

---

**CODE CANADIEN DU TRAVAIL**  
**PARTIE II**  
**SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL**

Compagnie des chemins de fer  
nationaux du Canada  
*demanderesse*

*et*

M. Ross Tetley, mécanicien de  
locomotive

*et*

Jim Alexander  
*agent de santé et de sécurité*  
*Transports Canada*

---

Décision n° 01-020  
Le 21 août 2001

Cette cause a été entendue par Doug Malanka, agent d'appel, à Thunder Bay, Ontario, le 24 mai 2001.

Personnes présentes

M. Donald Kruk, conseiller

M. Earl Taylor, superviseur de l'exploitation, Chemins de fer nationaux du Canada (CN)

M. James Connor, agent de locomotive, CN

M. George K. Lau, spécialiste principal de la fiabilité, Mécanique, CN

M. William English, directeur, Gestion des risques, CN

M. Terrence Markewich, président de la section locale, Fraternité des ingénieurs de locomotive

M. Ross Tetley, mécanicien de locomotive, CN

M. John Winslow, représentant du comité de santé et de sécurité

- [1] La présente décision concerne un appel d'une instruction interjetée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) en vertu du paragraphe 146.(1) du *Code canadien du travail*, partie II (ci-après appelé le Code ou la partie II). À la suite de son enquête sur un refus de travailler de la part de M. Ross Tetley, mécanicien de locomotive du CN, l'agent de santé et de sécurité Alexander a décidé qu'il existait un danger et il a émis une instruction au CN en vertu du paragraphe 145.(2)a) du Code. L'instruction ordonnait au CN de protéger immédiatement toute personne du danger.
- [2] Le 18 octobre 2000, M. Ross Tetley, mécanicien de locomotive du CN est monté à bord de la locomotive 5928 du CN du train 861 afin de transporter 150 wagons vides de Thunder Bay Nord à Fort Francis. Lorsqu'il s'est assis dans le siège du conducteur, il s'est aperçu que le repose-pied du siège ergonomique était défectueux et qu'il ne pouvait pas l'abaisser à une hauteur convenable. Même si le repose-pied est rattaché à la tige du siège dans une position fixe, il peut normalement être levé ou baissé. Le mécanicien a aussitôt avisé le chef de triage de Neebing du problème et il a demandé si l'on pouvait tourner le train sur le triangle de virage à Thunder Bay Nord de façon à ce que l'unité 5726 du CN conduise le train. Au lieu de cela, on a ordonné à M. Tetley de continuer jusqu'à Neebing. À son arrivée à Neebing, il a demandé que le personnel d'atelier répare le repose-pied.
- [3] M. Earl Taylor, superviseur de l'exploitation, CN, a par la suite rencontré M. Tetley à Neebing et enquêté sur sa plainte. M. Taylor en est venu à la conclusion que le problème avec le repose-pied était une question de confort et il a donné l'ordre à M. Tetley de poursuivre son voyage. À ce stade, M. Tetley a refusé de travailler conformément au Code.
- [4] M. Taylor a avisé le comité mixte de santé et de sécurité à Thunder Bay que M. Tetley refusait de travailler et il a demandé aux membres de prendre part à l'enquête sur ce refus. À la suite de l'enquête conjointe, M. Taylor a décidé qu'il n'existait pas de danger pour M. Tetley et il lui a ordonné de poursuivre son voyage. M. Tetley était en désaccord et il a maintenu son refus de travailler. M. McConigal a écrit plus tard ce jour-là que les employés-membres du comité D. Adams, D. McConigal et G. Kolodinski s'entendaient pour dire que le repose-pied à bord de la locomotive 5928 du CN ne fonctionnait pas comme il aurait dû et ils ont déterminé que la manière dont M. Tetley devait s'asseoir à bord de la locomotive 5928 du CN exercerait une pression dans son dos.
- [5] M. Taylor a avisé l'agent de santé et de sécurité Alexander que M. Ross Tetley, mécanicien de locomotive, avait refusé de travailler. Le lendemain, l'agent de santé et de sécurité Alexander a mené une enquête sur le refus de travailler en compagnie des agents de santé et de sécurité

Terry Young de Transports Canada et Jim Fidler de Développement des ressources humaines Canada.

