

PARTIE II
SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

Révision en vertu de l'article 146 de la Partie II du *Code canadien du travail*
des instructions données par l'agent de sécurité

Requérante : Laidlaw Transit Ltd.
Markham (Ontario)
Représentée par : Monica Bell
Directrice régionale, formation des chauffeurs et sécurité

Intimé : Syndicat canadien de la fonction publique
Représenté par Norm James,
Président, section locale 2177

Mise en cause : Mariana Grinblat
Agente de sécurité
DRHC

Devant : Doug Malanka
Agent régional de sécurité
Développement des Ressources humaines Canada

Historique

Laidlaw Transit Ltd. exige que les chauffeurs d'autobus scolaires à son emploi effectuent un contrôle de sécurité de leur véhicule avant de prendre la route. Le contrôle de sécurité comprend la vérification des pneus par une procédure qu'on appelle quelquefois le «test du coup au pneu» ou de «vérification du son». Pour effectuer ce test, le chauffeur de Laidlaw frappe le dessus du pneu (c.-à-d. la bande de parement) avec le côté non tranchant d'une hache à main et, en fonction du son produit, il détermine si la pression du pneu est en-dessous de la limite acceptable ou si le pneu est à plat.

L'agente de sécurité a vu effectuer la vérification pour la première fois le 10 novembre 1997 et elle n'a pas jugé que ce test constituait un danger pour les employés à condition qu'ils aient reçu une formation adéquate sur la manière de procéder. Toutefois, de retour au bureau et s'étant renseignée, elle a décidé que la hachette constituait un danger pour le chauffeur et ce, pour deux raisons. Premièrement, parce qu'à son avis, le chauffeur était en danger pendant qu'il effectuait la vérification et, ensuite, pendant qu'il conduisait le véhicule. Elle a donc écrit à M^{me} Monica Bell, Directrice régionale, formation des chauffeurs et sécurité, le 2 décembre 1997, et conformément à l'alinéa 145(2)(a), elle lui a enjoint de procéder à la protection des employés contre ce danger. M^{me} Bell a demandé la révision des instructions et l'audience a eu lieu à Markham (Ontario) le lundi 16 février 1998.

Audience :

M^{me} Bell représentant Laidlaw et M. James représentant les employés de Laidlaw ont déclaré qu'ils n'appelleraient aucun témoin ni ne déposeraient aucune pièce supplémentaire. En revanche, ils ont demandé de soumettre des arguments afin de justifier la procédure du test du coup au pneu appliquée par Laidlaw. Aucun d'eux n'a interrogé l'agente de sécurité après son témoignage.

Témoignage de l'agente de sécurité

Avant l'audience, l'agente de sécurité Mariana Grinblat a déposé une copie de ses instructions et de son rapport écrit concernant les événements qui l'ont amenée à donner des instructions. On trouvera une copie des instructions en annexe, et son rapport daté du 6 janvier 1998 fait partie du dossier. Il ne sera pas reproduit ici.

L'agente de sécurité Grinblat a déclaré qu'à la demande de M^{me} Bell, elle a assisté au test du coup au pneu chez Laidlaw, à Markham, le 10 novembre 1997. Plus tard, le même jour, elle a écrit à M^{me} Bell pour lui souligner que ni la Partie II du *Code canadien du travail*, ni le *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* ne visait ni ne mentionnait ce type de test. Elle a déclaré qu'à son avis, si le test était fait d'une manière sécuritaire, il ne constituait pas un danger pour la santé et la sécurité des employés présents. Elle a précisé que tous les employés devraient recevoir des instructions sur la manière d'effectuer ce test correctement.

L'agente de sécurité Grinblat m'a affirmé qu'après avoir écrit à M^{me} Bell, elle n'était toujours pas convaincue qu'il n'y avait aucun danger et que, par conséquent, elle a consulté les fonctionnaires du ministère du Transport de l'Ontario, d'autres compagnies de transport et d'autres agents de sécurité. On lui a appris qu'il existait un outil qui permettait de vérifier le son des pneus et qu'en 1994, son collègue, l'agent de sécurité Rod Noel, avait donné des instructions à la division canadienne de Charterways concernant l'utilisation d'une hache pour vérifier le son des pneus. Selon les instructions données en 1994, la compagnie Charterways avait été avisée qu'une hache n'était pas un outil approprié pour vérifier la pression des pneus et que cet instrument avait été conçu uniquement pour fendre ou pour couper. Il était enjoint à la compagnie de procéder à la protection des employés contre ce danger.

