées en vertu de cette Loi.

[67] Le professeur Barnett a déclaré que la OSH Act ne fait nulle part mention des ceintures de sécurité. Le OSH Regulations, à l'article 1910.178, intitulé Powered industrial trucks (chariot industriel motorisé), ne fait non plus aucune mention des ceintures de sécurité. La Occupational Safety and Health Administration (OSHA) n'a effectué aucune recherche pour déterminer la viabilité de l'utilisation des ceintures de sécurité pour la bonne et simple raison qu'elle ne fait pas de recherche et qu'elle doit s'en remettre à d'autres organismes à cette fin. Elle s'appuie sur des normes volontaires comme celles de l'ANSI et de l'ASME et aucune d'elles ne fait référence à des ceintures de sécurité. Le recours à la clause relative à l'obligation générale par des agents chargés de l'observation est vraiment exagéré. Il est acceptable dans la mesure où il reflète les normes mentionnées, mais ils ne devraient pas les utiliser pour faire leurs propres lois.

- [68] M. Snyder a renvoyé le professeur Barnett à l'alinéa 1910.178(l) du OSH Regulations, intitulé Operator Training (formation du conducteur), qui se lit à la clause(3)(i)(A) :

[Traduction]

1910.178(l)(3)

Contenu du programme de formation.

1910.178(l)(3)(i)

Sujets liés aux chariots :

1910.178(l)(3)(i)(A)

Les instructions de fonctionnement, les mises en garde et les précautions applicables aux types de chariot que le conducteur sera autorisé à conduire.

- [69] Les instructions de conduite mentionnées dans cette disposition sont les manuels fournis par les fabricants de chariots élévateurs à fourche. L'Administration s'en remet à leurs compétences pour ce faire alors qu'elle est censée réglementer ces compétences. Les recommandations des fabricants reposent néanmoins sur des données non scientifiques. Ils parlent à un certain nombre d'usagers, ils ont tendance à employer des gens qui connaissent les chariots élévateurs à fourche, mais il n'existe pas du tout de preuves empiriques pour étayer leurs recommandations.

- [70] En réaction au commentaire formulé par M. Snyder sur la question de savoir s'il suggérait que les ceintures de sécurité ne soient jamais portées sur les chariots élévateurs à fourche, le professeur Barnett maintenait catégoriquement que tel n'est pas le cas. Si vous travaillez sur une surface présentant une capacité de résistance et d'absorption la rendant plus sécuritaire — c.-à-d. que ce n'est pas une surface en béton — comme la terre ou la pelouse, comme vous êtes parvenu, pour l'essentiel, à contrôler l'« effet tue-mouches », vous pouvez profiter de tous les avantages de la ceinture de sécurité. Le professeur Barnett recommanderait le port de la ceinture de sécurité dans ces circonstances. Si vous disposez d'appareils assez larges pour qu'une fois que le conducteur s'est penché sur le côté, il ne peut s'étirer au-delà du cadre de l'appareil¹⁰, il recommanderait également le port de la ceinture de sécurité.

- [71] En discutant du taux de fréquence des accidents du travail¹¹ (TFAT), M. Snyder a fait mention du TAFT pour toutes les industries et du TAFT de certaines industries œuvrant dans le domaine de la machinerie (pièce A23, onglet 25). Les statistiques de toutes les industries révèlent que de 1921 à 1993, le TAFT le plus bas, de 5,99, a été rapporté en 1961 tandis que le TAFT le plus bas de certaines industries œuvrant dans le domaine de la machinerie, de 3,65, a été rapporté en 1962. D'après le *Safety Bulletin* publié par Triodyne en juin 1995 :

¹⁰ Le professeur Barnett a renvoyé aux photographies 9 à 12 de la pièce A23 qui montrent un conducteur qui s'étire le torse hors du cadre des chariots élévateurs à fourche Toyota utilisés chez Con-Way. Dans ce cas, il ne recommande pas le port de la ceinture de sécurité en raison de l'« effet tue-mouches ».

¹¹ Le taux de fréquence des accidents de travail exprime le nombre d'accidents invalidants par million d'heures d'exposition de l'employé.

[Traduction]

Lorsque la conception fait en sorte que le TAFT est largement supérieur à 6, il est temps de retourner à la planche à dessin; un TAFT inférieur à 6 signifie que la stratégie en matière de sécurité va dans la bonne direction.

- [72] Le professeur Barnett a déclaré qu'après avoir établi certains chiffres d'exposition, ils ont obtenu que 145,5 millions d'heures d'exposition ont produit 5 renversements. Cela ne signifie pas, de dire le professeur Barnett, que 5 blessures sont survenues. Peut-être certaines personnes se sont-elles échappées. Malgré cela, si l'on présume que les 5 conducteurs se sont blessés, cela donnerait un TAFT de 0,03, ce qui est 145 fois mieux que le TAFT le plus bas jamais inscrit. Les renversements sont considérés très rares. Néanmoins, beaucoup d'argent est consacré à la recherche dans le but de faire diminuer les blessures liées aux renversements en comparaison avec tous les autres domaines. Dans l'industrie du chariot, les renversements constituent l'un des événements les moins fréquents et surviennent à peu près jamais. Le professeur Barnett a fait valoir qu'une fréquence de seulement 5 renversements pour 145,5 millions d'heures d'exposition équivaut à un événement rare.
- [73] Faisant mention d'une blessure qui est survenue chez Con-Way en 80 000 heures de conduite de chariots élévateurs à fourche, le professeur Barnett s'est dit d'avis que cela signifie que Con-Way a un superbe programme de sécurité. Les renversements ne posent pas problème chez Con-Way. Le fait de quitter les quais ne représente pas un problème non plus pour un certain nombre de motifs. Les ceintures de sécurité ne mettraient pas en péril la sécurité des conducteurs de chariots élévateurs à fourche de Con-Way s'ils devaient la porter.

Observations pour l'employeur

- [74] M. Snyder fait valoir que l'instruction de l'ASS portée en appel n'a pas été donnée en réaction à une plainte déposée par un employé ou à un refus de travailler en vertu de l'article 128 du *Code*. Elle a été donnée uniquement parce que les conducteurs de chariots élévateurs à fourche ne portaient pas la ceinture de sécurité. La question soumise à l'agent d'appel (AA) consiste donc à déterminer si cette omission de la part des conducteurs est en soi suffisante pour constituer une infraction à l'article 124 du *Code*. M. Snyder a dit que d'après la preuve présentée, non seulement l'ASS avait évalué à tort que l'appelante avait enfreint l'obligation contenue dans l'article 124, mais son instruction a pour conséquence de faire courir aux employés davantage de risque de blessure irréversible, voire de décès, en exigeant qu'ils portent la ceinture de sécurité. Pour ce motif, l'instruction doit être annulée.
- [75] En ce qui concerne l'obligation imposée par l'article 124, il s'agit de déterminer avec exactitude, d'après M. Snyder, en quoi consiste l'obligation de cet employeur. Selon les dires de M. Snyder, l'employeur est tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour veiller à ce que la santé et la sécurité des employés soient protégées. Compte tenu des affirmations formulées par cet agent d'appel dans *M. Juan Verville et autres et Service correctionnel du Canada, établissement de Kent*, décision du BCA no 13 de 2002, et dans la décision rendue par la Cour fédérale dans *Juan Verville et Service correctionnel du*

Canada, Institution Pénitentiaire de Kent, 2004 CF 767, ainsi que dans *R. v. Saskatchewan Wheat Pool*, 47 WCB (2d) 82, M. Snyder conclut que pourvu que l'employeur agisse raisonnablement, c'est-à-dire qu'il ait pris toutes les mesures raisonnables pour protéger la santé et la sécurité de ses employés, le critère relatif à l'obligation énoncé à l'article 124 est énoncé.

- [76] M. Snyder a déclaré que les différentes mesures prises par l'employeur représentent, selon ses termes, les *marges d'erreur* qui sont intégrées dans ses politiques pour prévenir ou atténuer la possibilité de blessures qui peuvent survenir dans l'éventualité d'un renversement ou d'une collision. Ces *marges d'erreur* sont les suivantes :
- [77] Premièrement, les conducteurs de chariot élévateur à fourche de Con-Way doivent suivre un programme exhaustif obligatoire de formation et d'accréditation qui inclut un volet en salle de cours et un volet pratique. Le programme de formation est obligatoire non seulement pour les nouveaux employés, mais également pour les personnes qui possèdent déjà de l'expérience de conduite des chariots élévateurs à fourche. Chaque nouvel employé reçoit une attention individualisée, car la formation donnée est une formation individuelle. Les candidats doivent obtenir une note minimale de 80 % à l'écrit et de 100 % dans le volet pratique. L'accréditation est accordée annuellement pour tous les conducteurs.
- [78] Deuxièmement, outre le guide de formation sur les chariots élévateurs à fourche, Con-Way a franchi l'étape supplémentaire d'élaborer son propre guide sur la sécurité des conducteurs et la conduite efficace des chariots élévateurs à fourche. Ce guide constitue une lecture obligatoire pour tous les conducteurs de chariot élévateur à fourche de Con-Way.
- [79] Con-Way a également pris d'autres mesures raisonnables pour s'assurer de la sécurité de ses conducteurs de chariot élévateur à fourche. Par exemple, parlons de l'environnement physique. L'installation où travaillent les conducteurs de chariot élévateur à fourche est essentiellement un complexe industriel enclavé comportant plusieurs portes de baie. Par conséquent, les conducteurs sont généralement protégés des éléments extérieurs. L'entrepôt offre un très bon éclairage. Les chariots élévateurs à fourche sont conduits sur des planchers de béton tout à fait nivelés et lisses. Il n'y a pas de rampes pour monter et descendre. Les chariots élévateurs à fourche ne quittent jamais l'aire d'entreposage fermée. Les chariots élévateurs à fourche sont conduits dans un environnement stable et contrôlé.
- [80] D'autres facteurs minimisent également la possibilité de renversements ou d'autres accidents à l'installation de Con-Way : d'autres *marges d'erreur* limitent la possibilité de blessures. Les chariots élévateurs à fourche n'excèdent pas une vitesse de marche normale. De fait, à leur vitesse maximale, les chariots élévateurs à fourche se déplacent à 10 milles à l'heure ou 16 kilomètres à l'heure. Les chariots élévateurs à fourche sont tous munis d'un mât à petite levée, ce qui signifie que leur centre de gravité est très bas, ce qui limite la possibilité de renversements. Ils se déplacent avec une charge de biens d'une hauteur maximale de 2 à 3 pouces au-dessus du sol; soit juste assez haut pour éviter la surface du plancher, ce qui, encore une fois, restreint la possibilité de renversements. De