- [6] L'agent de santé et de sécurité Alexander a déposé une copie de son rapport avant l'audience et a ensuite témoigné. Je retiens les éléments suivants de son rapport et de son témoignage.
- [7] Le 19 octobre 2000, l'agent de santé et de sécurité Alexander a rencontré M. Tetley, M. Taylor, M. John Winslow, représentant en matière de santé et de sécurité, et M. Dan McConigal, coprésident, comité de la santé et la sécurité au travail. M. Tetley s'est plaint à l'agent de santé et de sécurité Alexander que le repose-pied défectueux exerçait une pression dans le bas de son dos et gênait sa manœuvre des commandes du régulateur et des freins. Il a noté ce qui suit dans le formulaire d'enregistrement de son refus de travailler.

[TRADUCTION]

« Le siège et le repose-pied du mécanicien de l'unité 5298 du CN exerçaient une pression sur le bas de mon dos. La position que j'étais contraint de prendre gênait ma manœuvre des commandes du régulateur et des freins. »

- [8] Après une courte réunion, tous les participants se sont rendus à la locomotive 5928 du CN afin d'examiner l'objet des préoccupations de M. Tetley. Pendant ce temps, MM. Tetley et Taylor ont pris place tour à tour dans le siège du conducteur et ils ont exprimé leur point de vue à l'agent Alexander. D'après le rapport de l'agent de santé et de sécurité Alexander :

[TRADUCTION]

« M. Tetley a montré que ses jambes étaient élevées au-dessus du siège par le repose-pied défectueux, ce qui entravait son accès aux commandes de la locomotive. M. Taylor a ensuite montré comment le siège pouvait être ajusté et les différents endroits où l'on pouvait placer ses pieds et il a déclaré que " ce n'était qu'une question de confort ". Une fois assis dans le siège, j'ai tenté d'ajuster le repose-pied, qui était à environ 6 pouces du plancher, sans y arriver, car il n'était plus réglable. J'ai ensuite tenté de déplacer le siège jusqu'à la limite de ses réglages, mais je n'ai trouvé aucun endroit où je pouvais m'asseoir sur le siège et manœuvrer les commandes de la locomotive, sans perturber et entraver la conduite. »

- [9] L'agent de santé et de sécurité Alexander a ensuite essayé le siège et il a décidé qu'il existait un danger aux termes du Code. Il a informé les parties de sa décision et émis une instruction au CN le lendemain. L'instruction ordonnait au CN de protéger immédiatement toute personne du danger. Il a rédigé ce qui suit dans son instruction, qui est incluse en annexe :

[TRADUCTION]

Il a été déterminé que le repose-pied du siège du mécanicien à bord de la locomotive 5298 était trop élevé et qu'aucun autre réglage ne pouvait l'abaisser. Cette situation empêchait Ross Tetley, le conducteur de la locomotive, d'avoir librement accès aux commandes de la locomotive,

soit le régulateur et les freins direct et automatique, ce qui est crucial pour conduire le train en toute sécurité.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145.(2)a) du *Code canadien du travail*, partie II, de protéger immédiatement toute personne du danger.