Elle a conclu que l'utilisation d'une hache à main pour effectuer le test du coup au pneu comportait deux dangers. Premièrement, la hachette peut rebondir ou être échappée par le chauffeur et heurter ce dernier ou une autre personne. Deuxièmement, ce test ne permet pas de vérifier la pression des pneus et un accident grave peut se produire si la pression du pneu est trop basse. À des fins de cohérence, elle a décidé de donner les mêmes instructions que celles de 1994.

Position de l'employeur

Avant l'audience, M^{me} Bell a fait parvenir à notre bureau un document qui comportait une description des motifs pour lesquels elle demandait la révision des instructions. Le document fait partie du dossier et il ne sera pas reproduit ici.

M^{me} Bell a rappelé que Charterways avait été achetée par Laidlaw et qu'ensemble, les deux entreprises comptaient environ 60 succursales au Canada et employaient quelque 6000 chauffeurs. Dans le cadre de ses fonctions de directrice régionale de la formation des chauffeurs et de la sécurité, elle s'était donné comme objectif, notamment d'établir des procédures uniformes en matière de formation et de vérification dans l'ensemble du réseau de la compagnie.

Elle a reconnu qu'elle n'avait pas mentionné les instructions données en 1994 à Charterways à l'agente de sécurité Grinblat, parce que Charterways et Laidlaw étaient des entreprises distinctes à l'époque et que la vérification des pneus ne se faisait pas nécessairement de la même façon dans les deux entreprises. Par exemple, la hache utilisée par les employés de Charterways au moment où les instructions de 1994 avaient été données était beaucoup plus grosse et lourde. Elle a prétendu que l'utilisation de ce type de hache pouvait constituer un danger.

M^{me} Bell a affirmé devant moi que, le 10 novembre 1997, elle a demandé à un mécanicien de diminuer la pression des pneus; puis, elle a invité l'agente de sécurité Grinblat à tenter de faire elle-même le test. En outre, elle a examiné le programme d'entretien de Laidlaw avec l'agente de sécurité et elle lui a montré comment on formait les chauffeurs sur la manière de vérifier le son. L'agente de sécurité Grinblat a constaté qu'on disait aux chauffeurs de se tenir debout face à la roue et de frapper la bande de roulement du pneu pour éviter que la hache ne rebondisse sur eux. Selon M^{me} Bell, il est à peu près certain que tous les chauffeurs de Laidlaw, sauf peut-être quelques chauffeurs de Charterways, suivent la même procédure.

Concernant l'outil de vérification du son mentionné par l'agente de sécurité Grinblat, M^{me} Bell a déclaré que cet outil n'était pas utilisé partout dans l'industrie et que chaque compagnie avait sa propre procédure et son propre instrument pour effectuer le test. Elle a expliqué qu'elle avait elle-même essayé l'outil de vérification du son et que celui-ci ne lui avait pas semblé utile. Selon M^{me} Bell, l'outil de vérification ne produit pas le même son distinct que la hachette lorsqu'on frappe le pneu et que la pression est en-dessous de la limite acceptable.

Enfin, elle a confirmé que les chauffeurs de Laidlaw n'utilisent pas la hachette pour vérifier la présence de corps étrangers entre les roues ni pour vérifier le tuyau d'échappement arrière comme le mentionnaient les instructions de l'agente de sécurité Grinblat.

Position de l'employé :

Selon sa déposition, M. James est président de la section locale 2177 du SCFP et membre du comité de sécurité et de santé et il travaille chez Laidlaw depuis 1978. À sa connaissance, le test du coup au pneu dont il est ici question n'a jamais été la cause d'un accident.

Selon M. James, ce test n'a pas pour objet de déterminer la pression du pneu, mais d'indiquer au chauffeur que la pression du pneu est peut-être en-dessous de la limite acceptable, voire même qu'il est à plat. Il a ajouté qu'il est important de vérifier le son tous les jours, pendant le contrôle de sécurité, parce qu'il est quasi impossible de voir à l'oeil nu si la pression des pneus d'un véhicule doté d'un montage à roues jumelées est adéquate en raison du fait que le pneu bien gonflé supporte l'autre, empêchant ainsi le chauffeur de voir si le pneu est dégonflé ou à plat. Il a reconnu que le chauffeur ne saurait dire, en vérifiant le son des pneus, si la pression est plus basse

que celle qui est recommandée, mais il a dit que les pneus ne constituent pas un danger à moins que la pression soit suffisamment basse pour qu'on puisse s'en rendre compte par la vérification du son. M. James a confirmé que, lorsque le test du coup au pneu révèle que le pneu n'est pas assez gonflé, le chauffeur demande immédiatement à un mécanicien qualifié de vérifier le pneu.

