

Dossier n° : 2008-35
Décision n° : OHSTC-09-026

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

T. Bucknor
appelant

et

Tokmakjian Inc.
intimée

Le 26 juin 2009

Décision rendue par l'agent d'appel Douglas Malanka.

A comparu pour l'appelant

T. Bucknor, chauffeur d'autobus, Tokmakjian Inc.

A comparu pour l'intimée

B. Pistillo, gestionnaire, directeur du transport, Tokmakjian Inc.

Introduction :

- [1] L'appel dans la présente affaire a été interjeté en application du paragraphe 129(7) de la partie II du *Code canadien du travail* (le *Code*) qui a trait à l'appel à l'encontre d'une décision d'absence de danger rendue par un agent de santé et de sécurité. Une audience a eu lieu le 25 février 2009, après quoi les parties ont présenté d'autres documents et une argumentation écrite.

Contexte

- [2] L'agente de santé et de sécurité (l'ASS) Karen Malcolm n'a pas comparu à l'audience, mais les faits suivants sont tirés de son document intitulé *Refusal to Work Case of Danger – Investigation Report and Decision* (rapport d'enquête et décision — refus de travailler en cas de danger), daté du 10 novembre 2008 et de son document intitulé *Rapport narratif sur les assignations*, daté du 17 novembre 2008, qui ont tous deux été fournis aux parties avant l'audience.
- [3] Le 6 novembre 2008, l'appelant, T. Bucknor, un chauffeur d'autobus chez Tokmakjian Inc., a rencontré l'ASS Karen Malcolm au stationnement du Centre communautaire Thornhill qui se trouve à l'angle de l'avenue Bayview et de la rue John à Toronto, en Ontario. Étaient également présents B. Pistillo, gestionnaire des transports, N. Chung, gestionnaire adjoint des opérations et S. Smart, représentant en santé et sécurité au travail, également de Tokmakjian Inc. L'ASS Malcolm a saisi qu'elle devait faire enquête sur la plainte de T. Bucknor déposée devant elle le 4 novembre 2008 sur les préoccupations en matière de sécurité qu'il avait au sujet de sa conduite de l'autobus dans le stationnement du Centre communautaire Thornhill. Elle croyait que son enquête pourrait permettre d'éviter un refus de travailler de la part de T. Bucknor.
- [4] L'ASS Malcolm a déclaré dans son *Rapport narratif sur les assignations* que T. Bucknor est arrivé au volant d'un autobus urbain et a été remplacé par un autre chauffeur pour pouvoir participer à son enquête. T. Bucknor a informé l'ASS que dans les faits, il refusait de travailler. T. Bucknor l'a en outre informée que son refus de travailler était notamment fondé sur le danger d'entrer dans le Centre communautaire Thornhill et d'en sortir.
- [5] Le rapport de l'ASS Malcolm mentionne que B. Pistillo ne croyait pas qu'il y avait un danger pour T. Bucknor et l'ASS Malcolm a ensuite fait enquête sur la plainte en matière de santé et sécurité de T. Bucknor en la traitant comme un refus de travailler.