- [10] M. Taylor, superviseur de l'exploitation, CN, Thunder Bay, a témoigné à l'audience et offert sa version des événements quant au refus de travailler de M. Tetley. Il a déclaré que M. Tetley s'était plaint pour la première fois, le 18 octobre, que le repose-pied défectueux gênait son dos. Il a dit que M. Tetley ne s'était pas plaint de ce que le repose-pied entravait l'accès aux commandes du régulateur et des freins avant le lendemain, quand l'agent de santé et de sécurité Alexander a procédé à l'enquête sur son refus de travailler. M. Taylor a témoigné que la limite de vitesse pour le train 861 était de 35 milles à l'heure.
- [11] Pendant l'audience, M. Connor, agent de locomotive, a témoigné au nom du CN. Il a expliqué les différentes commandes à bord de la locomotive ainsi que la différence entre le frein direct, le frein d'urgence et le frein dynamique. Il a laissé entendre que le CN demande actuellement à ses conducteurs d'utiliser le frein d'urgence en cas d'urgence, car c'est la méthode la plus rapide pour immobiliser un train. Cependant, lors du contre-interrogatoire, il a concédé à M. Markewich que la position de sa main au moment de l'urgence pouvait influencer sur le choix du frein lorsqu'il conduisait un train léger (un train transportant des wagons vides). [Cette question a été soulevée, car M. Tetley a soutenu que la position de sa jambe, conséquence du repose-pied défectueux, limitait particulièrement l'utilisation du frein direct.]
- [12] M. George Lau, spécialiste principal de la fiabilité mécanique, CN, a témoigné. Il a expliqué la conception, la construction et l'utilisation du siège du conducteur à bord de la locomotive 5298 du CN. Il a convenu que le repose-pied défectueux rendait inopérante la fonction ergonomique du siège, mais il a soutenu qu'il n'aurait pas entravé l'accès de M. Tetley aux commandes de la locomotive. À ce moment-là, M. Kruk a produit des photographies et une vidéo afin de montrer la proximité entre les différentes commandes de la locomotive et le siège.
- [13] M. Tetley a témoigné relativement à sa version des événements. Il a insisté avoir dit à M. Taylor, le 18 octobre, que le repose-pied défectueux entraînait un problème avec les commandes lorsque M. Taylor a enquêté sur son refus de travailler. Il a réitéré, qu'à cause du siège défectueux, sa jambe gauche entravait le régulateur et sa hanche gauche gênait la poignée du frein direct. M. Markewich a présenté des photographies de M. Tetley assis dans le siège afin de montrer à quel point l'accès aux commandes de la locomotive était limité. Lors du contre-interrogatoire, M. Tetley a convenu

que le frein d'urgence était la méthode privilégiée pour freiner. Il a également concédé à M. Kruk qu'il aurait pu demander à son conducteur de prendre la relève s'il avait eu besoin d'une pause.

\*\*\*\*

- [14] Le rôle d'un agent d'appel dans le cadre d'un appel d'une instruction par un agent de santé et de sécurité est énoncé dans le paragraphe 146.1(1) du Code. Le paragraphe 146.1(1) est ainsi libellé :

146.1(1) Saisi d'un appel formé en vertu du paragraphe 129(7) ou de l'article 146, l'agent d'appel mène sans délai une enquête sommaire sur les circonstances ayant donné lieu à la décision ou aux instructions, selon le cas, et sur la justification de celles-ci. Il peut :

- (a) soit modifier, annuler ou confirmer la décision ou les instructions;...  
[Souligné par mes soins]

- [15] Dans la présente affaire, l'agent de santé et de sécurité Alexander a décidé que le repose-pied défectueux de la locomotive 5928 du CN constituait un danger et il a donné l'ordre au CN de protéger immédiatement toute personne du danger. Si je conviens qu'il existait un danger, je dois confirmer ou modifier l'instruction qu'il a émise au CN le 19 octobre 2000. Si je décide qu'il n'existait pas de danger, je dois alors annuler l'instruction.

- [16] Au paragraphe 122.(1) du Code, le terme « danger » est ainsi défini :

« danger » Situation, tâche ou risque -- existant ou éventuel -- susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade -- même si ses effets sur l'intégrité physique ou la santé ne sont pas immédiats -- avant que, selon le cas, le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée. Est notamment visée toute exposition à une substance dangereuse susceptible d'avoir des effets à long terme sur la santé ou le système reproducteur. [Souligné par mes soins]

- [17] Afin de décider qu'il existait un danger dans ce cas-ci, je dois conclure, à partir de la preuve, que le repose-pied défectueux constituait un risque susceptible de causer des blessures avant qu'il ne puisse être corrigé à la fin du voyage. À cet égard, je fais les observations suivantes.

