Commission des transports Québec

| | | |
|---|---|---|
| NUMÉRO DE LA DÉCISION | : | MCRC10-00231 |
| DATE DE LA DÉCISION | : | 20101122 |
| DATE DE L'AUDIENCE | : | 20101110, à Montréal |
| NUMÉRO DE LA DEMANDE | : | 9-M-30037C-957-P |
| NUMÉRO DE RÉFÉRENCE | : | M10-10541-4 |
| OBJET DE LA DEMANDE | : | Vérification de comportement |
| MEMBRE DE LA COMMISSION | : | Anne-Lucie Brassard |

---

**Bien-Aimé Transport inc.**
NIR : R-569494-9

Personne visée

## DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement d'une personne morale, Bien-Aimé Transport inc. (BA Transport), afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*[1] (la *Loi*).

## LES FAITS

[2] Les déficiences reprochées à BA Transport sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation que la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission lui a transmis par poste certifiée le 11 août 2010, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[1] L.R.Q. c. P-30.3

[3] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés, dans le dossier de comportement (dossier PEVL) de BA Transport pour la période du 21 mai 2008 au 20 mai 2010.

[4] Ce dossier est constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*. Le dossier de BA Transport a été présenté par M$^{me}$ Jocelyne Martin, technicienne à la SAAQ.

[5] Lors de l'audience tenue le 10 novembre 2010, BA Transport est présente et, par choix, elle n'est pas représentée par avocat. M. Pierre Wills Bien-Aimé témoigne pour celle-ci. M$^{e}$ Claire-Élaine Audet représente la Commission.

[6] La Commission explique le déroulement de l'audience.

[7] BA Transport est en activité depuis 2002. L'entreprise effectue majoritairement du transport de conteneurs (95 %) et parfois de marchandises générales (5 %).

[8] M. Pierre Wills Bien-Aimé est le président et actionnaire majoritaire de BA Transport. Ce dernier gère et administre celle-ci avec son frère, M. Pierre Junior Bien-Aimé.

[9] Les activités de transport de l'entreprise sont effectuées à (95 %) à l'intérieur d'un rayon de 160 km de son port d'attache, principalement à Montréal, Québec, Ottawa et Toronto.

[10] BA Transport possède et exploite 3 camions de type « tracteur » ainsi qu'une remorque de type « fourgon ». Elle emploie les services de 2 conducteurs réguliers.

[11] La Commission est saisie de l'affaire puisque le dossier de BA Transport indique une défectuosité mécanique critique constatée le 27 octobre 2009 aux freins et dans l'intervalle d'un an, elle a atteint le nombre de mises hors service prévu au second niveau de la zone de comportement « Sécurité des véhicules ». En effet, 3 mises hors service sont inscrites au dossier de l'entreprise alors que le seuil correspondant au parc de véhicules, à titre de propriétaire, est de 4.

[12] Plus particulièrement, il est indiqué qu'au cours de cette période le dossier de l'entreprise contient les évènements suivants:

- 1 défectuosité mécanique critique le 27 octobre 2009;

- 3 mises hors service les 10 novembre 2008, 6 février 2009 et 13 mai 2010;
- 1 infraction relative à la longueur excessive le 15 octobre 2008;
- 1 infraction relative à la vérification avant départ le 10 novembre 2008;
- les événements inscrits à la section 12.

[13] Une mise à jour du dossier de BA Transport a été déposée lors de l'audience. Cette mise à jour couvre la période du 2 novembre 2008 au 1er novembre 2010. Elle indique:

- l'ajout d'un accident avec dommages matériels survenu le 12 août 2010;
- en date de ce jour, le retrait de 2 évènements dans la section « Sécurité des opérations » dû au portrait de 2 ans de la SAAQ, soit une longueur excessive et une vérification avant départ.

[14] Plusieurs communications écrites de la SAAQ ont été envoyées à l'entreprise concernant la détérioration de son dossier.

[15] Dans son rapport de vérification de comportement daté du 16 juillet 2010, M. Maxime Vaillant, inspecteur au Service de l'inspection de la Commission (l'inspecteur), fait état que l'entreprise est inscrite au Registre de la Commission à titre de propriétaire et exploitant depuis le 28 octobre 2003 et qu'aucune modification n'a été apportée à sa cote de sécurité portant la mention « satisfaisant ».