- [6] D'après le rapport d'enquête et décision – refus de travailler en cas de danger de l'ASS Malcolm, elle a décidé que T. Bucknor ne courait aucun danger en conduisant dans le stationnement du Centre communautaire Thornhill et elle a informé les parties oralement de sa décision. Entre autres choses, l'ASS Malcolm a formulé les observations suivantes dans son rapport sur sa décision d'absence de danger :
- L'itinéraire existe depuis un certain nombre d'années.
 - L'autobus n'arrête pas pour faire monter ou descendre des passagers au Centre.
 - Des piétons et des voitures se déplaçaient dans l'aire de stationnement pendant l'heure au cours de laquelle elle a observé le stationnement, soit environ de 14 h à 15 h.
 - Au cours de cette période, 3 autobus de Tokmakjian Inc. sont entrés sur le site du Centre communautaire Thornhill.
 - B. Pistillo a fait arrêter les trois autobus et l'ASS Malcolm a demandé aux chauffeurs si ils avaient des préoccupations en matière de santé et de sécurité en ce qui concerne la conduite dans le stationnement.
 - Ils ont dit à l'ASS Malcolm qu'ils n'avaient aucun problème, mais ils ont convenu qu'ils font particulièrement attention lorsqu'ils conduisent dans le stationnement du Centre communautaire Thornhill.
- [7] L'ASS Malcolm a déclaré dans son *Rapport narratif sur les assignations* qu'elle n'avait pas demandé à T. Bucknor de remplir et de signer un formulaire Enregistrement d'un refus de travailler de Développement des ressources humaines Canada (DRHC) le 6 novembre 2008 lorsqu'elle a fait enquête sur son refus de travailler. Elle lui a donc fait parvenir par courriel un formulaire Enregistrement d'un refus de travailler le 7 novembre 2008 et lui a demandé de remplir le formulaire et de le lui retourner. T. Bucknor s'est plutôt rendu au bureau de DRHC le 10 novembre 2008 et y a rempli le formulaire.
- [8] L'ASS Malcolm a également confirmé dans son *Rapport narratif sur les assignations* que le 12 novembre 2008, elle s'est rendue à une réunion chez Tokmakjian Inc. pour communiquer aux parties une confirmation écrite de sa décision d'absence de danger rendue de vive voix le 6 novembre 2008 concernant le refus de travailler de T. Bucknor. Sa confirmation écrite de la décision était datée du 12 novembre 2008.
- [9] D'après son *Rapport narratif sur les assignations*, T. Bucknor l'a informée qu'elle n'avait pas fait enquête sur son refus de travailler de manière appropriée parce que son refus de travailler était notamment fondé sur le danger d'entrer dans le stationnement et d'en sortir.

T. Bucknor a écrit ce qui suit dans son formulaire Enregistrement d'un refus de travailler rempli et soumis à DRHC le 10 novembre 2008 :

[traduction]

Conditions de travail dangereuses et périlleuses reliées à l'entrée dans le Centre communautaire Thornhill et à la sortie du Centre, qui se trouve à l'angle nord-est de la rue John et de l'avenue Bayview.

- [10] L'ASS Malcolm a informé B. Pistillo par courriel le 17 novembre 2008 qu'elle n'avait pas fait enquête sur les préoccupations en matière de santé et de sécurité que mentionnait T. Bucknor dans son formulaire Enregistrement d'un refus de travailler daté du 10 novembre 2008 parce qu'elle croyait que pour T. Bucknor, le problème de santé et de sécurité en date du 6 novembre 2008 consistait à conduire dans l'aire de stationnement. Elle lui a conseillé de mener l'enquête de l'employeur comme l'exige le *Code* et de décider, advenant qu'il soit d'accord avec T. Bucknor, qu'il existait un danger lié à l'entrée dans le Centre communautaire Thornhill et à la sortie de celui-ci. S'il était en désaccord et qu'un règlement ne pouvait être conclu, elle lui conseillait d'informer un agent de santé et de sécurité (ou de demander à T. Bucknor de le faire) du maintien du refus de travailler. Un agent ferait alors enquête.
- [11] Le 20 novembre 2008, T. Bucknor a interjeté appel de la décision d'absence de danger rendue par l'ASS Malcolm le 12 novembre 2008 devant un agent d'appel en application du paragraphe 129(7) du *Code* et j'ai été saisi de l'affaire. L'examen par un agent d'appel en conformité avec l'article 146.1 du *Code* est un examen *de novo* et tous les aspects du danger soulevés par T. Bucknor relativement à l'entrée et à la conduite sur le site du Centre communautaire Thornhill et à la sortie de ce site ont été pris en compte dans le cadre de mon examen.

Question en litige

- [12] La question posée dans cette affaire consiste à déterminer s'il existe ou non un danger pour T. Bucknor lorsqu'il entre et conduit sur le site du Centre communautaire Thornhill et en sort au volant de son autobus.

Observations des parties :

Observations de l'appelant

- [13] T. Bucknor a témoigné qu'il doit tourner à gauche tout en traversant deux voies de circulation orientées vers le nord sur l'avenue Bayview pour entrer sur le site du Centre communautaire Thornhill. Il prétendait que cette situation représente un danger parce que l'intersection n'est pas

contrôlée par des feux de circulation. Il doit par conséquent attendre qu'il n'y ait plus de circulation sur les voies orientées vers le nord sur l'avenue Bayview ou qu'on lui cède le droit de passage.