- [18] Premièrement, l'alinéa 125.(1)t) du Code exige de l'employeur :

de veiller à ce que l'équipement -- machines, appareils et outils - utilisé par ses employés pour leur travail soit conforme aux normes réglementaires de santé, de sécurité et d'ergonomie, et sécuritaire dans tous les usages auxquels il est destiné; [Souligné par mes soins]

- [19] Dans le cas des employés qui sont à bord des trains, une norme ergonomique est énoncée dans l'article 10.5 du *Règlement sur la santé et*

*la sécurité au travail (trains)*. L'article 10.5 du Règlement est ainsi libellé :

10.5 La conception et la disposition des cadrans et des tableaux de commande du matériel roulant automoteur ainsi que la conception et la disposition générale de la cabine ou du poste du conducteur ne doivent pas nuire à celui-ci dans ses manœuvres ni l'empêcher de manœuvrer le matériel roulant. [Souligné par mes soins]

Je suis, par conséquent, convaincu que le repose-pied défectueux constituait une infraction à la partie II et au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)*.

- [20] De plus, il n'y a aucun doute dans mon esprit que le repose-pied défectueux atténuait l'ajustement ergonomique entre M. Tetley et les commandes de la locomotive et, de ce fait, diminuait l'efficacité optimale de manœuvre de M. Tetley. À mon avis, cela aurait dû préoccuper grandement M. Taylor lorsqu'il a enquêté sur le refus de travailler de M. Taylor. Au lieu de cela, M. Taylor s'est concentré sur la façon dont M. Tetley aurait pu placer ses pieds et son corps afin de continuer de veiller aux commandes de la locomotive. Cela ne détermine toutefois pas que le repose-pied défectueux constituait un danger.
- [21] Deuxièmement, j'estime, dans ce cas-ci, que M. Tetley a initialement refusé de travailler parce que le repose-pied défectueux exerçait une pression dans le bas de son dos. Bien qu'il puisse avoir soutenu en même temps que le repose-pied défectueux avait une incidence sur son accès aux commandes de la locomotive lorsqu'il s'est plaint à M. Taylor, je ne suis pas convaincu qu'il l'ait précisé dans le but de fournir un motif à son refus de travailler. S'il l'avait fait, la note du 18 octobre 2000 de M. McConigal au sujet de la conclusion du comité de santé et de sécurité, qui avait enquêté conjointement avec M. Taylor sur le refus de travailler de M. Tetley, en aurait fait mention. Au lieu de cela, la première allusion officielle à la question de l'accès aux commandes de la locomotive figure dans le formulaire d'enregistrement du refus de travailler que M. Tetley a rempli le 19 octobre 2000 pour l'agent de santé et de sécurité Alexander.
- [22] Troisièmement, pendant l'enquête de l'agent de santé et de sécurité Alexander sur le refus de travailler, M. Taylor a insisté pour dire que M. Tetley aurait pu revoir la position de ses pieds et de son corps autour du siège et en arriver à un compromis acceptable, pendant la durée du voyage, entre son confort et un accès efficace aux commandes de la locomotive. C'est-à-dire que M. Tetley aurait pu faire abstraction du repose-pied défectueux et simplement replacer son corps et ses pieds de manière à accéder aux commandes. D'autre part, M. Tetley a déposé ses pieds sur le repose-pied défectueux et soutenu que l'accès aux commandes de la locomotive était limité. D'après son témoignage, l'agent de santé et de

sécurité Alexander semble avoir déterminé qu'il existait un danger en se fondant sur l'obligation de M. Tetley de maintenir ses pieds sur le repose-pied.