plus, quand les biens sont placés sur le chariot élévateur à fourche à puissance maximale, comme M. Morrow en a témoigné, les chariots élévateurs à fourche sont en position de quasi arrêt et se déplacent exceptionnellement lentement pour atteindre la vitesse requise pour y placer de la marchandise. Les conducteurs ne transportent jamais de biens qui excèdent la capacité maximale prévue par le fabricant. La conception des chariots élévateurs à fourche procure une bonne visibilité avec un minimum d'angles morts, ce qui limite les possibilités de collision. Les chariots sont tous munis des dispositifs de mise en garde nécessaires, soit l'alarme de secours, le klaxon et les feux, qui sont utilisés régulièrement, comme l'a dit M. Morrow, qui a également affirmé que les conducteurs se crient des choses entre eux en plus de se servir de ces dispositifs de mise en garde. Les conducteurs connaissent également l'échelle dynamique, soit l'échelle de déplacement prévue dans le *Health and Safety Committee Risk Assessment Report*. Fait tout aussi important, tous les conducteurs, qui détiennent un permis de conduire de catégorie A du ministère des Transports de l'Ontario (MTO), ont intégré le système de conduite SMITH qui leur a été enseigné dans le guide de formation, qui conseille notamment d'être toujours conscient de son environnement.

[81] M. Snyder suggère que je prenne également bonne note des autres *marges d'erreur*. Quant à la garantie qu'un camion de livraison ne s'écartera pas prématurément du quai de chargement pendant qu'un chariot élévateur à fourche va et vient sur la remorque, M. Morrow a confirmé qu'elle est incrustée dans tous les conducteurs qui suivent le protocole établi :

1. Les biens qui sont en consignation doivent être approuvés par une signature. Le conducteur doit s'assurer que c'est fait avant que quoi que ce soit d'autre puisse être fait.
2. Les plaques du quai de chargement sont soulevées.
3. Le conducteur ferme ensuite la porte arrière de la remorque et la verrouille.
4. Enfin, le conducteur retire les cales de roue qui sont utilisées pour empêcher ce que l'on appelle des glissements de remorque.

[82] D'autres *marges d'erreur* incluent le respect qu'exige l'employeur de ses politiques de sécurité applicables à ses chariots élévateurs à fourche. Non seulement les politiques sont-elles appliquées par les gestionnaires dans le cadre d'un programme de mesures disciplinaires progressives, mais la pression exercée par les collègues est tout aussi importante. Les conducteurs eux-mêmes n'hésitent pas à exercer de la pression sur leurs collègues afin qu'ils conduisent de façon sécuritaire. Ce genre de pression constitue la méthode d'application la plus vigoureuse. En outre, la Charte de la société reflète son engagement en matière de sécurité. Il s'agit de la valeur fondamentale. En plus de 80 000 heures de conduite de chariot élévateur à fourche au Canada et aux États-Unis, un seul conducteur de chariot élévateur à fourche s'est blessé, et il aurait été impossible d'empêcher cette blessure même si le conducteur avait porté sa ceinture de sécurité. De fait, la blessure aurait pu être plus grave si l'employé avait porté sa ceinture de sécurité en raison de l'« effet tue-mouche » signalé par le professeur Barnett. Par conséquent, l'employeur a excédé l'exigence de l'article 124 du *Code*.

- [83] Depuis 1996, il n'est survenu aucun incident de renversement de chariot élévateur à fourche, ce qui représente la préoccupation principale ayant justifié la production de l'instruction de l'ASS. Un chariot élévateur à fourche n'est jamais tombé du quai de chargement. Il n'est jamais survenu de blessure découlant d'une collision entre des chariots élévateurs à fourche ou d'une collision avec des palettes ou d'autres objets. L'ASS n'a présenté aucune preuve qui laisserait croire que l'environnement dans lequel fonctionnent ces chariots élévateurs à fourche n'est pas sécuritaire ou que les conducteurs conduisent de façon non sécuritaire.
- [84] Lorsque le paragraphe 5.3.19 de la norme de l'ASME a été passé en revue avec l'ASS au cours du contre-interrogatoire sur les facteurs qui donnent lieu à des renversements, l'ASS a confirmé qu'elle n'avait observé aucune transgression à l'installation de Con-Way qui aurait pu faire naître la possibilité de renversements. Le seul motif pour lequel elle a produit l'instruction était que les conducteurs ne portaient pas de ceinture de sécurité.
- [85] Par conséquent, fait valoir M. Snyder, l'employeur a pris toutes les mesures raisonnables pour protéger les conducteurs de chariots élévateurs à fourche et excède donc l'exigence de l'article 124. En outre, le défaut de cet agent d'appel d'annuler l'instruction équivaut à garantir que les conducteurs de chariots élévateurs à fourche décèderont ou, à tout le moins, subiront de graves dommages au cerveau irréversibles s'ils subissent un malheureux renversement. Les seules preuves empiriques soumises à cet AA confirment que le port de la ceinture de sécurité sous-abdominale dans ces chariots élévateurs à fourche munis de sièges à oreilles va dans le sens contraire de leur intention, c'est-à-dire que la ceinture n'améliore pas la sécurité du conducteur, mais les tue ou, tout au moins, les rend légumes.
- [86] M. Snyder a fait référence au rapport de spécialistes susmentionné présenté à l'audience par [traduction] « le plus éminent spécialiste en sécurité en Amérique du Nord, pour ne pas dire dans le monde, sur la question de la sécurité des chariots élévateurs à fourche », à savoir *Static Overturns of Forklift Trucks, Safety Analysis and Testing Program of Operator Restraint Systems* produit en 1986 par l'Institute for Advanced Safety Studies pour la division des chariots industriels de la société Allis-Chalmers. Le rapport confirme toute la perfidie de l'obligation faite aux conducteurs de porter ces ceintures de sécurité sous-abdominales. Combinées aux sièges à oreilles, ces ceintures de sécurité aggraveront le niveau de blessure et ne les atténueront pas en cas de renversement. La conséquence du port des ceintures de sécurité sous-abdominales dans ces chariots élévateurs à fourche en particulier est dévastatrice.
- [87] Les photographies montrées en preuve ont établi à quel point il est facile de s'étirer en dehors du cadre du chariot élévateur à fourche même lorsqu'on est sanglé à l'intérieur. S'il survient un renversement de ces chariots élévateurs à fourche, la force « g » en action lorsque la tête d'un conducteur qui porte une ceinture de sécurité frappe un plancher de ciment serait presque 200 % plus grande que si le conducteur n'était pas retenu. M. Snyder affirmait catégoriquement qu'aucune autre donnée empirique n'a été soumise à cet AA pour nier les conclusions du rapport de ce spécialiste. De fait, a-t-il dit, le professeur Barnett a déclaré que l'étude du Michigan confirme sa propre étude.

- [88] En réalité, a déclaré M. Snyder, ce rapport de spécialiste a été accepté par des juges des États-unis qui, comme il en sera question ultérieurement, annulent des instructions semblables données par des agents de l'OSHA. Le fait de ne pas annuler l'instruction équivaut à placer l'appelant en position d'enfreindre l'article 124 du *Code*.
- [89] En ce qui concerne tous les documents sur lesquels l'ASS s'est appuyée, de bonne foi, pour donner l'instruction, la vérité, malheureusement, c'est que la recommandation ne repose pas sur une étude empirique, mais plutôt sur une présomption selon laquelle les tests réalisés par le professeur Barnett ont établi des preuves à l'effet contraire. Par exemple, comme toutes les autres références faites dans le présent cas qui reprennent la recommandation, la norme B56.1-2000 de l'ASME laisse croire que le conducteur devrait demeurer dans le chariot élévateur à fourche s'il survient un renversement, s'accrocher fermement au volant et se pencher du côté opposé à celui du point d'impact. Le professeur Barnett, membre du comité de l'ASME, a témoigné qu'il n'y a pas assez de données pour confirmer s'il est préférable de demeurer à l'intérieur du chariot élévateur à fourche. Il a témoigné qu'aucun organisme ni ministère, dont l'OSHA, le NIOSH, le Département de l'Énergie, l'ASME, l'ANSI ou les fabricants de chariots élévateurs à fourche ont déjà tenu des statistiques sur les employés qui ont sauté avec succès et ont évité les blessures par rapport à ceux qui ont sauté mais qui ont subi des blessures.
- [90] Comme l'a déclaré le professeur Barnett, il est très possible que le nombre de conducteurs qui se sont échappés, sans subir de blessure, en sautant d'un chariot élévateur à fourche lors d'un renversement excède dans les faits ceux qui ont subi une blessure. Toutefois, nous l'ignorons à ce jour. C'est parce que certains employés se blessent lors de leur tentative de sauter – et ce sont là les statistiques qui sont tenues – que l'ASME et d'autres organisations présumant que les conducteurs devraient demeurer dans la cabine dans l'éventualité d'un renversement. M. Snyder a reconnu que nous ignorons la réponse à cette question, mais a affirmé que nous savons que si un conducteur de Con-Way, en situation de renversement, demeure sanglé dans son siège à oreilles avec sa ceinture de sécurité sous-abdominale, il périra. Par conséquent, demande-t-il, si un conducteur de Con-Way devait courir le risque de sauter et peut-être d'être blessé par le cadre du chariot élévateur à fourche, ou s'il devait être contraint par l'instruction de porter la ceinture de sécurité et être certain de mourir ou de devenir légume pour le reste de ses jours, le choix ne serait pas difficile à faire, d'après M. Snyder.
- [91] En ce qui concerne la recommandation de se pencher du côté opposé à celui du renversement, le professeur Barnett a témoigné que bien qu'il s'agisse d'un bon conseil, si le conducteur choisit de demeurer dans la cabine, il ne sera vraisemblablement pas sauvé. Il faut prendre en compte l'étude susmentionnée sur les renversements de rouleaux et compacteurs à laquelle le professeur Barnett a fait référence dans son mémoire sur la sécurité. Il fait mention de l'étude des renversements de chariot élévateur à fourche à laquelle ont pris part des cascadeurs professionnels qui sont présumément en excellente forme physique, qui portent des vêtements de protection, qui prévoient un renversement dans le cadre d'un événement planifié et qui s'attachent en conséquence. Dans ce scénario parfait, le professeur Barnett a conclu que leur tête touchaient pratiquement¹² le

¹² Le terme utilisé par le professeur Barnett est « presque ».

plancher de ciment, ce qui laisse croire [traduction] « [...] que les conducteurs ordinaires de chariot élévateur à fourche qui ne s'attendent pas à une excursion ne peuvent connaître de succès avec ce protocole. » Cette étude révèle essentiellement que les tests de renversement qui impliquent des participants non professionnels débutaient à des angles d'inclinaison inférieurs à quatre-vingt-dix degrés parce ces non professionnels ne pouvaient supporter le seuil de blessure vécu à des angles beaucoup moindres. Par conséquent, M. Snyder a déclaré que l'on ne peut tout simplement pas faire fi de ces études.