[16] La Commission fait entendre M. Maxime Vaillant qui relate les différents manquements de l'entreprise énumérés dans son rapport, notamment:

- aucune politique en matière de gestion de la sécurité n'est instaurée, les consignes sont données verbalement;
- des lacunes au point de vue des connaissances concernant les heures de conduite et de repos;
- aucun calendrier des vérifications mécaniques à venir n'est tenu;
- les entretiens préventifs obligatoires aux 6 mois ne sont pas effectués;
- les mesures de freins ne sont pas consignées dans un registre;
- les dossiers conducteurs et véhicules sont non conformes.

[17] Pierre Wills Bien-Aimé mentionne à la Commission qu'aucune formation portant sur la gestion de la sécurité, notamment en regard de l'application de la *Loi*, n'a été suivie par les deux gestionnaires. Il explique avoir acquis son expérience dans le

domaine du transport en travaillant auparavant à titre de conducteur. Il a travaillé un an comme mécanicien dans un garage en Haïti. Il a suivi un cours de mécanique à distance lorsqu'il était en Haïti et un cours de mécanique industrielle en 1998 à Montréal. Il a démarré son entreprise en 2002.

[18] Pierre Wills Bien-Aimé mentionne qu'il effectue lui-même, en tant que mécanicien, les réparations mineures sur ses véhicules et que si les réparations dépassent ses compétences, il les fait effectuées par un garage externe.

[19] Pierre Wills Bien-Aimé explique que l'évènement critique du 27 octobre 2009 concernant le système de freinage est dû à l'exagération des contrôleurs routiers et que cela prend 2 minutes à réparer.

[20] Pierre Wills Bien-Aimé explique que la mise hors service du 10 novembre 2008 concernant l'alimentation en carburant, est dû au fait qu'il avait perdu le bouchon d'alimentation en carburant, qu'il en avait placé un autre et que le contrôleur routier l'a enlevé.

[21] Pierre Wills Bien-Aimé ne se souvient pas des circonstances entourant la mise hors service du 6 février 2009 survenu en Ontario qui concerne le système d'éclairage. Il mentionne cependant que l'évènement est survenu avec une remorque appartenant à un de ses clients.

[22] Pierre Wills Bien-Aimé explique la mise hors service du 13 mai 2010 concernant les freins. Il avait constaté plusieurs défectuosités mineures sur le véhicule ce jour-là, mais n'avait pas remarqué les 3 défectuosités majeures.

[23] Pierre Wills Bien-Aimé mentionne que l'évènement survenu pour longueur excessive ne se reproduira plus, car il va faire attention à cela dès maintenant.

[24] En ce qui concerne l'évènement pour vérification avant départ, Pierre Wills Bien-Aimé avoue avoir oublié son rapport de vérification, mais qu'il n'était pas tenu de l'avoir, car selon lui en bas de 160 km, il n'est pas tenu de le faire!

[25] Pierre Wills Bien-Aimé mentionne à la Commission qu'il a des rencontres plus fréquentes avec son frère et que ce dernier s'implique beaucoup plus dans l'entreprise.

[26] Pierre Wills Bien-Aimé s'engage à mettre ses véhicules en conformité et s'assurer que tout va bien fonctionner.

[27] Pierre Wills Bien-Aimé déclare être en accord avec l'imposition de formation proposée par le procureur de la Commission, si la Commission en voit la nécessité.

## LE DROIT

[28] L'article 26 de la *Loi* habilite la Commission à évaluer si une personne met en péril ou en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins.

[29] L'article 28 de la *Loi* prévoit que lorsque la Commission attribue ou maintient une cote de sécurité « conditionnel », elle peut imposer toute condition qu'elle juge de nature à corriger les déficiences constatées portant notamment sur les véhicules lourds, la qualification des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise.

## ANALYSE

[30] La Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise. Cependant, elle ne mentionne que les faits nécessaires à sa décision.