- [14] T. Bucknor prétendait que c'est dangereux, parce qu'il ne peut pas toujours compter sur tous les véhicules qui sont dans la voie orientée vers le nord pour ralentir ou arrêter afin de le laisser négocier son virage en toute sécurité. Il a ajouté que les véhicules qui tournent à gauche en sortant du Centre communautaire Thornhill se précipiteront devant l'autobus pour profiter de la circulation au ralenti dans les voies orientées vers le nord, ce qui rend le virage plus dangereux pour lui.
- [15] T. Bucknor affirmait que le Centre communautaire Thornhill est un centre communautaire très occupé et qu'il peut y avoir jusqu'à 300 personnes sur place en tout temps. Il soutenait qu'une fois sur le site du Centre communautaire Thornhill, l'autobus doit avancer sur une distance d'environ 15 mètres jusqu'à un panneau d'arrêt où il doit alors tourner à droite. Comme la chaussée est étroite, il soutenait que l'autobus doit prendre un grand rayon de braquage, ce qui fait qu'il empiète sur la voie en sens inverse et qu'il se trouve très proche de l'allée d'entrée du centre communautaire. T. Bucknor concluait que cela pose un danger pour les nombreux piétons qui se servent des installations au Centre communautaire Thornhill, ce qui comprend les enfants et les personnes âgées. Il ajoutait que le danger augmente du fait que les cyclistes et les voitures peuvent emprunter la voie de droite, inconnue du chauffeur, pendant que le chauffeur de l'autobus urbain fait le grand virage à droite.
- [16] T. Bucknor soulignait que pendant que l'ASS Malcolm était au Centre communautaire Thornhill pour effectuer son enquête, une voiture s'est dirigée vers l'autobus en tournant à droite à cet endroit et l'autobus a dû monter sur la bordure de la chaussée pour éviter une collision avec la voiture.
- [17] T. Bucknor prétendait que le danger de se déplacer sur le site du Centre communautaire Thornhill est empiré du fait qu'il peut y avoir jusqu'à trente voitures stationnées le long de la chaussée étroite, ce qui a entraîné des situations dans lesquelles des voitures ont frappé un autobus en reculant d'une place de stationnement. T. Bucknor ajoutait qu'il a vécu de nombreux incidents au Centre. Par exemple, un enfant est sorti en courant d'une voiture stationnée pour se rendre au Centre communautaire Thornhill et il a dû freiner sur-le-champ pour éviter de frapper l'enfant. T. Bucknor a témoigné qu'il a signalé 120 incidents survenus au Centre communautaire Thornhill à B. Pistillo, S. Smart, au représentant en santé et sécurité et à K. Skrepnek, agent de la sécurité de la flotte et de la conformité chez Tokmakjian Inc. Il s'est ensuite plaint à l'ASS Malcolm.

- [18] T. Bucknor soutenait que la situation constitue un danger parce que les collisions évitées de justesse avec des enfants l'ont secoué émotionnellement pendant la majeure partie de son quart de travail et qu'il craint l'impact sur sa santé mentale si une collision devait entraîner une blessure ou un décès. T. Bucknor a expressément fait référence à la définition de danger contenue dans le *Code* et a soutenu que le *Code* lui impose également une obligation si ses activités mettent en danger la santé et la sécurité d'une personne.
- [19] T. Bucknor soutenait également qu'il existe un danger lorsqu'il sort du site du Centre communautaire Thornhill et tourne à droite pour se diriger vers l'ouest sur la rue John. Il a témoigné que l'intersection est étroite et que le chauffeur de l'autobus urbain doit prendre un virage large, ce qui amène le chauffeur à empiéter sur la deuxième voie de la circulation qui se dirige vers l'ouest et occasionne un danger de collision avec un véhicule qui se déplace dans la deuxième voie sur la rue John ou avec un autre véhicule qui tourne à gauche sur la rue John. T. Bucknor a en outre affirmé que lorsque l'autobus s'engage dans un virage à droite large, une bicyclette ou un autre véhicule peut, à l'insu du chauffeur d'autobus, se placer à côté de l'autobus et occuper la voie. Comme l'autobus doit tourner à droite dès le coin de rue suivant pour se diriger vers le nord sur l'avenue Bayview, il se peut qu'une voiture entre en collision avec l'arrière de l'autobus, ce qui s'est déjà produit.