[92] M. Snyder suggère également que je réfléchisse au témoignage de M. Morrow selon lequel, compte tenu du mât à courte levée de ces chariots élévateurs à fourche, s'il devait survenir un renversement, le conducteur n'en serait à toutes fins pratiques pas mis en garde, car cet événement surviendrait subitement et ne laisserait pas de temps de réaction. Cela laisse croire que la recommandation de s'attacher dans le chariot élévateur à fourche, comme ceux dont Con-Way se sert, ne constitue pas vraiment une option pour empêcher les dommages au cerveau irréversibles, voire un décès, ce qui constitue le motif même pour lequel le professeur Barnett a conclu dans son rapport que pour qu'un dispositif de retenue soit efficace, il ne peut s'en remettre à la réaction ou à la force du conducteur.

[93] La norme susmentionnée de l'ASME énonce au paragraphe 5.3.19 :

[Traduction]

5.3.19 Un dispositif ou système de protection actif du conducteur doit, s'il est fourni, être utilisé [...]

[94] Lorsque le professeur Barnett s'est fait demander pourquoi la norme de l'ASME qu'ont mentionné tous les organismes susmentionnés n'utilise nulle part l'expression « ceinture de sécurité » au lieu de dispositif de retenue, il a dit que c'est parce que l'ASME reconnaît les inconvénients des ceintures de sécurité. Le fait de recommander expressément leur usage signifierait la fin de la recherche et la viabilité des ceintures de sécurité.

[95] M. Snyder a également traité de la norme de la CSA en ce qui concerne les dispositifs de retenue du conducteur, dont l'ASS a fait mention. Il a constaté l'absence complète de preuve selon laquelle la CSA a fait sa propre étude empirique sur l'utilisation des ceintures de sécurité. Comme l'a reconnu l'ASS pendant son interrogatoire, le libellé de la norme semble avoir été copié de la norme de l'ASME; en effet, la CSA utilise pratiquement les mêmes termes; elle ne se sert jamais expressément du terme ceinture de sécurité, mais elle renvoie plutôt à l'expression dispositif de retenue du conducteur, qui peut englober un certain nombre de possibilités, un siège à oreilles, par exemple. Le fait est que la CSA a vraisemblablement appuyé toute sa norme sur la norme de l'ASME. Or, comme nous le savons, de dire M. Snyder, l'ASME n'a ni amassé des preuves empiriques ni fait d'étude confirmant qu'il est sécuritaire de demeurer dans la cabine de chariot élévateur à fourche dans l'éventualité d'un renversement.

[96] M. Snyder a noté qu'il est également intéressant de constater que la disposition 4.9.2.3 de la norme de la CSA mentionnée par l'ASS Mordant débute par : « [E]n ce qui concerne un dispositif de retenue du conducteur [...] »

(M. Snyder souligne.)

[97] M. Snyder a également souligné que cette disposition ne dit pas que « tous » les dispositifs de retenue du conducteur doivent être utilisés, mais seulement qu'« un » dispositif de retenue du conducteur doit être utilisé. Il a ajouté qu'il vaut la peine de souligner que pas même la OSH Act ou son Règlement ne mentionne expressément les ceintures de sécurité, et ce, à son avis, parce que le jury ne croit pas encore à l'avantage que procurent les ceintures de sécurité. L'OSHA n'a jamais fait d'études sur la viabilité de ces ceintures de sécurité. Elle a tenté de faire appliquer leur utilisation au moyen de la clause de l'obligation générale de la Loi, mais les tribunaux ont rejeté cette tentative. Comme l'a confirmé le professeur Barnett, l'utilisation des ceintures de sécurité dans les chariots élévateurs à fourche Con-Way ne ferait qu'aggraver la blessure d'un employé en raison de l'« effet tue-mouches » dans le cas des renversements, des chutes en bas des sièges, des collisions et des arrêts subits. Les ceintures de sécurité ne rehaussent pas la sécurité de l'employé. Les études empiriques du professeur Barnett constituent des preuves fortes et contraignantes selon lesquelles l'instruction devrait être annulée.

[98] M. Snyder fait valoir que les témoignages du professeur Barnett et de M. Morrow sont tout à fait cohérents avec les dispositions pertinentes du *Code* et de son Règlement qui portent sur les chariots élévateurs à fourche, à savoir l'article 124 du *Code*, qui est la clause énonçant l'obligation générale de l'employeur, et l'article 14.7 de la partie XIV, Manutention des matériaux, du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST), qui traite expressément des ceintures de sécurité. Ces dispositions sont ainsi rédigées :

Code canadien du travail, partie II

124. L'employeur veille à la protection de ses employés en matière de sécurité et de santé au travail.

Règlement du CSST, partie XIV

14.7 L'appareil de manutention motorisé doit être muni de ceintures de sécurité de type sous-abdominal ou baudrier dans les cas où les conditions d'utilisation sont telles que l'usage de ces ceintures accroîtra vraisemblablement la sécurité de l'opérateur ou des passagers.

(M. Snyder souligne.)

[99] M. Snyder a fait valoir que les preuves empiriques soumises à cet AA établissent que les chariots élévateurs à fourche ne sont pas conduits dans les conditions telles que l'usage de la ceinture de sécurité accroîtra vraisemblablement la sécurité du conducteur. Le professeur Barnett a confirmé qu'il ne dit pas que les ceintures de sécurité ne devraient jamais être portées, mais plutôt que lorsqu'elles sont combinées au siège à oreilles dans des chariots élévateurs à fourche comme ceux qui sont utilisés chez Con-Way, dans un contexte de conduite sur des planchers de ciment, elles sont mortelles. D'après le professeur Barnett, dans d'autres conditions, le port de la ceinture de sécurité serait

indiqué. Par exemple, si les chariots élévateurs à fourche sont plus larges et si le torse du conducteur s'étend au-delà du cadre caissonné du chariot élévateur à fourche ou si les chariots élévateurs à fourche sont utilisés à l'extérieur sur un sol présentant une capacité de résistance et d'absorption qui peut le rendre plus sécuritaire. Pour établir une analogie, M. Snyder a mentionné les coussins de sécurité gonflables qui sont utilisés dans les véhicules à moteur. Il est maintenant reconnu que dans certaines conditions, les coussins de sécurité gonflables peuvent occasionner des blessures ou la mort chez certaines catégories de personnes comme les enfants, les petites personnes ou les personnes plus âgées.

[100] M. Snyder a affirmé que l'article 14.7 du Règlement du CSST n'a pas été enfreint à l'égard du témoignage du professeur Barnett et de M. Morrow. Il a renvoyé l'AA à l'alinéa 14.23(3)b) du Règlement du CSST, qui est ainsi rédigé :

(3) L'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention manuel reçoive d'une personne qualifiée une formation sur le tas portant sur la marche à suivre pour :

b) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé et des capacités physiques de l'opérateur.

(M. Snyder souligne)

Note : Le renvoi à l'alinéa 14.23(3)b) du Règlement du CSST, qui porte sur les appareils de manutention manuels, est sans aucun doute une erreur involontaire de la part de M. Snyder. J'accepte que M. Snyder renvoie dans les faits à l'alinéa 14.23(1)c), qui porte sur un appareil de manutention motorisé, compte tenu du fait que le libellé dont M. Snyder fait mention est pratiquement identique dans les deux dispositions. Cet alinéa est ainsi rédigé :

14.23(1) Sous réserve du paragraphe (2), l'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention motorisé ait reçu la formation et l'entraînement portant sur la marche à suivre pour :

- a) en faire l'inspection;
- b) l'approvisionner en carburant;
- c) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé.

(M. Snyder souligne.)

[101] M. Snyder soutient que les instructions du fabricant doivent prendre en compte les conditions du lieu de travail, ce qui concorde avec le témoignage du professeur Barnett et avec l'évaluation du risque effectuée par le comité de santé et de sécurité, qui a établi que l'utilisation de la ceinture de sécurité par les conducteurs de chariot élévateur à fourche ne rehausserait pas leur sécurité en situation d'urgence. Il vaudrait mieux qu'ils sortent du chariot élévateur à fourche dans ce cas.

[102] M. Snyder a ajouté que le fabricant de même que l'ASME, le NIOSH et le Département de l'Énergie, entre autres, recommandent qu'en situation d'urgence, notamment s'il y a renversement ou si le chariot élévateur à fourche s'apprête à tomber d'un quai de chargement, le conducteur devrait demeurer dans la cabine du chariot élévateur à fourche. Cette recommandation va à l'encontre des dispositions du *Code* et entre peut-être en conflit avec elles. L'ASS n'a pas tenu compte de la disposition très importante qui se trouve à l'article 14.32 du Règlement du CSST, dont voici le libellé :

14.32 Sauf en cas d'urgence, il est interdit à l'employé de monter à bord d'un appareil de manutention motorisé ou manuel ou d'en descendre pendant que celui-ci est en mouvement.

[103] Contrairement aux normes américaines, cette disposition réglementaire reconnaît qu'il peut être nécessaire de sortir du chariot élévateur à fourche dans l'éventualité d'un renversement ou de la chute d'un chariot élévateur à fourche en bas d'un quai, entre autres. Encore une fois, les témoignages du professeur Barnett et de M. Morrow pour le compte du comité de santé et de sécurité sont tout à fait compatibles avec l'application du Règlement sur le CSST.

