

NUMÉRO DE LA DÉCISION : MCRC09-00041
DATE DE LA DÉCISION : 20090217
DATE DE L'AUDIENCE : 20090204, à Montréal
NUMÉROS DES DEMANDES : 9-M-30037C-279-P
: 9-M-30037C-334-P
NUMÉROS DE RÉFÉRENCE : M08-06919-2
: M08-07216-2
OBJET DES DEMANDES : Non-respect d'une condition
MEMBRE DE LA COMMISSION : Jean-Yves Reid

Agence de personnel Império inc.

NIR : R-574786-1

Jorge Rivera

NIR : R-590305-0

Érick Ordonez

Sigfrido Sandoval

Personnes visées

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de Agence de personnel Império inc. (API) et de MM. Jorge Rivera (M. Rivera), Érick Ordonez (M. Ordonez) et de Sigfrido Sandoval (M. Sandoval) afin de décider si les manquements à leurs obligations qui leur sont reprochés affectent leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux

dispositions légales la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la *Loi*).

[2] Les déficiences reprochées sont énoncées dans l'avis d'intention et de convocation (avis) daté du 24 octobre 2008 que les services juridiques de la Commission leur ont fait parvenir par courrier recommandé conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] 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

[4] Le 8 juin 2007, la Commission rendait la décision QCRC08-00055, dont les conclusions se lisent comme suit :

[...]

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REMPPLACE la cote de sécurité de Agence de personnel Imperio inc., portant la mention « satisfaisant » et lui attribue une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

IMPOSE à Agence de personnel Imperio inc., de mandater le Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme (CFTR Saint-Jérôme) dont le mandat est décrit ci-après et d'en fournir la preuve auprès du Service de l'inspection de la Commission avant le 1^{er} juin 2008. Le mandat est le suivant :

- a) Préparer des politiques de gestion d'entreprise de transport de personnes (documents écrits et formations).
- b) Formation sur la *Loi* concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds imposée aux gestionnaires et tous les conducteurs;
- c) Formation imposée à M. Riviera et tous les conducteurs sur :
 - la vérification avant départ;
 - la conduite préventive axée particulièrement sur la conduite hivernale (théorique et pratique);
- d) Établir un programme de gestion pour tous les véhicules de l'entreprise :
 - calendrier d'entretien préventif

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

- calendrier d'une gestion très sécuritaire des pneus

ORDONNE à Agence de personnel Imperio inc. de transmettre auprès du Service de l'inspection de la Commission à tous les trois (3) mois pendant une année, un rapport complet des politiques et systèmes mis en place dans l'entreprise et son évolution;

Ces rapports devront être présentés le 1^{er} juillet 2008, le 1^{er} octobre 2008, le 1^{er} février 2009 et le 1^{er} juin 2009.

ORDONNE à Agence de personnel Imperio inc. de faire limiter la vitesse de tous les véhicules de l'entreprise calibrée à 100 km/h et d'en fournir la preuve avant le 1^{er} juin 2008, auprès du Service de l'inspection de la Commission.

STATUE que l'entreprise ne pourra demander une réévaluation de sa cote avant d'avoir complété toutes les ordonnances de la Commission.

[...]

[5] Le 2 juin 2008, par la décision QCRC08-00074, la Commission a prolongé le délai pour faire limiter la vitesse de tous les véhicules de l'entreprise du 1^{er} juin 2008 au 1^{er} août 2008.

[6] Un rapport administratif, daté du 22 août 2008, sur le suivi des conditions et préparé par le Service de l'inspection de la Commission, fait mention que API n'a pas respecté toutes les mesures imposées et que les documents reçus le 10 juillet 2008 ne répondent pas aux exigences de la décision de la Commission.

[7] Les personnes visées ont été convoquées en audience publique le 4 décembre 2008. API et M. Rivera sont absents et non représentés. MM. Sandoval et Ordonez sont présents. Ils réitèrent leur choix de ne pas retenir les services d'un avocat.