Il a décrit le test en termes généraux en indiquant que le chauffeur devait se tenir debout ou accroupi devant le pneu et ne frapper que le dessus ou la bande de parement du pneu. Il a affirmé que si la vérification était bien faite, la hachette ne pouvait pas rebondir sur le chauffeur. Il a reconnu qu'elle pouvait rebondir sur le chauffeur si celui-ci frappait le côté du pneu avec la hachette. Cependant, cette manière de procéder allait à l'encontre de la formation reçue.

M. James m'a dit qu'habituellement, la vérification du son du pneu se fait tôt le matin, quelquefois sous la neige ou la pluie et à la noirceur. Il a affirmé que ce serait difficile de mesurer la pression des pneus chaque jour avec une jauge de pression et une lampe de poche parce que, pour ce faire, le chauffeur serait obligé de se traîner à quatre pattes sous le camion. Le sol pouvait être détrempe, boueux et couvert de neige. De plus, il a répété que les mécaniciens vérifient régulièrement l'état des pneus, y compris la pression, tous les 45 jours. Il a reconnu que M^{me} Bell avait raison de dire que les chauffeurs de Laidlaw n'utilisent pas la hachette pour vérifier la présence de corps étrangers entre les roues ni pour vérifier l'état du tuyau d'échappement arrière.

M. James a dit qu'il n'avait jamais utilisé ni vu un outil de vérification du son des pneus. Toutefois, il savait que les chauffeurs d'autres compagnies utilisaient d'autres outils, notamment des barres à clous ou des barres d'acier de type cinch.

Il a reconnu qu'une personne qui se sert d'une hache peut souffrir de maux de dos si la hache est trop lourde ou que le manche est trop long. Selon lui, les hachettes modifiées de Laidlaw pèsent environ 4 livres en tout et elles ont un manche de bois d'environ 12 à 16 pouces de long. Il a ajouté que la partie arrière de la tête de la hachette est plate et que la lame a été émoussée de manière à ce qu'on ne puisse plus l'aiguiser. Il a déjà eu des problèmes de dos, mais il a confirmé qu'il n'avait jamais souffert d'un mal de dos à cause de l'utilisation de la hachette modifiée de Laidlaw en suivant la procédure de vérification des pneus établie par la compagnie.

En réponse à ma question, il a dit qu'il n'avait jamais eu de crevaison en conduisant un autobus, mais il croit qu'un pneu qui n'est pas assez gonflé peut prendre feu si on ne s'en aperçoit pas à temps.

Décision :

Pour rendre une décision en l'espèce, je dois tenir compte des deux aspects du danger soulevés par l'agente de sécurité Grinblat. Je dois donc décider si, au moment où l'agente de sécurité a effectué son enquête, il existait un danger pour le chauffeur pendant qu'il était sur la route dû au fait que le test du coup au pneu ne permet pas de connaître la pression exacte et qu'un pneu dégonflé peut causer un accident. Je dois également décider si, au moment de l'enquête de l'agente de sécurité, le chauffeur qui effectuait la vérification du son des pneus pendant son contrôle de sécurité était en danger parce qu'il pouvait se frapper et se blesser ou frapper ou blesser un autre employé avec la hachette modifiée de Laidlaw.

En ce qui concerne la première question, l'agente de sécurité a déclaré qu'il serait plus sécuritaire pour le chauffeur et les passagers si la pression des pneus était vérifiée tous les jours avec une jauge de pression plutôt que par le test du coup au pneu. Toutefois, le *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST) et le *Code* n'exigent pas que la pression des pneus soit vérifiée tous les jours avec cet instrument. Par contre, l'article 14.20¹ du même règlement prévoit que l'employeur doit établir par écrit des instructions concernant l'inspection, la mise à l'essai et l'entretien des appareils, ce qui comprendrait un autobus scolaire. L'article 14.20 exige également que ces instructions précisent le genre et la fréquence des inspections, des mises à l'essai et des travaux d'entretien; que ces inspections, mises à l'essai et travaux d'entretien soient effectués par une personne qualifiée et qu'un rapport de l'inspection, de la mise à l'essai et des travaux d'entretien soit conservé dans le lieu de travail. Il serait raisonnable qu'un tel programme d'inspection, de mise à l'essai et d'entretien tienne compte, à tout le moins, de la procédure et du calendrier des essais recommandés par le fabricant, le cas échéant.