[31] Il appartient à la Commission d'analyser la preuve qui lui est soumise, de décider des mesures nécessaires et, le cas échéant, de les appliquer. Le dossier et le rapport de l'inspecteur établissent des faits. Toutefois, le rôle de la Commission ne se limite pas à constater des déficiences. La Commission doit apprécier un comportement ainsi que, le cas échéant, les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

[32] Pour ce faire, elle tient compte notamment du contenu du dossier PEVL, des politiques de gestion et d'opérations ainsi que des mesures spécifiques mises en place et de toute autre information mise à sa disposition.

[33] La preuve établit que l'entreprise a des difficultés sous l'aspect « Sécurité des véhicules » avec un évènement critique et ses 3 mises hors service principalement reliées au système de freinage.

[34] De plus, la Commission constate une gestion plutôt artisanale de l'entreprise notamment en regard des déficiences constatées dans le rapport de l'inspecteur et du témoignage de Pierre Wills Bien-Aimé.

[35] La Commission souhaite que l'entreprise effectue un contrôle plus rigoureux au niveau de sa gestion et au niveau de l'état mécanique de ses véhicules.

[36] Au chapitre de l'état de la flotte, l'entreprise doit s'assurer de faire un suivi plus efficace sur les véhicules, de se doter d'un calendrier d'entretien des véhicules et de faire faire l'installation d'indicateurs visuels d'ajustement des freins sur tous les véhicules. De

plus, il est évident que les conducteurs ont une déficience en ce qui concerne la vérification avant départ.

[37] Afin de réconforter la Commission en ce qui concerne la condition mécanique des véhicules de l'entreprise, la Commission demande qu'une tierce partie vérifie leur condition mécanique.

[38] La Commission note que l'entreprise est d'accord pour suivre certaines formations.

## CONCLUSION

[39] La Commission en vient à la conclusion que les déficiences reprochées mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique.

[40] La Commission considère que BA Transport n'a pas toutes les connaissances pour gérer de façon responsable des véhicules lourds et qu'elle devra acquérir des connaissances par le biais de la formation reliée à la gestion de la sécurité.

[41] La Commission estime de plus que les véhicules plus âgés doivent être soumis à une vérification mécanique préventive.

[42] En conséquence, suite à la preuve documentaire et testimoniale, la Commission doit s'assurer que les déficiences ne se reproduiront plus.

**PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :**

**REMPLACE** la cote de sécurité de Bien-Aimé Transport inc., portant la mention « satisfaisant », par une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

**ORDONNE** à Bien-Aimé Transport inc. de faire suivre à Pierre Wills Bien-Aimé et Pierre Junior Bien-Aimé une formation par une institution reconnue sur la *Loi concernant les propriétaires,*

*les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet gestionnaire, d'une durée minimum de 4 heures;

**ORDONNE** à Bien-Aimé Transport inc. de faire suivre à Pierre Wills Bien-Aimé et Pierre Junior Bien-Aimé et à tous ses conducteurs une formation par une institution reconnue sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs*, volet vérification avant départ;

**EXIGE** que la preuve du suivi et de la réussite de ces formations soit transmise au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le 1er mars 2011;

**ORDONNE** à Bien-Aimé Transport inc. d'établir un calendrier d'entretien incluant l'entretien préventif pour tous les véhicules de l'entreprise et d'en faire parvenir la preuve au Service de l'inspection de la Commission au plus tard le 31 décembre 2010;

**ORDONNE** à Bien-Aimé Transport inc. de faire l'installation d'indicateurs visuels d'ajustement de freins sur tous les véhicules et d'en faire parvenir la preuve au Service de l'inspection de la Commission au plus tard le 1er mars 2011;

**ORDONNE** à Bien-Aimé Transport inc. de faire vérifier auprès d'un mandataire de la SAAQ, l'état mécanique de son Ford 1997 et son Kenworth 1987 et de transmettre à la Commission une copie du certificat de vérification mécanique au plus tard le 31 janvier 2011.

Me Anne-Lucie Brassard, avocate
Membre de la Commission

Coordonnées de la Commission des transports du Québec

Service de l'inspection
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Télécopieur : (418) 644-8034

p. j. Avis de recours

c. c. Me Claire-Élaine Audet, pour la Commission des transports du Québec