Observations de l'intimé

- [20] B. Pistillo a témoigné que le Centre communautaire Thornhill est un point de demi-tour et qu'il n'y a pas d'arrêts de service pour laisser sortir des passagers ou en faire monter.
- [21] Il a déclaré que la York Regional Transit (YRT) établit les itinéraires suivis par les chauffeurs de la Tokmakjian Inc. et que bien que la YRT demande à la Tokmakjian Inc. sa contribution, celle-ci n'exerce pas de contrôle sur l'établissement des itinéraires.
- [22] N. Chung a ajouté que la YRT a actuellement une équipe d'évaluation des risques lorsque les itinéraires sont établis et que la Tokmakjian Inc. peut faire part de ses préoccupations, le cas échéant, à cette équipe d'évaluation des risques. Toutefois, la Tokmakjian Inc. ne participe pas aux évaluations des risques de la YRT.
- [23] B. Pistillo a déclaré que la Tokmakjian Inc. a informé la YRT des préoccupations de T. Bucknor en matière de sécurité relativement au point de demi-tour du Centre communautaire Thornhill et la YRT se penche sur la question. B. Pistillo a précisé que malgré cette observation

formulée à YRT, il n'est pas d'accord avec T. Bucknor pour dire que le point de demi-tour au Centre communautaire Thornhill représente un danger.

- [24] B. Pistillo a témoigné que tous les chauffeurs sont formés pour conduire de façon préventive et suivent régulièrement des cours de recyclage. Il a déclaré qu'il faut redoubler de prudence lorsque l'on conduit dans le secteur et les chauffeurs doivent porter attention aux dangers, s'arrêter et attendre au besoin. Il a ajouté que les voitures ne représentent pas un danger pour un chauffeur d'autobus advenant une collision.
- [25] B. Pistillo a témoigné qu'il ignorait si la Tokmakjian Inc. avait effectué une analyse du risque professionnel sur l'itinéraire 3 ou sur le point de demi-tour du Centre communautaire Thornhill. Il a ultérieurement confirmé par écrit qu'il n'avait pas été en mesure de trouver l'identification et l'évaluation du risque professionnel chez Tokmakjian Inc. Il a également confirmé que la YRT était incapable de lui fournir un dossier de l'identification et de l'évaluation du risque menée par eux pour le point de demi-tour du Centre communautaire Thornhill.
- [26] B. Pistillo a nié l'allégation de T. Bucknor selon laquelle il l'avait informé de quasi-collisions impliquant des piétons sur le site du Centre communautaire Thornhill. Il a déclaré qu'il pouvait se souvenir de seulement trois accidents mineurs qui sont survenus au Centre communautaire Thornhill.

Analyse

- [27] La question posée dans cette affaire consiste à déterminer s'il existe ou non un danger pour T. Bucknor lorsqu'il entre et conduit sur le site du Centre communautaire Thornhill, un point de demi-tour sur l'itinéraire 3, et en sort au volant de son autobus. À cette fin, il est nécessaire de prendre en compte la partie II du *Code canadien du travail* ainsi que la preuve et les arguments présentés en l'espèce.
- [28] Le paragraphe 122(1) du *Code* définit le danger de la façon suivante :
- « 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.
- [29] Madame la juge Gauthier a écrit, au paragraphe 36 de sa décision dans l'affaire Juan Verville et Services correctionnels Canada, 2004 CF 767

que pour conclure à la présence d'un danger, il est nécessaire de déterminer dans quelles circonstances un risque potentiel, une situation ou une activité future est susceptible de causer des blessures avant que le risque ou la situation ne soit corrigé ou que l'activité ne soit modifiée, et qu'il doit être raisonnablement possible que de telles circonstances se produiront dans l'avenir. C'est le critère qui sera appliqué dans le présent appel. Voici le texte du paragraphe 36 de cette décision :

[36] Sur ce point, je ne crois pas non plus qu'il soit nécessaire d'établir précisément le moment auquel la situation ou la tâche éventuelle se produira ou aura lieu. Selon moi, les motifs exposés par la juge Tremblay-Lamer dans l'affaire Martin, susmentionnée, en particulier le paragraphe 57 de ses motifs, n'exigent pas la preuve d'un délai précis à l'intérieur duquel la situation, la tâche ou le risque se produira. ...Si l'on considère son jugement tout entier, elle semble plutôt reconnaître que la définition exige seulement que l'on constate dans quelles circonstances la situation, la tâche ou le risque est susceptible de causer des blessures, et qu'il soit établi que telles circonstances se produiront dans l'avenir, non comme simple possibilité, mais comme possibilité raisonnable. [Je souligne.]