[104] M. Snyder s'est ensuite intéressé à la jurisprudence sur le sujet. Plus précisément, il a fait référence à deux décisions rendues par des juges des États-Unis. La première est *Virginia International Terminals*, dossier no 96-1735 de la OSHRC et la deuxième est *Crowley American Transport, Inc.*, dossier no 97-1231 de la OSHRC. M. Snyder a adopté une approche analytique en lisant la presque totalité des décisions et en faisant ressortir leurs points principaux dans la mesure où ils se rapportent à la présente affaire. Les deux affaires sont d'une nature similaire à celle de l'espèce, car elles portent toutes deux sur l'utilisation ou sur l'inutilisation de la ceinture de sécurité. Dans les deux cas, l'employeur a été cité (émission d'une ordonnance équivalente à une instruction) par un agent chargé de l'observation des normes comme ayant enfreint la disposition sur l'obligation générale contenue dans la OSH Act.

[105] Voici le résumé de la décision *Virginia International Terminals* :

[Traduction]

Clause d'obligation générale-Faisabilité des mesures correctrices-Ceinture de sécurité des chariots élévateurs à fourche. La clause 5(a){1} d'obligation générale selon laquelle les employés d'un terminal portuaire avaient automatiquement le droit de conduire des chariots élévateurs à fourche sans utiliser de ceinture de sécurité a été annulée. Bien que les renversements constituent un danger reconnu dans la conduite d'un chariot élévateur à fourche, la Secrétaire ne s'est pas acquittée du fardeau de prouver que les ceintures de sécurité représentent un moyen d'enrayer le danger. Quoique le fabricant, dans son manuel de l'utilisateur, prie ces derniers d'utiliser la ceinture de sécurité, une étude révélait que l'utilisation de la ceinture de sécurité contribue à la gravité des traumatismes crâniens. En outre, une recommandation de l'ASME/ANSI sur l'utilisation d'un dispositif de retenue du conducteur dans les chariots élévateurs à fourche n'exige pas expressément

l'utilisation de la ceinture de sécurité. De plus, des spécialistes ont témoigné que le port de la ceinture de sécurité dans les chariots élévateurs à fourche ne constitue ni une coutume ni une pratique dans les terminaux portuaires. Des débardeurs et des représentants syndicaux ont témoigné que les ceintures de sécurité retardaient leur saut du chariot en situation d'urgence. Même le spécialiste retenu par la secrétaire a reconnu qu'il est préférable de sauter du chariot dans certaines situations.

- [106] En l'espèce, la preuve présentée comprenait l'étude effectuée par le professeur Barnett, qui a été favorablement prise en compte pour établir que la secrétaire (spécialiste de la sécurité de l'OSHA) ne s'est pas acquittée du fardeau de convaincre qui permettrait au juge de conclure que l'employeur enfreignait la clause d'obligation générale. Bon nombre de personnes ont témoigné que d'après leur expérience, il est préférable de sortir du chariot élévateur à fourche en situation d'urgence que de demeurer dans la cabine. De fait, le spécialiste de la sécurité de l'OSHA a témoigné dans le même sens que cette expérience. À cet égard, voici ce que dit la décision :

[Traduction]

Le témoin spécialiste de la secrétaire, M. Richard Sauger¹³, a exprimé une opinion qui diffère de la norme [ASME B56.1-1993], en ce sens qu'il ne préconise pas de demeurer dans le chariot s'il survient un renversement longitudinal. Dans cette situation, M. Sauger soutient qu'il est préférable de s'échapper en sautant.

- [107] Dans l'affaire *Crowley American Transport*, il était de nouveau question de la ceinture de sécurité non portée. L'agent chargé de l'observation des normes estimait, comme l'ASS Mordaunt, que le port des ceintures de sécurité lors du déplacement de véhicules sur la voie publique est plus sécuritaire et que par conséquent, les conducteurs de chariot élévateur à fourche devraient également porter la ceinture. Dans cette affaire, le juge n'était pas convaincu qu'il y avait eu infraction à la clause relative à l'obligation générale et il a annulé l'ordonnance. Voici le résumé de l'affaire :

[Traduction]

Clause d'obligation générale-Existence d'un danger-Utilisation de la ceinture de sécurité sur les tracteurs de marque Capacity. Une accusation grave d'infraction à la clause d'obligation générale découlant du défaut d'exiger des conducteurs de tracteurs de marque Capacity de porter la ceinture de sécurité a été annulée par manque de preuve que les conducteurs s'exposaient au danger d'être « brassés » dans le véhicule ou d'être projetés en dehors de celui-ci en cas d'accident. L'employeur exploitait un terminal portuaire où il chargeait et déchargeait des chalands de charge de un, deux ou trois niveaux. Un conducteur a été tué lorsqu'il tentait de mettre son tracteur en marche arrière

¹³ Richard Sauger est un employé de l'OSHA oeuvrant comme spécialiste de la sécurité au bureau des normes de sécurité en génie électrique, électronique et mécanique (Office of Electrical, Electronic & Mechanical Engineering Safety Standards) et comme directeur du programme des normes de sécurité (Safety Standards Program) de l'OSHA. Il est membre du comité de la norme B56.1 de l'ASME qui a rédigé la norme invoquée par la secrétaire.

tout en essayant de négocier un virage dans la partie supérieure d'une rampe de deuxième niveau. Incapable de passer en marche arrière, le conducteur a fait avancer le tracteur par mégarde, et celui-ci est passé par-dessus une bordure basse pour passer à travers une barre de retenue avant de s'écraser sur le quai de chargement en béton vingt pieds plus bas. La preuve selon laquelle un incident dangereux peut survenir dans des circonstances tout à fait invraisemblables ne suffit pas pour établir l'existence d'un danger. La secrétaire n'a pas produit de preuves concernant les dangers de ne pas porter la ceinture de sécurité en conduisant un tracteur qui fait des arrêts fréquents, se déplace au plus un quart de mille à la fois et peut atteindre une vitesse maximale de 25 milles à l'heure.

[108] Dans les deux cas, aucune preuve n'a été présentée pour réfuter la preuve accablante (écrasante?) selon laquelle le port de la ceinture de sécurité sous-abdominale à l'installation des appelants augmentera le degré de danger et pourrait causer la mort.

[109] M. Snyder a fait référence à la seule décision canadienne sur cette question, *i.e.* *Consolidated Fastfrate Inc. et Teamsters Canada, Local Union 938*, décision no 47 du BCA de 2005, rendue par l'agent d'appel Douglas Malanka. Cette décision a également été invoquée par l'ASS Mordaunt pour donner l'instruction. Dans cette affaire, très semblable au cas qui nous occupe, l'ASS avait donné une instruction à l'employeur en vertu de l'article 124 du *Code*, parce que les conducteurs de chariot élévateur à fourche ne portaient pas de ceinture de sécurité. L'AA devait également régler deux autres questions, soit celles des « glissements de remorque » et des « départs hâtifs ».

[110] M. Snyder lit certains passages de la décision de l'AA et commente la pertinence et l'exactitude des déclarations qui y sont faites.

[111] Par exemple, l'agent d'appel Malanka écrit au paragraphe 84 de sa décision :

84. J'ai des réserves par rapport à l'opinion de M. Migliazza et des membres des comités de santé et de sécurité. Il me semble que sans les ceintures de sécurité, il n'y a aucune marge de sécurité pour l'erreur humaine si, par exemple, un employé, sans faire exprès, dépassait la vitesse normale et provoquait une collision ou s'engageait sur un plancher mouillé ou glissant.

M. Snyder a affirmé avec vigueur que l'analyse de M. Malanka est complètement erronée, parce que les *marges d'erreur* mêmes qui sont intégrées sont les précautions en matière de sécurité qui ont été établies pour enrayer le danger. Il a expliqué qu'il a consacré beaucoup de temps dans son argumentation à établir d'abord la nature de ces marges d'erreur, c.-à-d. les caractéristiques de sécurité, qui sont installées. Le simple port d'une ceinture de sécurité n'enraye pas en soi le danger.

[112] L'agent d'appel Malanka déclare au paragraphe 85 :

85. De surcroît, comme le confirment les preuves présentées, les « glissements de remorque » et les « départs hâtifs » constituent des risques associés à ce

type d'opération. Un « glissement de remorque », qui peut se produire lorsqu'un opérateur pénètre dans une remorque trop vite et s'arrête brusquement, peut causer des déplacements de la remorque. Encore pire, un chariot élévateur à fourches pourrait tomber au sol et même capoter si un conducteur de camion quittait hâtivement le quai sans autorisation, comme dans le cas de l'accident qui a occasionné l'intervention de l'ASS Shimono. Même si M. Migliazza et Consolidated Fastfrate Inc. soutiennent que le risque de renversement dans leurs activités est faible, les conséquences d'un tel renversement pour un opérateur qui ne porterait pas sa ceinture de sécurité pourraient être graves.

M. Snyder affirme que compte tenu de la preuve corroboratrice entendue dans l'affaire Con-Way, les « glissements de remorque » et les « départs hâtifs » ne constituent pas des questions litigieuses, tandis que dans l'affaire devant l'AA Malanka, il y avait un historique de « glissements de remorque » et de « départs hâtifs ». Il a ajouté que même s'il s'agissait d'une préoccupation dans cette affaire, les preuves empiriques qui me sont soumises établissent que le fait d'être attaché à un siège à oreilles lorsqu'on tombe d'un quai de chargement ne servira pas vos fins. Cela aggravera la blessure. De plus, contrairement à l'affirmation de l'AA Malanka selon laquelle « les conséquences d'un tel capotage pour un opérateur qui ne porterait pas sa ceinture de sécurité pourraient être graves », la preuve qui m'a été présentée établit que le port de la ceinture de sécurité de même que l'utilisation du siège à oreilles sont préjudiciables à la vie de l'employé, qui subira des dommages irréparables au cerveau ou mourra.

[113] L'agent d'appel Malanka déclare au paragraphe 87 :

87. Par conséquent, j'en viens à la conclusion que le port de la ceinture de sécurité peut contribuer à la sécurité de l'opérateur et que l'article 14.7 du RSCCT s'applique. J'en conclus de plus qu'en vertu de l'article 14.23, les opérateurs de Consolidated Fastfrate Inc. à Woodbridge, Toronto, doivent tenir compte de l'avertissement de Toyota et porter la ceinture de sécurité en tout temps lorsqu'ils sont au volant d'un chariot élévateur à fourches.