[8] Le procureur de la Commission fait entendre l'inspecteur de la Commission qui a préparé le rapport administratif du 22 août 2008. Le témoin confirme que les limiteurs de vitesse n'ont pas été installés sur les véhicules lourds. De plus, le calendrier sur une gestion très sécuritaire des pneus n'a pas été produit.

[9] Sur les faits constitutifs, la Commission a reçu les observations et explications de MM. Sandoval et Ordonez. L'essentiel de leurs témoignages se résume ainsi :

- d'entrée de jeu, ils déposent une lettre non signée, datée du 14 janvier 2008, à l'effet que M. Rivera ne travaille plus pour API depuis cette date puisqu'il a pris sa retraite;

- ils déclarent qu'à titre de gestionnaires et co-actionnaires à 50 % chacun de API, ils ont vendu leurs actions à M. Kirk McConnell en septembre ou octobre 2008. Ils avouent ne pas avoir encore été payés, mais qu'ils quitteront l'entreprise sous peu.

[10] MM. Sandoval et Ordonez demandent à la Commission s'ils peuvent faire entendre M. Julio Silva (M. Silva). La Commission acquiesce. Le témoin affirme qu'il est un travailleur autonome et qu'il assume, au sein de API, le rôle de M. Rivera depuis que ce dernier a pris sa retraite.

[11] M. Silva affirme que l'entreprise a pris tous les moyens pour se conformer à la décision de la Commission. Tous les véhicules lourds sont munis de pneus neufs, qu'un calendrier sur la mesure des pneus a été préparé et que la vérification est faite aux 15 jours.

[12] M. Silva affirme qu'il n'est pas possible de faire installer des limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds de API. Il a fait appel à des concessionnaires, au CFTR et à des spécialistes qui confirment cet état de fait.

[13] M. Silva déclare que le conducteur impliqué dans une infraction le 5 août 2008 a été sanctionné. La lettre de sanction, datée du 5 août 2008, est déposée.

[14] Compte tenu des témoignages et le manque de pièces à produire, la Commission a ajourné l'audience et exigé que le rapport sur les mesures des freins, les factures d'achat des pneus et le résultat de la recherche sur les possibilités d'installer des limiteurs de vitesse sur les véhicules de API soient produits au plus tard le 12 décembre 2008.

[15] La Commission avise les personnes présentes et insiste sur l'importance de la présence du nouvel actionnaire et administrateur de API, M. Kirk McConnell, lors de la continuité de l'audience.

[16] De nouveaux avis de convocation pour le 4 février 2009 ont été expédiés aux personnes visées. Les récépissés attestant la réception des quatre avis sont déposés au dossier. API et M. Rivera sont absents et non représentés. MM. Sandoval et Ordonez sont présents et réitèrent à nouveau leur choix de ne pas retenir les services d'un avocat.

[17] L'inspecteur de la Commission fait part que le calendrier sur les mesures des freins a été reçu le 10 décembre 2008. Ce document démontre, pour chacun des véhicules lourds de API, qu'une vérification est effectuée le 1^{er} et le 15 du mois.

[18] Les rapports, pour la période du 1^{er} juin au 1^{er} décembre 2008, font état de « OK » et sont initialés. Aucune mesure n'est indiquée. Le nom complet et la fonction de la personne responsable de ces contrôles ne sont indiqués sur les rapports.

[19] Quant aux rapports trimestriels à soumettre, l'inspecteur déclare que celui du 1^{er} juillet a été reçu le 10 juillet 2008. Il contient le détail des formations dispensées par le CFTR en juin 2008. Une copie des politiques de API est également transmise.

[20] Le rapport du 1^{er} octobre 2008 a été reçu le 6 octobre 2008. Il consiste en une copie conforme des politiques de l'entreprise déjà soumises en juillet 2008. Il inclut une évaluation de six conducteurs effectuée par le CFTR les 27 et 28 juin 2008.

[21] Le rapport du 1^{er} février 2009 a été reçu le 29 janvier 2009. Le tableau des mesures de freins pour la période du 15 décembre 2008 au 27 janvier 2009 est soumis sous la même forme que celui déposé en juillet 2008.