[30] Pour trancher la question, j'examinerai comme suit trois situations distinctes que T. Bucknor a soulevé dans le cadre de sa plainte de refus de travailler :

- entrer sur le site du Centre communautaire Thornhill;
- se déplacer sur le site du Centre communautaire Thornhill;
- sortir du site du Centre communautaire Thornhill.

Entrer sur le site du Centre communautaire Thornhill

[31] T. Bucknor alléguait l'existence d'un danger que son autobus vienne en collision avec un autre véhicule à l'entrée du site du Centre communautaire Thornhill parce qu'il n'y a pas de panneau de signalisation à l'intersection et qu'il doit traverser deux voies de circulation sur l'avenue Bayview et faire face à la circulation qui sort du Centre. Il n'a pas fourni de preuve d'autres circonstances rattachées à cette intersection.

[32] À mon avis, on ne pourrait s'attendre à ce qu'aucune de ces circonstances, prise isolément ou ensemble, occasionne une blessure à une personne qui y serait exposée.

[33] Dans de telles circonstances, les chauffeurs doivent redoubler de prudence et prendre les mesures nécessaires pour éviter un accident. À cet égard, la société Tokmakjian Inc. fournit à ses chauffeurs une formation en conduite préventive. Aucune preuve présentée dans cette affaire n'établissait qu'il était impossible pour T. Bucknor d'éviter un

accident en arrêtant et en attendant de pouvoir tourner à gauche en toute sécurité sur le site du Centre communautaire Thornhill.

- [34] Compte tenu de la preuve soumise dans la présente affaire, j'estime qu'il n'est pas raisonnable, dans les circonstances, de prévoir, au-delà des simples spéculations, que le danger pourrait causer une blessure à T. Bucknor avant que le danger puisse être corrigé.

Se déplacer sur le site du Centre communautaire Thornhill

- [35] T. Bucknor alléguait l'existence d'un danger de conduire son autobus sur le site du Centre communautaire Thornhill parce qu'il serait traumatisé s'il devait blesser quelqu'un accidentellement avec son autobus. Il a témoigné qu'il avait vécu plusieurs quasi-collisions impliquant des enfants courant devant son autobus et qu'il est demeuré secoué pour le reste de la journée.

- [36] Il a déclaré que le danger de frapper quelqu'un avec son autobus au Centre communautaire correspond à un danger aux termes du Code dans les circonstances suivantes :

- Il peut y avoir jusqu'à 300 personnes au Centre à tout moment.
- En raison de l'étroitesse de la chaussée, un virage à droite au Centre communautaire Thornhill fait en sorte que les autobus empiètent sur la voie venant en sens inverse et passent à proximité des piétons qui sont debouts sur le trottoir devant l'entrée du Centre.
- La chaussée étroite au Centre communautaire Thornhill est bordée de voitures stationnées.
- Des autobus scolaires se stationnent dans la voie venant en sens inverse pour faire monter ou descendre des passagers.

- [37] Au vu de ce qui précède, il ne fait aucun doute dans mon esprit que les autobus du Centre communautaire Thornhill sont en opération très proche des piétons, ce qui exige que les chauffeurs d'autobus redoublent de prudence. Toutefois, cela ne suffit pas en soi pour établir qu'il existe un danger pour T. Bucknor.

- [38] T. Bucknor allègue avoir vécu environ 120 quasi-collisions au Centre communautaire Thornhill et les avoir déclaré à B. Pistillo, S. Smart, l'agent de santé et sécurité et K. Skrepnek, agent de la sécurité de la flotte et de la conformité chez Tokmakjian Inc. Toutefois, il n'a pas soumis de preuve à l'audience pour corroborer ces quasi-collisions ou

son allégation selon laquelle il les a signalées à B. Pistillo. J'estime que ce fait est important compte tenu de la nature par ailleurs consciencieuse de T. Bucknor démontrée à l'audience.

[39] Sur cette base et compte tenu du témoignage de B. Pistillo selon lequel il n'avait pas reçu de rapports de quasi-collision de T. Bucknor, j'aurais tendance à interpréter les allégations de quasi-collisions faites par T. Bucknor comme étant plus hypothétiques que réelles.