D'après M. Snyder, l'AA Malanka présume que « le port de la ceinture de sécurité peut contribuer à la sécurité de l'opérateur », c'est-à-dire que cette présomption ne repose pas sur des preuves empiriques. Le problème, a-t-il dit, c'est que l'AA Malanka ne fait qu'appliquer les statistiques et les résultats des accidents de véhicule à moteur au contexte des chariots élévateurs à fourche en extrapolant, ce qu'il ne peut pas faire. De plus, en ce qui concerne la deuxième phrase de sa déclaration, M. Snyder soutient que l'analyse de l'AA Malanka est incomplète. M. Snyder s'est dit d'avis que lorsque nous avons passé en revue la disposition sur la formation, à savoir l'alinéa 14.23(1)c) du Règlement du CSST, nous avons constaté qu'elle exige que la formation tienne compte du manuel de l'opérateur du fabricant et des conditions du lieu de travail. L'alinéa 14.23(1)c) est ainsi rédigé :

14.23(1) Sous réserve du paragraphe (2), l'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention motorisé ait reçu la formation et l'entraînement portant sur la marche à suivre pour :

- c) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé.

(M. Snyder souligne.)

M. Snyder s'est dit d'avis que l'AA Malanka a mis fin à son analyse après avoir tenu compte du fait que la formation prenait en considération le manuel de l'opérateur du fabricant et n'a pas considéré les conditions du lieu de travail dans lesquelles le conducteur conduit le chariot élévateur à fourche.

[114] L'agent d'appel Malanka déclare au paragraphe 89 :

89. Je me sens obligé de commenter les opinions exprimées par les employés par l'entremise de T. Koenig. Selon eux, il est plus sécuritaire de ne pas porter une ceinture de sécurité, car, advenant un accident, l'opérateur peut ainsi sauter à l'extérieur du chariot élévateur à fourches avant qu'il ne touche le sol. Ce point de vue est non seulement contraire au manuel d'utilisation de Toyota, mais il constitue également un risque grave pour les opérateurs de chariot élévateur à fourches.

M. Snyder fait valoir que l'AA Malanka a totalement fait fi de l'article 14.32 du Règlement du CSST, qui traite de la question de quitter le chariot élévateur à fourche en situation d'urgence. L'AA Malanka est d'avis qu'il faut demeurer dans le chariot élévateur à fourche même s'il tombe. Cela va à l'encontre du *Code*. De plus, l'affirmation qu'il fait dans la dernière phrase du paragraphe 89 est tout à fait indéfendable compte tenu de la preuve présentée dans le cas qui nous occupe. Autrement dit, elle va complètement à l'encontre de la preuve empirique qui fait la démonstration contraire.

[115] Pour tous les motifs donnés, l'AA Malanka a confirmé l'instruction. Toutefois, son analyse ne devrait avoir aucune valeur probante dans la décision de l'affaire Con-Way. Il n'y a pas de preuve de « glissements de remorque » ou de « départs hâtifs » en l'espèce. Le témoignage d'expert du professeur Barnett n'était pas disponible dans l'affaire tranchée par l'AA Malanka, mais il l'est dans le cas qui nous occupe. L'AA Malanka a présumé des avantages du port de la ceinture de sécurité alors que les preuves devraient établir le contraire. Les mêmes présomptions existaient dans les deux causes américaines susmentionnées, toutes deux perdues par les appelants qui avaient fait de telles présomptions. De plus, l'AA Malanka a complètement fait fi de l'article 14.32 du Règlement du CSST, qui permet à un conducteur de se retirer du chariot élévateur à fourche en cas d'urgence.

[116] M. Snyder prétend que la disposition énonçant l'obligation générale de l'article 124 du *Code* devrait être interprétée à la lumière des dispositions plus précises du Règlement du

CSST sur l'équipement de manutention du matériel. Il demande que l'appel soit accueilli et que l'instruction soit annulée, compte tenu de ce qui suit :

- l'appelante a établi qu'elle n'a pas enfreint la réglementation sur la manutention du matériel en ne rendant pas obligatoire le port de la ceinture de sécurité et que l'ASS n'a pas enfreint le Règlement du CSST;
- l'ASS n'a pas cité d'étude, de programme d'essais ou d'autres programmes scientifiques qui établiraient que le port de la ceinture de sécurité favorisera la sécurité des conducteurs de la société Con-Way; la preuve présentée établit plutôt le contraire;
- l'appelante a établi qu'elle a pris toutes les mesures raisonnables pour assurer la sécurité de ses employés en vertu de l'article 124, au moyen de toutes les *marges d'erreur* discutées précédemment;
- le professeur Barnett a témoigné que dans le secteur des chariots, la possibilité de renversement n'est ni un événement ni une nouveauté sur le plan statistique ni un problème;
- l'appelante a fait la preuve d'un dossier de sécurité phénoménal, qui frôle la perfection; les dossiers qu'il tient depuis 1996 attestent de sa vigilance en matière de sécurité.

Décision

[117] En l'espèce, il s'agit de déterminer si l'employeur enfreint la disposition d'obligation générale de l'article 124 de la partie II du *Code canadien du travail* en n'exigeant pas que ses employés portent la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant en conduisant les chariots élévateurs à fourche à XTN. Comme l'a suggéré M. Snyder, j'examinerai l'article 124 à la lumière des dispositions plus précises du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* qui se trouvent à la partie XIV, intitulée Manutention du matériel.

[118] Les dispositions qui s'appliquent sont les suivantes :

Partie II du *Code canadien du travail*

124. L'employeur veille à la protection de ses employés en matière de santé et de sécurité au travail.

Partie XIV du Règlement du CSST

14.7 L'appareil de manutention motorisé doit être muni de ceintures de sécurité de type sous-abdominal ou baudrier dans les cas où les conditions d'utilisation sont telles que l'usage de ces ceintures accroîtra vraisemblablement la sécurité de l'opérateur ou des passagers.

14.23(1) Sous réserve du paragraphe (2), l'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention motorisé ait reçu la formation et l'entraînement portant sur la marche à suivre pour :

- a) en faire l'inspection;
- b) l'approvisionner en carburant;
- c) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé.

14.32 Sauf en cas d'urgence, il est interdit à l'employé de monter à bord d'un appareil de manutention motorisé ou manuel ou d'en descendre pendant que celui-ci est en mouvement.

- [119] Avant d'analyser ces dispositions, je crois qu'il est nécessaire de clarifier la situation inhabituelle dans laquelle je me trouve pour statuer sur cette affaire. La norme qui s'applique aux agents d'appel pour rendre une décision de nature quasi judiciaire est celle de la « prépondérance des probabilités ». Cela signifie que je dois statuer sur cette affaire en examinant et en soupesant la preuve et en appliquant la loi pertinente, ainsi que la jurisprudence présentée par les parties adverses, et conclure que compte tenu de ce qui précède, je rendrai probablement la décision correcte. Toutefois, dans la présente affaire, il n'y a pas de parties adverses. Compte tenu du fait que l'ASS, qui n'est pas partie à la présente affaire, a donné une instruction à laquelle seule Con-Way s'est opposée, et pas même le comité de santé et de sécurité, j'ai tenté sans succès de confier à l'ASS, avec l'accord de M. Snyder, un plus grand rôle de négociation que celui auquel on s'attendrait habituellement d'un ASS. L'ASS n'était pas à l'aise dans ce rôle et s'est retirée de l'instance. C'est certes son droit de le faire et j'accepte sa décision. Toutefois, cela signifie que la décision que je rendrai maintenant repose sur la preuve qui est devant moi, sans que cette preuve ait été contestée par une partie adverse.
- [120] M. Snyder a consacré énormément d'énergie à présenter des preuves convaincantes. Je traiterai de certains des éléments clés en les soulignant avant de les analyser en détails à la lumière des dispositions législatives applicables.
- [121] M. Snyder a présenté un rapport dressé par le comité de santé et de sécurité qui, conformément à son rôle prévu par le *Code*, conseille l'employeur sur la façon de faire recommandée. La recommandation du comité de santé et de sécurité déconseille le port de la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant dans les chariots élévateurs à fourche de Con-Way. Bien que la recommandation du comité ne lie ni l'employeur ni un ASS qui exerce des fonctions prévues par le *Code*, il est impossible de l'écarter ou de la rejeter sans l'avoir d'abord dûment prise en considération. Le comité a réalisé une évaluation minutieuse du risque que représente le port de la ceinture de sécurité, après avoir consulté les employés sur les lieux de travail et un professionnel du domaine de la sécurité des chariots élévateurs à fourche. Il s'est penché sur tous les aspects du fonctionnement du chariot élévateur à fourche et a établi que les mesures de sécurité en place ne justifiaient pas le port de la ceinture de sécurité sur le genre particulier de chariots élévateurs à fourche utilisés à XTN. Le comité s'est dit d'avis qu'il serait nuisible à la santé et à la sécurité des conducteurs de chariot élévateur à fourche de porter la ceinture de sécurité dans les conditions actuelles à XTN. C'est pourquoi la

recommandation du comité de santé et de sécurité exerce une influence positive sur ma décision et je lui accorderai la valeur probante qui lui revient, comme je devais le faire dans des circonstances normales, compte tenu du fait que le législateur entendait confier ce genre de responsabilité au comité en vertu de l'article 135 du *Code*.