L'article 14.20 du *RCSST* n'exige pas l'utilisation d'une jauge de pression pour vérifier l'état des pneus, mais il exige que l'employeur mette sur pied son propre programme de vérification efficace des pneus et c'est ce que Laidlaw a fait. À cet égard, aucun témoin n'a établi que le programme de contrôle de Laidlaw, qui consiste en une vérification quotidienne du son des pneus et d'une vérification de la pression tous les 45 jours, ne permet pas d'assurer la maniement sécuritaire des autobus de la compagnie. En l'absence d'une telle preuve et compte tenu du fait que ni le *Code* ni

¹ L'article 14.20 du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé* est ainsi rédigé :

Inspection, essai et entretien

14.20(1) Avant qu'un appareil de manutention motorisé ou manuel soit utilisé pour la première fois dans un lieu de travail, l'employeur doit établir par écrit les instructions concernant l'inspection, la mise à l'essai et l'entretien de l'appareil.

- (2) Les instructions visées au paragraphe (1) doivent préciser le genre et la fréquence des inspections, des mises à l'essai et des travaux d'entretien.
- (3) Les inspections, les mises à l'essai et les travaux d'entretien de l'appareil de manutention doivent être effectués par une personne qualifiée qui :
 - a) se conforme aux instructions visées au paragraphe (1);
 - b) rédige et signe dans chaque cas un rapport de l'inspection, de la mise à l'essai ou des travaux d'entretien qu'elle a effectués.
- (4) Le rapport visé à l'alinéa ~~b)~~ doit comprendre :
 - a) la date de l'inspection, de la mise à l'essai ou des travaux d'entretien effectués ~~par la personne~~ par la personne qualifiée;
 - b) la désignation de l'appareil de manutention inspecté, mis à l'essai ou entretenu;
 - c) les observations de la personne qualifiée concernant la sécurité.
- (5) L'employeur doit conserver, dans le lieu de travail où se trouve l'appareil de manutention motorisé ou manuel, un exemplaire :
 - a) des instructions visées au paragraphe (1), aussi longtemps que l'appareil est en service;
 - b) du rapport visé à l'alinéa ~~b)~~ pendant un an après sa signature.

le *RCSST* ne mentionne la jauge de pression, je ne saurais conclure que la partie du programme de vérification des pneus de Laidlaw qui consiste à en vérifier le son au moyen du test du coup au pneu constitue un danger pour le chauffeur ou pour les passagers sur la route.

En outre, selon M. James, il est pratiquement impossible de voir si les pneus sont à plat ou dégonflés lorsqu'il s'agit d'un véhicule doté d'un montage à roues jumelées. De plus, un pneu dont la pression est en-dessous de la limite acceptable peut prendre feu ou causer un accident sur la route. Cela m'amène à conclure qu'en l'absence d'une vérification quotidienne des pneus avec une jauge de pression, la procédure imposée par Laidlaw permet au chauffeur d'effectuer au moins une vérification succincte de son autobus tous les jours, avant de le conduire.

Puisque que le test du coup au pneu utilisé chez Laidlaw ne crée aucun danger pour le chauffeur ou les passagers sur la route, je dois maintenant déterminer si, au moment de l'enquête de l'agente de sécurité, les chauffeurs étaient en danger en effectuant ce test pendant le contrôle de sécurité.

L'agente de sécurité a déclaré qu'après avoir été témoin de la procédure du test du coup au pneu appliquée chez Laidlaw à Markham, le 10 novembre 1997, elle a consulté d'autres personnes. Par suite des renseignements obtenus, elle a décidé qu'il était inopportun d'utiliser une hachette pour vérifier l'état des pneus et, à des fins de cohérence, elle a donné les mêmes instructions que celles données à Charterways en 1994.

Toutefois, compte tenu des éléments de preuve, les deux situations comportent des différences importantes. Premièrement, la hachette modifiée utilisée chez Laidlaw est plus petite et plus légère que la hache non modifiée et de dimension ordinaire utilisée chez Charterways en 1994. Deuxièmement, la lame de la hache de Laidlaw a été émoussée de manière telle qu'elle ne peut plus servir pour couper ou pour fendre. Enfin, les employés de Laidlaw ont reçu des instructions relativement à l'utilisation sécuritaire de la hachette pour faire le test et éviter de se blesser.