- [23] Personne n'a mis en doute que le repose-pied faisait partie intégrante d'un siège ergonomique et que l'ajustement ergonomique entre M. Tetley et sa position par rapport aux commandes de la locomotive était atténué en raison du repose-pied défectueux. M. Taylor était donc dans l'erreur lorsqu'il a caractérisé la situation comme une question de confort. Cela ne détermine toutefois pas que le repose-pied constituait un danger.
- [24] Selon la preuve présentée dans la présente affaire, notamment les photographies des deux parties et l'enregistrement vidéo produit par M. Kruk, j'en conclus que M. Tetley aurait pu ignorer le repose-pied et se replacer dans le siège pendant le voyage afin d'arriver à avoir un accès adéquat aux commandes de la locomotive jusqu'à ce que le train parvienne à destination et soit réparé. Bien que cela aurait compromis la manœuvre ergonomique de la locomotive, je ne suis pas d'avis que le repose-pied défectueux constituait un risque susceptible de causer quelques blessures que ce soit avant qu'il puisse être corrigé à la fin du voyage. Dans ces conditions, j'annule l'instruction émise au CN par l'agent de santé et de sécurité Alexander le 20 octobre 2001.
- [25] Le repose-pied défectueux était en violation de l'alinéa 125.(1)*t* du Code et de l'article 10.5 du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)* et constituait un risque qu'un employeur ou un superviseur prudent aurait éliminé ou diminué sur-le-champ ou dès que possible. Je ne suis toutefois pas autorisé, conformément à l'alinéa 146.1(1)*b* du Code, à émettre une instruction pour une contravention et je ne peux, par conséquent, aborder cette question.

---

Doug Malanka  
Agent d'appel

**ANNEXE****DANS L'AFFAIRE DU CODE CANADIEN DU TRAVAIL  
PARTIE II - SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL****INSTRUCTION À L'EMPLOYEUR EN VERTU DE L'ALINÉA 145(2)a)**

Le 19 octobre 2000, l'agent de santé et de sécurité soussigné a procédé à une enquête dans le lieu de travail exploité par CN Rail, employeur assujéti à la partie II du *Code canadien du travail*, à la gare de triage de Neebing, lieu également connu sous le nom de CN Thunder Bay, après que Ross Tetley eût refusé de travailler.

Ledit agent de santé et de sécurité estime que l'utilisation ou la manœuvre d'une machine ou chose constitue un danger pour un employé en fonction.

*Il a été déterminé que le repose-pied du siège du mécanicien à bord de la locomotive 5298 du CN était trop élevé et qu'aucun autre réglage ne pouvait l'abaisser. Cette situation a empêché Ross Tetley, le conducteur, d'avoir librement accès aux commandes de la locomotive, soit le régulateur et les freins direct et automatique, ce qui est crucial afin de manœuvrer le train en toute sécurité.*

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(2)a) du *Code canadien du travail*, partie II, de protéger immédiatement toute personne du danger.

Fait à Thunder Bay, ce 20<sup>e</sup> jour d'octobre 2000.

Jim Alexander  
Agent de santé et de sécurité  
N<sup>o</sup> 3300

## **RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENT D'APPEL**

**N° de décision :** 01-020

**Demanderesse :** Chemins de fer nationaux du Canada

**Employé :** M. Ross Tetley

**MOTS CLÉ :** danger, siège de locomotive, ergonomie, commandes de la locomotive, frein d'urgence, frein dynamique, frein direct, libre accès, *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)*.

### **DISPOSITIONS :**

Code :122(1), 125.1(f), 128(1), 145(2), 146.(1)

Règlement :10.5

### **RÉSUMÉ :**

Un mécanicien de locomotive de Chemins de fer nationaux du Canada a refusé de travailler et de terminer un voyage parce que le repose-pied de son siège était défectueux. Il a soutenu que cela constituait un danger, car, à cause du repose-pied défectueux, sa jambe gauche entravait l'accès au régulateur et sa hanche gauche gênait l'accès à la poignée du frein direct. L'agent de santé et de sécurité qui a enquêté sur le refus de travailler a convenu que le repose-pied défectueux créait un danger et il a ordonné à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada de protéger immédiatement toute personne du danger.

À la suite de son examen, l'agent d'appel a annulé l'instruction. Il a conclu que le repose-pied défectueux était en violation du Code et du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)* et qu'il constituait un risque pour le mécanicien de locomotive, mais qu'il n'était pas un danger.