- [122] M. Snyder a également fait appel aux compétences du professeur Barnet qui, pour reprendre les propos de M. Snyder, a été qualifié devant moi de « plus éminent spécialiste en sécurité en Amérique du Nord, pour ne pas dire dans le monde, sur la question de la sécurité des chariots élévateurs à fourche ». Il ne fait aucun doute que le professeur Barnett est la grande sommité dans ce domaine. Son *curriculum vitae* est très impressionnant et ne laisse aucunement place à l'interprétation en ce qui touche ses qualifications. Son témoignage a jeté un nouvel éclairage sur une question qui est non seulement complexe, mais aussi manifestement incomprise par de nombreuses personnes. Il a exercé une puissante influence positive sur ma décision car je lui accorde une valeur probante considérable du point de vue de sa recommandation de ne pas porter la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant.
- [123] L'article 124 du *Code* impose à l'employeur l'obligation importante de s'assurer de protéger la santé et la sécurité de ses employés sur les lieux de travail. Le verbe « s'assurer » est vu par de nombreuses personnes comme un verbe exigeant. Il a été inclus intentionnellement dans la clause d'obligation générale. S'assurer signifie « veiller à » ou « garantir ». Toutefois, ce mot ne peut et ne doit pas imposer une obligation déraisonnable à l'employeur. Il est possible de satisfaire à cette obligation lorsque l'employeur a pris toutes les mesures raisonnables dans les circonstances pour protéger la santé et la sécurité des employés au travail. Pour conclure que Con-Way n'enfreint pas l'article 124 du *Code*, je dois par conséquent être convaincu que les mesures prises par Con-Way en l'espèce sont, de façon vraisemblable, raisonnablement suffisantes pour protéger contre les blessures possibles les conducteurs de chariot élévateur à fourche qui ne portent pas la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant.
- [124] Pour trancher la question en litige, je procéderai à une analyse en deux volets. J'établirai d'abord si la société Con-Way est justifiée de ne pas exiger que ses conducteurs portent la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant sur ses chariots élévateurs à fourche à mât à faible levée munis de sièges à oreilles et conduits sur un plancher de béton à XTN. Ensuite, si je conclus que Con-Way est justifiée de faire ce qui précède, je devrai déterminer si les mesures en place sont suffisantes pour protéger les conducteurs de chariot élévateur à fourche à XTN contre les blessures possibles alors qu'ils ne portent pas la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant. Si la réponse est positive dans les deux cas, j'annulerai l'instruction donnée par l'ASS Mordaunt, car j'aurai conclu que l'employeur respecte les dispositions pertinentes du *Code* et du Règlement.
- [125] Avant de répondre au premier volet de la question, je formulerai une observation sur les normes de l'ASME et de l'ANSI prises en compte par l'ASS pour donner l'instruction portée en appel. Il a été établi que ces normes s'appliquent aux chariots élévateurs à fourche à grande levée. Elles ne s'appliquent pas en l'espèce aux chariots élévateurs à fourche à mât à faible levée utilisés par Con-Way à XTN. Les commentaires formulés par

le NIOSH, par l'OSHA ou par le Département de l'Énergie sur le fait de demeurer dans le chariot élévateur à fourche lors d'un renversement, si le chariot tombe du quai ou dans l'éventualité de collisions latérales sont le plus souvent fondés sur l'utilisation de chariots élévateurs à fourche à mât à grande levée. Ces chariots sont plus larges et offrent apparemment une cage « sûre » si de tels événements surviennent. Toutefois, je ne m'attarderai pas à des normes qui ne s'appliquent pas et auxquelles il n'aurait pas fallu accorder préséance au départ, car le Règlement du CSST comporte certaines dispositions ayant préséance qui traitent de la question des ceintures de sécurité. Je me concentrerai plutôt sur l'analyse de la preuve présentée et je statuerai sur la question en appliquant cette preuve aux dispositions applicables du *Code* et du règlement pris en application de celui-ci.

[126] En ce qui a trait à la norme de la CSA, qui semble s'inspirer de la norme de l'ANSI pour ce qui est de recommander de demeurer dans le chariot élévateur à fourche en situation de renversement, je constate qu'elle ne traite pas spécifiquement des ceintures de sécurité, mais plutôt qu'elle mentionne un « système de retenue » qui inclut le siège à oreilles. Toutefois, cette mention n'est pas limitée au siège à oreilles et pourrait englober un système de retenue plus efficace. Néanmoins, j'appliquerai les mêmes principes à l'analyse de la preuve comme je l'ai mentionné précédemment et je ferai la même chose avec les directives du fabricant.

[127] Relativement au premier volet de la question, je me dois de prendre bonne note du témoignage du professeur Barnett, qui a déclaré que le type particulier de chariots élévateurs à fourche utilisés par Con-Way à XTN présente des caractéristiques qui les rendent dangereux à utiliser avec la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant. Par exemple :

- Ces chariots élévateurs à fourche sont étroits. Dans de tels chariots, le torse du conducteur dépasse de près de la moitié d'un côté ou de l'autre au-delà du cadre du chariot élévateur à fourche, même lorsque le conducteur se cramponne fermement au volant. Il convient de noter qu'il n'y a pas de protections latérales et que le siège est placé au centre, à l'intérieur du cadre.
- Ces chariots élévateurs à fourche ont un mât à faible levée. En situation de renversement, celui-ci se produit très rapidement, ce qui donne au conducteur peu de temps pour réagir, s'il en a. Il a été établi par une étude ayant eu recours à des cascadeurs que le conducteur ne pouvait s'accrocher au volant même dans les situations dans lesquelles il s'attendait à un renversement.
- Ces chariots élévateurs à fourche particuliers sont munis de sièges à oreilles. Ces sièges sont considérés par la documentation parmi les meilleurs sur le marché parce qu'ils retiennent le conducteur plus efficacement. Le siège à oreilles est un dispositif de retenue. Lorsqu'il est utilisé sans ceinture de sécurité, il empêche le conducteur d'être broyé par le FOPS en situation de renversement, mais il ne protégera peut-être pas le conducteur des autres blessures.
- Toutefois, l'utilisation combinée du siège à oreilles et de la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant donne lieu, en situation de renversement, à un phénomène appelé l'« effet tue-mouches ». Cet effet inhabituel résulte directement du

- Le but du port d'une ceinture de sécurité est de garder le conducteur à l'intérieur du cadre des chariots élévateurs à fourche, endroit plus sécuritaire en situation de renversement ou de collision frontale ou latérale ou de chute en bas d'un quai ou d'une rampe. Dans ces cas, le port d'une ceinture de sécurité protégera le conducteur contre la possibilité d'être coincé par ou sous le système de protection contre les chutes d'objets (FOPS). Tel est le message véhiculé par les différentes normes prises en compte par l'ASS et par les fabricants. Toutefois, le même phénomène, soit l'« effet tue-mouches », se produit pendant ces incidents si l'utilisation du siège à oreilles est combinée à celle de la ceinture de sécurité sous-abdominale.

[128] Les preuves et les témoignages non contredits présentés précédemment établissent que la société Con-Way est justifiée de ne pas exiger de ses conducteurs de chariot élévateur à fourche de porter la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant sur ce genre de chariot. L'exiger va à l'encontre de l'exigence de l'article 14.7 de la partie XIV du Règlement du CSST, selon lequel :

14.7 L'appareil de manutention motorisé doit être muni de ceintures de sécurité de type sous-abdominal ou baudrier dans les cas où les conditions d'utilisation sont telles que l'usage de ces ceintures accroîtra vraisemblablement la sécurité de l'opérateur ou des passagers.

(M. Snyder souligne.)

[129] En ce qui a trait à l'affaire *Fastfrate, supra*, je suis d'avis que l'AA ne pourrait invoquer aucune preuve empirique pour en venir à une décision différente de celle qu'il a prise. Toutefois, en l'espèce, les preuves empiriques établissent clairement que non seulement le port de la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant n'est pas susceptible de contribuer à la sécurité des conducteurs de chariot élévateur à fourche, mais également que lorsque ce type particulier de chariot élévateur à fourche est conduit sur un plancher de béton et que la ceinture de sécurité sous-abdominale est utilisée avec un siège à oreilles, ces chariots élévateurs à fourche à mât à faible levée occasionneront la mort du conducteur s'il y a renversement. Les blessures subies par les conducteurs dans d'autres types d'événements comme des collisions latérales ou frontales ou des chutes en bas du quai de chargement seraient également dévastatrices dans les mêmes conditions en raison de l'« effet tue-mouches ».

[130] L'article 14.7 du Règlement du CSST renvoie également à l'utilisation d'un baudrier comme autre dispositif de retenue qui peut contribuer à la sécurité du conducteur. Toutefois, compte tenu de la preuve présentée, je serais très hésitant à ordonner à Con-Way d'utiliser un type différent de dispositif de retenue sans preuve adéquate de son effet sur la santé et la sécurité des conducteurs de chariot élévateur à fourche dans ces types

particuliers de chariots élévateurs à fourche. Je n'ai été saisi d'aucune preuve qui m'indiquerait qu'un autre type de dispositif de retenue, telle qu'un baudrier, serait plus sécuritaire dans les conditions de conduite actuelles. Par conséquent, il incombe à Con-Way d'établir qu'elle a mis en place des mesures de sécurité adéquates pour protéger la santé et la sécurité des conducteurs de chariot élévateur à fourche qui ne portent pas de ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant.

[131] Pour ces motifs, j'analyserai le deuxième volet de la question qui m'est soumise.

[132] M. Snyder a fait valoir que Con-Way a instauré des mesures de sécurité qui représentent les *marges d'erreur* permettant aux conducteurs de chariot élévateur à fourche de travailler en toute sécurité sans avoir à porter de ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant. Aux strictes fins de mon analyse, je divise ces caractéristiques de sécurité dans les catégories de santé et sécurité qui suivent : politique, éducation, environnement et procédure.

Éléments liés à la politique

[133] M. Snyder a soutenu que Con-Way, en plus d'observer le *Code*, a pris un engagement véritable à l'égard de la santé et de la sécurité. La société dispose d'une Charte qui place la sécurité au premier rang de ses valeurs fondamentales parce que la sécurité est sa préoccupation première. Elle a franchi l'étape supplémentaire d'élaborer son propre guide sur la sécurité des conducteurs et la conduite efficace des chariots élévateurs à fourche. Elle a mis en place un système d'identification et de résolution des problèmes liés au lieu de travail. Par exemple, Con-Way affecte au quai de chargement un superviseur de la marchandise qui fait appliquer les politiques de l'entreprise et qui règle sur-le-champ les problèmes soit directement avec l'employé soit avec le représentant du comité de santé et de sécurité. De plus, Con-Way a mis en place un régime disciplinaire progressif complété par un processus de reconnaissance de l'employé qui appuie la réalisation de ses valeurs fondamentales. Enfin, la société siège au comité de santé et de sécurité, écoute les recommandations de celui-ci et y donne suite.