Quant à l'outil de vérification mentionné par l'agent de sécurité, je serais porté à croire que, s'il existe un outil spécial pour effectuer la vérification, il faudrait l'utiliser à l'exclusion de tout autre. Toutefois, M^{me} Bell et M. James ont affirmé que l'industrie n'a adopté aucune pratique courante et n'accepte et ne reconnaît pas l'outil en question à grande échelle. Ce témoignage a été confirmé par le fait que l'agente de sécurité a été incapable de trouver un tel outil afin de l'apporter à l'audience.

Je dispose également du témoignage de M^{me} Bell qui a affirmé que la hachette modifiée est plus efficace pour déterminer le niveau de pression d'un pneu que l'outil de vérification du son parce qu'elle produit un son plus particulier. Puisqu'il est extrêmement dangereux qu'un pneu soit dégonflé ou à plat, il me semble que la capacité de produire un son particulier constitue un critère important afin de déterminer l'utilité d'un outil lors d'une vérification. Compte tenu des éléments de preuve présentés, je suis convaincu que la hachette modifiée de Laidlaw est un bon instrument pour effectuer ce test.

Quand à la possibilité que le chauffeur ou un autre employé soit frappé par la hachette modifiée, M. James a expliqué que si on suit la procédure utilisée chez Laidlaw, si la hachette rebondit, sa trajectoire suivra une courbe qui l'éloignera du chauffeur. C'est ce que, selon moi, l'agente de sécurité a constaté lorsqu'elle a été témoin du test le 10 novembre 1997 et qu'elle a affirmé à M^{me} Bell qu'il était impossible que celui-ci constitue un danger pour la santé et la sécurité des employés présents s'il était effectué de cette manière.

Je suis donc convaincu, d'après la prépondérance de la preuve, que les instructions données à Charterways en 1994 ne s'appliquent pas en l'espèce et que la première évaluation du test par l'agente de sécurité Grinblat était la bonne. C'est-à-dire que si les chauffeurs reçoivent des instructions et de la formation sur la procédure à suivre et qu'ils n'utilisent que la hachette modifiée de Laidlaw qui est plus légère et plus petite, le test ne constitue pas un danger pour le chauffeur ou d'autres employés.

Pour ces motifs, **j'annule** les instructions données à Laidlaw, North York (Ontario), le 2 décembre 1997 par l'agente de sécurité M. Grinblat, conformément à l'alinéa 145(2)a).

Décision rendue le 30 avril 1998.

Doug Malanka
Agent régional de sécurité

DANS L'AFFAIRE DU *CODE CANADIEN DU TRAVAIL*
PARTIE II - SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTIONS DONNÉES À L'EMPLOYEUR EN VERTU DE L'ALINÉA 145(2)a)

Le 17 novembre 1997, l'agente de sécurité soussignée a effectué une inspection du lieu de travail de LAIDLAW TRANSIT LTD., employeur assujéti au *Code canadien du travail*, Partie II, au 30, HERITAGE ROAD, MARKHAM (ONTARIO), ledit lieu de travail étant quelquefois connu sous le nom de Laidlaw.

L'agente de sécurité estime que l'utilisation d'une hache comme outil par les chauffeurs d'autobus pour vérifier les pneus dans le cadre d'un contrôle de sécurité constitue un danger pour un employé au travail.

L'employeur exige que les chauffeurs d'autobus scolaires effectuent un contrôle de sécurité de leur véhicule avant de partir. Selon les instructions qui leur ont été données, les chauffeurs doivent se servir de la hache à lame tranchante d'un seul côté dont est muni chaque autobus et qui sert d'équipement de secours, comme outil de vérification de la pression des pneus. Selon les instructions qu'ils ont reçues, ils doivent frapper les pneus avec le côté plat de la hache. Ils doivent également frapper entre les roues arrière afin de vérifier la présence de corps étrangers et appuyer sur le tuyau arrière d'échappement avec la tête de la hache afin de s'assurer qu'il est bien fixé.

Une hache n'est pas un outil approprié pour cette tâche et cet outil n'a pas été conçu à cette fin et ne doit être utilisé que pour fendre ou couper. La lame pourrait également constituer un danger pour l'utilisateur qui la manie mal ou elle frappe quelqu'un.

Aux termes de l'article 124 du *Code canadien du travail* - Partie II : «L'employeur veille à la protection de ses employés en matière de sécurité et de santé au travail.»