[22] Un calendrier des entretiens préventifs de quatre véhicules lourds pour l'année 2009 ainsi qu'un rapport de vérification mécanique, émis par un mandataire de la SAAQ, qui vise un véhicule identifié dans le calendrier sont également joints.

[23] API n'étant pas représentée, la Commission entend les témoignages de MM Sandoval et Ordonez à titre de personnes visées. Ils déclarent que l'entreprise n'effectue plus de transport de personnes depuis le mois de décembre 2008 et que les véhicules lourds sont inutilisés.

[24] Ils arguent qu'il n'est pas possible de faire installer les limiteurs de vitesse sur ces véhicules. Ils ont déposé des résultats de recherche sur Internet ainsi qu'une soumission pour l'installation d'unités de bord « Silent 1000 » qui consistent à enregistrer et afficher les données de route et activer une alarme sonore si les limites de vitesse préprogrammées sont dépassées.

[25] Les témoins considèrent que les coûts par véhicule de l'appareil et de son installation, tel qu'indiqué dans la soumission, sont trop onéreux.

[26] Ils réaffirment ne plus être impliqués dans les opérations ni dans la gestion de API. Ils ont vendu leurs actions et désirent que leurs noms soient retirés du dossier de API afin d'arrêter de perdre leur temps, ce qu'ils font, à leur avis, en venant témoigner devant la Commission.

[27] En conclusion, MM. Sandoval et Ordonez ne sont plus intéressés, pour le moment, à faire du transport de personnes, car ils trouvent cette activité trop compliquée et difficile à gérer. C'est M. Rivera qui assumait toute la responsabilité de la gestion de la sécurité de API.

[28] Ils déclarent que le nouvel actionnaire et seul administrateur de API, M. Kirk McConnell, n'est pas intéressé à venir témoigner devant la Commission.

[29] Quant à l'absence de M. Rivera, ils s'expliquent mal l'envoi d'un avis de convocation puisqu'ils ont déposé la lettre de mise à la retraite de ce dernier lors de l'audience du 4 décembre 2008. C'est sous leur avis que M. Rivera ne s'est pas présenté à l'audience.

[30] À nouveau, la Commission a reçu les commentaires de M. Silva, à titre de consultant pour API. C'est lui qui a expédié la mise à jour au Registre de la Commission le 27 janvier 2009. Il dépose les factures d'achat des pneus, tel que requis lors de l'audience du 4 décembre 2008. Il affirme que sur les six véhicules immatriculés au nom de API, deux sont au rancart et que quatre sont à vendre.

LE DROIT

[31] Ce sont les dispositions légales des articles 26 à 30 de la *Loi* qui habilite la Commission à attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », lorsqu'elle évalue notamment qu'une personne met en péril ou en danger de façon répétée la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins par des déficiences qui, à son avis, ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[32] Plus particulièrement, l'article 27 de la *Loi* prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », ce qui a pour effet d'interdire à une personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, notamment si :

[...]

3° cette personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité « conditionnel », à moins que cette personne ne démontre que d'autres mesures ont permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de la condition;

5° elle estime, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses associés, ses dirigeants, ses employés ou sur une entreprise visée au deuxième alinéa de l'article 32, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

La Commission peut appliquer à tout associé ou à tout administrateur d'une personne inscrite dont elle estime l'influence déterminante, une cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle attribue à cette personne inscrite.

[...]

ANALYSE

[33] 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, des mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

[34] La Commission note que les conditions *a)*, *b)*, et *c)* de la décision QCRC08-00055, telles que décrites au paragraphe [4] ci-haut ont été respectées. En effet, le CFTR a été mandaté et a préparé des politiques de gestion d'entreprise de transport. Des formations sur la *Loi* ont été dispensées, entre autres, à MM. Rivera, Sandoval et Ordonez et aux conducteurs. Des rapports d'évaluation sur la conduite préventive de cinq conducteurs ont été produits le 27 juin 2008.

[35] API a été impliqué le 16 avril 2007 dans un accident qui a causé le décès de cinq personnes. Le commissaire, dans sa décision QCRC08-00055, a reproduit, entre autres, l'extrait suivant du rapport du coroner :

[...]