[134] M. Morrow a témoigné que le programme de formation chez Con-Way ne se compare à aucun autre qu'il connaît. Après avoir observé les opérations à XTN, le professeur Barnett a témoigné que la société dispose d'un superbe programme de sécurité. Enfin, l'ASS a peut-être ajouté sans le vouloir du crédit à l'affirmation de M. Morrow selon laquelle Con-Way prend ses politiques au sérieux lorsqu'elle a déclaré qu'elle n'a observé aucune condition enfreignant le *Code* ou le Règlement du CSST qui pourrait entraîner des renversements ou des collisions. De plus, elle a signalé qu'elle a observé l'adhésion à une mesure de sécurité importante chez XTN. Elle a écrit :

[Traduction]

Nous regardions les activités dans les quais de chargement de l'extérieur. Les roues de toutes les remorques étaient munies de cales.

(Je souligne.)

Bien que ce ne soit pas en soi une mesure de la qualité du programme de contrôle du danger¹⁴ de Con-Way, il s'agit néanmoins d'un indicateur selon lequel ce programme est appliqué chez Con-Way. Comme l'ASS n'a fourni aucune information précise sur la qualité du programme autre qu'une observation selon laquelle les conducteurs de chariots élévateurs à fourche ne portaient pas leur ceinture de sécurité, je dois m'en remettre à la preuve qui m'est soumise pour évaluer la qualité du programme de contrôle du danger de Con-Way.

- [135] Compte tenu de tout ce qui précède, je suis convaincu que Con-Way prend la santé et la sécurité au sérieux et prend les mesures nécessaires pour s'assurer que ses employés respectent ses politiques en matière de santé et de sécurité.

Éléments liés à l'éducation

- [136] Tous les conducteurs de chariot élévateur à fourche de Con-Way doivent appliquer le système Smith de formation des conducteurs, qui est un programme avancé de formation des conducteurs. Tous les conducteurs de Con-Way doivent également être des chauffeurs de catégorie « A » d'après les règles du ministère des Transports. Le programme de formation inclut à la fois un volet théorique exhaustif et un volet pratique détaillé. Des normes élevées de réussite sont appliquées aux deux volets pour que les candidats puissent devenir des conducteurs de chariot élévateur à fourche de Con-Way accrédités. Par exemple, la note de passage du volet théorique est de 80% et elle est de 100 % pour le volet pratique. Un échec dans une partie du volet pratique signifie que le conducteur doit reprendre la formation jusqu'à ce qu'il réussisse. Ce n'est qu'une fois qu'il a obtenu la note de passage au volet théorique et une note parfaite dans le volet pratique que le conducteur obtiendra une carte d'accréditation lui permettant de conduire les chariots élévateurs à fourche de Con-Way. De plus, tous les conducteurs doivent renouveler leur accréditation annuellement et personne n'est autorisé à conduire un chariot élévateur à fourche sans avoir procédé à ce renouvellement.
- [137] Chez Con-Way, la formation ne se limite pas aux instructions du fabricant, comme c'était le cas dans *Fastfrate, supra*, aux dires de M. Snyder. La formation a été élaborée de manière à tenir compte des conditions précises au lieu de travail XTN, comme l'exigeait l'alinéa 14.23(1)c) du COSH Regulations, selon lequel :

14.23(1) Sous réserve du paragraphe (2), l'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention motorisé ait reçu la formation et l'entraînement portant sur la marche à suivre pour :

- c) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé.

(Je souligne.)

¹⁴ J'utilise cette expression librement dans le texte pour faire référence à tout groupe de mesures de prévention qui visent à contrôler les dangers sur les lieux de travail. En outre, il ne s'agit en rien d'une référence au Programme de prévention du danger, plus élaboré.

Par conséquent, la formation dispensée sur les lieux de travail de Con-Way consiste à lire et à étudier le *Driver's Handbook on the Safe and Efficient Operation of Forklifts and Freight Handling*, élaboré spécifiquement pour Con-Way, à observer la démonstration d'un chariot élévateur à fourche, à regarder un vidéo qui fait la démonstration des connaissances et des compétences de base à posséder pour utiliser un chariot élévateur à fourche, à étudier six scénarios et, ce qui est le plus important, à passer en revue avec les employés toutes les procédures de sécurité et de fonctionnement des chariots élévateurs à fourche dans la mesure où elles s'appliquent à XTN. De plus, en ce qui a trait à la marchandise que les caristes sont censés manipuler, le guide d'orientation intitulé *Freight Handling* porte sur la formation concernant les outils de manutention de la marchandise, sur chariot élévateur à fourche, sur les situations à discuter, sur le travail sur les quais de chargement de Con-Way et sur la procédure de chargement. En clair, toute cette formation constitue un vaste programme de formation sur le chariot élévateur à fourche qui tient compte non seulement des instructions limitées du fabricant, mais également de la procédure prescrite en matière d'utilisation sécuritaire et appropriée des chariots élévateurs à fourche Con-Way utilisés dans les conditions de travail de XTN.

[138] Selon moi, le programme de formation chez Con-Way assure une formation sur chariot élévateur à fourche d'excellente qualité.

Éléments liés à l'environnement

[139] L'environnement physique sans lequel travaillent les conducteurs à XTN a été décrit en long et en large et ne sera pas repris ici. Essentiellement, il n'y a pas de conditions de nature physique dans le lieu de travail XTN qui faciliteraient les renversements ou les collisions. De plus, la conception de ces chariots élévateurs à fourche à mât à faible levée, qui ne sont pas enclins à favoriser les renversements, offre une bonne visibilité, notamment une bonne visibilité avant lorsque la marchandise est transportée. Il s'agit, d'après le professeur Barnett, de la façon la plus sûre de transporter du matériel avec des chariots élévateurs à fourche. Le simple fait que la marchandise soit déplacée de deux à trois pouces au-dessus du sol restreint encore davantage la possibilité de renversements. Malgré ce fait, il est particulièrement important pour la présente affaire de mentionner que le plancher à XTN est un plancher de béton. Le professeur Barnett a déclaré que l'« effet tue-mouches », qui résulte de la combinaison du siège à oreilles et de la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant, est maximisé sur un plancher de béton dans l'éventualité d'un renversement. Autrement dit, l'écrasement de la tête du conducteur contre un plancher de béton plutôt que contre une surface dont la capacité d'absorption la rend plus sécuritaire, comme la terre ou la pelouse est ce qui cause le décès du conducteur lorsqu'il y a un renversement.

[140] Par conséquent, le professeur Barnett et le comité de santé et de sécurité recommandent que la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant ne soit pas portée pour conduire ce type particulier de chariot élévateur à fourche sur une surface de béton. Si les conducteurs la portent et qu'il y a un renversement, la possibilité d'un décès résultant de l'« effet tue-mouches » est extrêmement importante. Je ne peux faire fi de l'existence de cette situation et je ne peux non plus ordonner à l'employeur d'exiger que les conducteurs portent la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant.

[141] Je souscris donc sans aucune réserve à la recommandation. Les conducteurs de Con-Way ne devraient pas être tenus, tel qu'il est indiqué dans l'instruction donnée par l'ASS, de porter la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant lorsqu'ils conduisent leurs chariots élévateurs à fourche sur un plancher de béton.

Éléments liés à la procédure

[142] D'abord, il convient de noter qu'en l'espèce, contrairement à dans l'affaire *Fastfrate, supra*, les « départs hâtifs » et les « glissements de remorque » ne constituent pas un problème. L'ASS n'a ni observé ni déclaré de situations dangereuses et l'on ne m'a présenté aucune preuve qui m'amènerait à croire qu'il s'agit d'un problème chez Con-Way. M. Morrow a témoigné que de telles situations n'existent pas chez Con-Way. En outre, M. Morrow a ajouté que le protocole de chargement fait en sorte que ces situations ne surviennent pas.

[143] Je suis convaincu que les situations dangereuses qui impliquent des « départs hâtifs » et des « glissements de remorque » sont sous contrôle au quai de chargement XTN. Quoiqu'il en soit et selon les propres mots de M. Snyder, « même s'il s'agissait d'une préoccupation dans cette affaire, les preuves empiriques qui me sont soumises établissent que le fait d'être attaché à un siège à oreilles lorsqu'on tombe d'un quai de chargement ne servira pas vos fins. Cela aggraverait la blessure. » Je suis persuadé que l'observation du protocole pour prévenir la survenance de ces situations dangereuses est, comme l'a dit M. Morrow, intégrée dans la philosophie des conducteurs. Je suis également convaincu que tout cas d'inobservation fera l'objet de mesures disciplinaires progressives.

[144] Toutefois, je crains que si le siège à oreilles est utilisé sans ceinture de sécurité, le siège à oreilles empêchera le conducteur, tel qu'il est démontré précédemment, d'être écrasé par le FOPS s'il y a un renversement, mais ne le protège pas contre les autres blessures. C'est également le cas en situation de collision frontale ou latérale et de chute en bas du quai de chargement. Par exemple :

- Les études effectuées par le professeur Barnett sur les chariots élévateurs à fourche, dans les cas où seul le siège à oreilles est utilisé (sans la ceinture de sécurité) ont révélé que la tête ou le tronc du conducteur n'a jamais été coincé sous la barre de protection supérieure. Bien qu'il soit apparu que la tête du conducteur frapperait la barre de protection supérieure à l'intérieur du chariot élévateur à fourche lors des divers essais effectués, le conducteur ne s'est jamais écrasé contre la barre de protection supérieure lorsqu'il était sur le siège à oreilles non fixé.
- En ce qui concerne l'incident de 2001 subi par un conducteur de chariot élévateur à fourche de Con-Way, c.-à-d. un arrêt subit qui l'a amené à se frapper à la grille protectrice frontale, M. Morrow a témoigné que la ceinture de sécurité sous-abdominale n'aurait pas empêché les blessures au conducteur compte tenu de la proximité de la grille par rapport à sa tête (voir la pièce A-23, photographies 3 à 7). Les blessures subies par le conducteur, qui nécessitaient des soins médicaux, sont décrites dans le document sur les détails des blessures (pièce A-23, onglet 7), sous [traduction] « Description de la blessure », comme suit :

[Traduction]

LES FOURCHES ÉTAIENT BAISSÉES. LE CONDUCTEUR A FRAPPÉ LE BORD DE LA PLAQUE DU QUAI XTN (SOULEVÉE) EN CONDUISANT LE CRV¹⁵. S'EST BUTÉ LA TÊTE LA PREMIÈRE DANS LA CAGE EN ACIER DE LA FOURCHE. LACÉRATIONS (MULTIPLES, EN DESSOUS ET AU DESSUS DES YEUX ET DES SOURCILS). LES LUNETTES DES EMPLOYÉS (sic) SE SONT BRISÉES. COMMOTION POSSIBLE.