[40] D'autres chauffeurs d'autobus de la Tokmakjian Inc. qui ont été interrogés par l'ASS Malcolm pendant son enquête sur le refus de travailler de T. Bucknor estimaient qu'il n'y avait pas de problèmes à conduire sur le site du Centre communautaire Thornhill, mais qu'il fallait redoubler de prudence. À cet égard, je constate que les chauffeurs d'autobus de la Tokmakjian Inc., dont T. Bucknor, sont formés pour faire de la conduite préventive et suivent des cours de recyclage.

[41] Ayant examiné la preuve qui m'a été soumise dans la présente affaire, j'estime qu'il n'est pas raisonnable dans les circonstances de prévoir, au-delà des simples spéculations, que le danger pourrait causer une blessure à T. Bucknor avant que le danger puisse être corrigé.

Sortie du Centre communautaire Thornhill

[42] T. Bucknor soutenait qu'il existe un danger lorsqu'il sort du Centre communautaire Thornhill et tourne à droite pour se diriger vers l'ouest sur la rue John.

[43] Outre une mention générale d'une voiture qui est entrée en collision à une reprise avec un autobus qui était en train de tourner à droite sur l'avenue Bayview en provenance de la rue John, T. Bucknor n'a pas fourni d'autre preuve pour corroborer l'existence de circonstances qui soulèveraient le risque relié à la sortie du Centre communautaire Thornhill de manière à constituer un danger au sens du *Code*.

[44] Je suis d'avis qu'il n'est pas raisonnable, dans les circonstances présentées, de prévoir, au-delà de simples spéculations, que le danger pourrait causer une blessure à T. Bucknor avant que le danger puisse être corrigé.

Décision

- [45] Je conclus par conséquent que T. Bucknor ne court pas de danger en se déplaçant sur le site du Centre communautaire Thornhill et je confirme la décision de l'ASS Malcolm. Je conclus également qu'il n'y a pas de danger, pour T. Bucknor, relativement à l'entrée dans le site du Centre communautaire Thornhill et à la sortie dudit site avec son autobus.

Douglas Malanka
Agent d'appel

SOMMAIRE DE LA DÉCISION DE L'AGENT D'APPEL

<u>Décision</u>	OHSTC-09-026
<u>Appelant</u>	T. Bucknor
<u>Initmée</u>	Tokmakjian Inc.
<u>Provisions</u>	
<i>Code canadien du travail</i>	122.1, 125.(1)(z.03), 124, 128, 129(7), 145(2), 146.1
<u>Mots-clés</u>	danger, chauffeur d'autobus urbain, activités d'un autobus urbain, centre communautaire, intersections non gardées, entrée dans un centre communautaire, chaussée étroite par le centre communautaire, nombreux piétons, grand stationnement, quasi-collisions, virage à la sortie du centre communautaire.

SOMMAIRE

Un chauffeur d'autobus urbain a refusé de travailler et d'entrer sur le site d'un centre communautaire achalandé utilisé par la société de transport comme point de demi-tour pour les autobus. T. Bucknor s'est plaint que l'intersection à l'entrée du centre communautaire représentait un danger parce qu'il n'y avait pas de dispositifs de signalisation à l'intersection pour contrôler la circulation. Il soutenait également que la conduite sur le site du centre communautaire constituait un danger pour lui et pour autrui parce que les routes étaient étroites, parce que la circulation des piétons et des voitures était importante et parce qu'il a vécu des quasi-collisions impliquant des enfants piétons et la circulation de véhicules. Le chauffeur prétendait finalement que le fait de sortir du site du centre communautaire représentait un danger parce que l'étroitesse de la chaussée au centre communautaire faisait en sorte que l'autobus empiète sur la voie adjacente lorsqu'il tournait à la sortie du centre. Il soutenait que cette situation pourrait entraîner une collision avec l'avant ou l'arrière de l'autobus.

L'agent de santé et de sécurité qui a fait enquête sur le refus de travailler a décidé que la conduite sur le site du centre communautaire ne comportait pas de danger.

L'agent d'appel a confirmé la décision de l'agent de santé et de sécurité selon laquelle la conduite sur le site du centre communautaire ne comporte pas de danger. L'agent d'appel a aussi conclu en ce sens relativement à l'entrée du chauffeur avec son autobus sur le site du centre communautaire et à sa sortie.