Par conséquent, je vous enjoins, conformément à l'alinéa 145(2)a), partie II du *Code canadien du travail* de procéder à la protection des employés immédiatement.

Fait à North York, le 2 décembre 1997.

M. GRINBLAT (MY)
Agente de sécurité
1712

À : LAIDLAW TRANSIT LTD.
30 HERITAGE ROAD
MARKHAM (ONTARIO)
L3P 1M4

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Demanderesse : Laidlaw Transit Ltd., Markham (Ontario)

Intimé : SCFP

MOTS CLÉS

Autobus scolaires, entretien des pneus et horaires de vérification, montage de roues jumelées, pneus dégonflés/à plat, test du coup au pneu/de vérification du son, outil de vérification du son, hachette, rebondissement, danger.

DISPOSITION LÉGISLATIVE

Code : alinéa 145(2)a)

RÉSUMÉ

Laidlaw Transit Ltd. exige que les chauffeurs d'autobus scolaires à son emploi effectuent un contrôle de sécurité de leur véhicule avant de prendre la route. Le contrôle de sécurité comprend la vérification des pneus, procédure qu'on appelle quelquefois «test du coup au pneu». Pour effectuer ce test, le chauffeur de Laidlaw frappe le dessus du pneu (c.-à-d. la bande de parement) avec le côté non tranchant d'une hache à main et, en fonction du son produit, il détermine si la pression du pneu est en-dessous de la limite acceptable ou si le pneu est à plat.

L'agente de sécurité a vu effectuer le test pour la première fois le 10 novembre 1997 et elle a décidé plus tard que la hachette constituait un danger pour le chauffeur et ce, pour deux raisons. L'agente de sécurité a estimé que le chauffeur était en danger pendant qu'il effectuait le test et, ensuite, pendant qu'il conduisait le véhicule. Elle a donc écrit à M^{me} Monica Bell, Directrice régionale, formation des chauffeurs et sécurité, le 2 décembre 1997, et conformément à l'alinéa 145(2)a), elle lui a enjoint de procéder à la protection des employés contre ce danger. M^{me} Bell a demandé la révision des instructions et l'audience a eu lieu à Markham (Ontario) le lundi 16 février 1998.

Selon les éléments de preuve, ni le *Code* ni le *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST) n'exige que les conducteurs vérifient la pression des pneus avec une jauge tous les jours. Par contre, l'article 14.20 du même règlement exige que les employeurs établissent leur propre programme d'inspection et d'entretien, ce que Laidlaw a fait.

L'agent régional de sécurité a conclu qu'en l'absence d'éléments de preuve démontrant que le programme de vérification des pneus de Laidlaw ne permet pas d'assurer le maniement sécuritaire de leurs autobus, il ne pouvait décider que la partie du programme de Laidlaw qui comporte le test du coup au pneu constitue un danger pour le chauffeur ou les passagers lorsque le véhicule est sur la route.

En outre, il a souligné que puisqu'un pneu à plat ou dont la pression est en-dessous de la limite acceptable peut causer un accident de la route ou prendre feu, la procédure de vérification appliquée chez Laidlaw semblait constituer un moyen de contrôle de sécurité minimum à effectuer tous les jours, avant la conduite d'un véhicule.

Ayant décidé que le test du coup au pneu ne constitue pas un danger pour le chauffeur ou les passagers pendant la conduite de l'autobus lorsqu'il est effectué en conjonction avec la vérification de la pression des pneus au moyen d'une jauge tous les 45 jours, l'ARS a ensuite examiné la préoccupation soulevée par l'agente de sécurité, savoir qu'il y avait un danger pour les employés qui effectuaient le test du coup au pneu.

Compte tenu des éléments de preuve, l'ARS a décidé que les instructions données à Charterways en 1994 ne s'appliquaient pas en l'espèce et que la première évaluation de l'agente de sécurité Grinblat était la bonne. C'est-à-dire que si les chauffeurs reçoivent une formation et des instructions concernant la méthode appropriée d'effectuer le test du coup au pneu et qu'ils n'utilisent que la hachette modifiée de Laidlaw qui est plus légère et plus petite et dont la lame a été émoussée au point qu'elle ne peut plus couper, il n'y a aucun danger pour le chauffeur ou les autres employés qui effectuent le test.

Pour ces motifs, l'agent régional de sécurité (ARS) a **annulé** les instructions données par l'agente de sécurité en vertu de l'alinéa 145(2)a).