Bien que M. Savickas n'ait pas subi de blessures graves, les blessures subies nécessitaient des soins cliniques/hospitaliers.

- En ce qui concerne les collisions frontales comme dans les cas où les fourches frappent un mur ou une plaque de quai et causent un arrêt subit, le professeur Barnett a dit que si le conducteur ne porte pas de ceinture de sécurité, il se déporte vers l'avant et se bute violemment dans la grille en acier qui se trouve sur le chariot élévateur à fourche. Évidemment, le fait de ne pas porter une certaine forme de ceinture de sécurité ou un autre type de dispositif de retenue, autre que le siège à oreilles, occasionnera chez le conducteur des blessures d'autres façons. Ces blessures pourraient être des blessures graves.
- Le professeur Barnett a reconnu qu'il peut survenir des complications si le conducteur se place par mégarde à la renverse au lieu de demeurer en position d'avancer. Il a admis que « [d]ans un tel cas, un système passif est nécessaire pour sauver le conducteur parce qu'aucun système actif ne sera appliqué assez rapidement. » Ce n'est qu'un autre des scénarios possibles qui doit être pris en compte lorsque l'on tente de protéger le conducteur de blessures possibles.

[145] Le professeur Barnett a témoigné que les renversements ne posent pas problème chez Con-Way. En fait, le professeur Barnett a expliqué que les renversements sont tellement rares dans l'ensemble de l'industrie que du point de vue statistique, ils sont considérés comme un événement nouveau. Le TAFT calculé par le professeur Barnett est tellement bas qu'en comparaison avec les statistiques des industries qui utilisent de la machinerie, il a conclu, comme je le ferais, qu'il ne survient pratiquement jamais de renversements. Compte tenu de cette situation, je conviens que les renversements sont vraiment rares. Néanmoins, on ne peut les ignorer. Et je ne peux non plus ignorer que des collisions frontales ou latérales peuvent se produire et se produisent effectivement, tel qu'il est illustré précédemment. La chute en bas d'un quai constitue également une possibilité raisonnable compte tenu du fait qu'une défaillance mécanique comme une défaillance des freins peut survenir.

[146] J'ai accepté que la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant ne devrait pas être utilisée, comme l'a prétendu M. Snyder, en raison des blessures qui découleraient de l'« effet tue-mouches », dans l'éventualité des incidents décrits précédemment. Par conséquent, les arguments de M. Snyder sont révélateurs du fait que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que ces incidents surviennent malgré les

¹⁵ CRV signifie conducteur/représentant des ventes

mesures prises par l'employeur pour les empêcher. Le résultat final est qu'on ne peut les ignorer et que par conséquent, des mesures doivent être prises pour se protéger contre ces incidents.

[147] Le professeur Barnett a suggéré que le fait de sauter d'un véhicule en mouvement est peut-être le geste le plus sensé à poser si le conducteur sait qu'il s'apprête à subir des dommages. Bien que je ne sois pas nécessairement en désaccord avec le professeur Barnett sur ce point, je constate que l'article 14.32 du Règlement du CSST ne comprend pas le saut d'un chariot élévateur à fourche comme mesure de sécurité. Il prévoit ce qui suit :

14.32 Sauf en cas d'urgence, il est interdit à l'employé de monter à bord d'un appareil de manutention motorisé ou manuel ou d'en descendre pendant que celui-ci est en mouvement.

[148] Selon moi, le législateur a prévu que dans certaines circonstances exceptionnelles, le conducteur d'un chariot élévateur à fourche peut devoir sortir rapidement, notamment en sautant du véhicule en mouvement. Nous devrions garder à l'esprit que cela se produit seulement en situation d'urgence et que les chances de survivre à un tel saut doivent l'emporter sur les blessures fatales qui pourraient être subies en restant dans la cabine du chariot élévateur à fourche. Un employé choisirait probablement de sauter d'un véhicule en mouvement s'il savait qu'il ne peut survivre autrement. Tel était le cas des débardeurs en Californie qui ont plaidé contre le port des ceintures de sécurité sur leurs chariots élévateurs à fourche. Ils ont témoigné que lorsque leurs chariots élévateurs à fourche tombent du quai de chargement dans la rivière Gate, si leur ceinture de sécurité est attachée, ils se retrouvent avec leur chariot au fond de la rivière où ils sont susceptibles de se noyer. Dans de telles circonstances, j'estime qu'ils agissent raisonnablement en sautant de leur chariot élévateur à fourche, et que c'est peut-être la seule option.

[149] En l'espèce, ce qu'il faut retenir, c'est que si le fait de sauter d'un chariot élévateur à fourche en mouvement a pour effet de sauver une vie ou de préserver la santé ou la sécurité, alors le Règlement du CSST n'interdit pas de le faire. En définitive, c'est la logique qui dicte qu'il convient de faire ce qui est nécessaire pour se protéger. Toutefois, Con-Way n'instituerait ni ne devrait instituer cette façon de faire comme une mesure de sécurité permanente pour protéger les conducteurs de chariot élévateur à fourche.

Conclusion

[150] Je suis d'avis que contrairement à l'instruction donnée par l'ASS Mordaunt, les conducteurs de chariot élévateur à fourche Con-Way ne devraient pas être tenus de porter la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant. Ma décision s'applique donc au chariot élévateur à fourche Toyota de type étroit à mât à faible levée muni d'un siège à oreilles et d'une ceinture de sécurité sous-abdominale que fournit le fabricant et qui est conduit à XTN sur un plancher de béton.

[151] Par conséquent, en conformité avec l'alinéa 146.1(1)a) du *Code*, je modifierai l'instruction donnée le 19 décembre 2006 par l'ASS Kim Mordaunt en vertu du paragraphe 145(1) du *Code* en retirant la référence suivante contenue dans l'instruction:

L'employeur ne s'est pas assuré que ses conducteurs de chariot élévateur à fourche portent la ceinture de sécurité/le dispositif de retenue fourni par le fabricant en conduisant les chariots élévateurs à fourche.

De plus, je la remplacerai par la référence à l'évaluation du risque décrite ci-après.

- [152] Il a été établi que le siège à oreilles ne protégera pas le conducteur des autres blessures en cas de renversement, de collision frontale ou latérale ou de chute du quai de chargement. Par conséquent, l'infraction à l'article 124 du *Code* est maintenue car on ne peut éliminer un risque de blessure et en créer un autre par cette mesure. J'ordonne donc à Con-Way d'effectuer, en application du paragraphe 145(1) du *Code*, une évaluation du risque de conduire les chariots élévateurs à fourche qui précèdent afin de mettre en place des mesures qui assureront la protection de la santé et de la sécurité des conducteurs de chariot élévateur à fourche de Con-Way.
- [153] L'employeur, Con-Way, sera également tenu de faire rapport à l'agent de santé et sécurité Kim Mordaunt ou à tout autre agent de santé et de sécurité, dans les 10 jours de la réception de cette décision, sur les mesures prises pour observer l'instruction.
- [154] De plus, conformément au paragraphe 145(5) du *Code*, l'employeur doit sans délai faire le nécessaire pour faire afficher une copie de cette décision et de l'instruction qui l'accompagne et en transmettre une copie au comité d'orientation et au représentant du comité de santé et sécurité en milieu de travail.

Serge Cadieux
Agent d'appel

AFFAIRE INTÉRESSANT LA PARTIE II DU CODE CANADIEN DU TRAVAIL, SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Le 29 août 2006 et le 19 décembre 2006, l'agente de santé et de sécurité Kim Mordaunt a réalisé une inspection prévue dans le lieu de travail exploité par Con-way Freight-Canada Inc., qui est un employeur visé par la partie II du *Code canadien du travail*, au 5425 Dixie Road, pièce 202, porte 80, Mississauga (Ontario), L4W 1E6, ledit lieu de travail étant parfois connu sous le nom de Con-Way Freight-Canada Inc. Après cette inspection, l'agente de santé et de sécurité a donné une instruction à l'employeur le 19 décembre 2006 en vertu du paragraphe 145(1) de la partie II du *Code canadien du travail*.

À la suite d'un appel de l'instruction déposé dans les délais en vertu du paragraphe 146(1) de la partie II du *Code canadien du travail*, l'agent d'appel soussigné a mené, en application du paragraphe 146.1(1) de la partie II du *Code canadien du travail*, une enquête sur les circonstances ayant donné lieu à l'instruction donnée par l'agente de santé et sécurité Mordaunt.

Après analyse des circonstances, des faits, des dispositions de la partie II du *Code canadien du travail* et de la jurisprudence pertinente, l'agent d'appel soussigné modifie ladite instruction de la façon suivante, conformément à l'alinéa 146.1(1)a) de la partie II du *Code canadien du travail* :

INSTRUCTION DONNÉE EN VERTU DU PARAGRAPHE 145(1) À Con-way Freight-Canada Inc., 5425 Dixie Road, pièce 202, porte 80, Mississauga (Ontario), L4W 1E6

Ledit agent d'appel est d'avis qu'il a été contrevenu à la disposition suivante de la partie II du *Code canadien du travail* :

Article 124. L'employeur veille à la protection de ses employés en matière de sécurité et de santé au travail.

Il a été établi que lorsque le siège à oreilles est utilisé sans la ceinture de sécurité sous-abdominale fournie par le fabricant sur le chariot élévateur à fourche Toyota à mât à faible levée de type étroit, il empêche le conducteur d'être écrasé par le système de protection contre les chutes d'objets, mais ne le protège pas des autres blessures dans l'éventualité d'un renversement, de collisions frontales ou latérales ou d'une chute en bas du quai.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ, PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(1)b) de la partie II du *Code canadien du travail*, d'effectuer une évaluation du risque de conduire les chariots élévateurs à fourche susmentionnés afin de mettre en place des mesures qui garantiront que la santé et la sécurité des conducteurs de chariot élévateur à fourche de Con-Way sont protégées.

De plus, vous êtes également tenu de faire rapport à l'agente de santé et sécurité Kim Mordaunt ou à tout autre agent de santé et de sécurité, dans les 10 jours de la réception de cette décision, sur les mesures prises pour observer la présente instruction.

Fait à Ottawa, en Ontario, le 20 décembre 2007

Serge Cadieux
Agent d'appel