En résumé, cet accident fut causé en premier lieu par une perte de contrôle en raison des mauvaises conditions climatiques (pluie, grésil, vents, etc.), en deuxième lieu par la condition de la chaussée (présence de gadoue), en troisième lieu par l'état des pneus (usure et hyper-gonflement) et enfin par le type de pneus (4 saisons en avant et pneus d'hiver en arrière).

[...]

[36] Suite à ce constat, le commissaire impose à la condition *d)* du paragraphe [4] que le CFTR intervienne au dossier afin d'établir un calendrier d'entretien préventif et un calendrier d'une gestion très sécuritaire des pneus. Cette mesure démontre que API doit apporter une attention particulière et sérieuse à la situation afin qu'elle ne se reproduise plus.

[37] Selon le témoignage de M. Silva, le calendrier du « programme d'inspection de véhicules » et celui de « l'état des pneus » soumis à la Commission ont été préparés par lui et non par le CFTR tel qu'exigé. Ces documents ne répondent aucunement aux critères habituels définis dans la réglementation.

[38] Le calendrier d'entretien préventif ne prévoit qu'une seule vérification d'entretien préventif plutôt que deux, outre l'inspection annuelle effectuée par un mandataire de la SAAQ.

[39] Le calendrier sur la gestion des pneus ne contient aucune information sur la mesure des pneus, le kilométrage effectué, sur l'inspection visuelle de la condition des pneus en portant une attention particulière à la bande de roulement et aux flancs. Il n'y a aucune notation pour s'assurer que la pression d'air des pneus a été vérifiée et si elle est conforme à celle recommandée par le fabricant. Enfin, le nom de la personne qui a procédé à ces vérifications n'est pas indiqué.

[40] La Commission en vient à la conclusion que cette condition n'a pas été respectée dans son intégralité. Aucun des témoins n'a démontré que API a pris d'autres mesures qui auraient permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de cette condition.

[41] La décision QCRC08-00055 ordonne de faire installer des limiteurs de vitesse sur chacun des véhicules lourds de API avant le 1^{er} juin 2008. Une prolongation du délai a été accordée jusqu'au 1^{er} août 2008.

[42] En audience le 4 décembre 2008, les témoins affirment que les limiteurs de vitesse ne sont pas installés. Compte tenu des difficultés à trouver un fournisseur qui pourrait remplir cette condition, la Commission accorde un délai supplémentaire jusqu'au 12 décembre 2008 afin de permettre à API de faire part du résultat de ses recherches.

[43] Le 4 février 2009, le témoin, M. Silva, déclare que des limiteurs de vitesse ne sont toujours pas installés puisqu'il n'est pas possible de faire limiter la vitesse sur les véhicules lourds de API. Il ajoute que, de toute façon, les véhicules lourds sont au rancart et que API n'effectue plus de transport.

[44] Il est à noter que, depuis le 1^{er} août 2008, date limite pour respecter la condition, aucune demande de modification de conditions n'a été introduite à la Commission, malgré les prétendues difficultés rencontrées à trouver un fournisseur apte à installer ces limiteurs de vitesse.

[45] Pourtant, cette possibilité est clairement indiquée dans le pamphlet qui accompagne toute décision de la Commission qui sanctionne un propriétaire et exploitant de véhicule lourd en lui attribuant une cote de sécurité « conditionnel ». D'ailleurs, les dirigeants devaient être sensibilisés à cette procédure puisqu'ils ont fait une demande de prolongation de délai.

[46] La Commission en vient à la conclusion que cette condition n'a pas été respectée. Aucun des témoins n'a démontré que API a pris d'autres mesures qui auraient permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de cette condition.

[47] La preuve démontre que les dirigeants de API ont fait part de négligence et d'un manque de sérieux dans leur gestion de la sécurité. Ils ont été informés des conditions imposées en mai 2008.

[48] Les achats de pneus sur cinq des six véhicules lourds ont été échelonnés entre le 18 septembre et le 22 octobre 2008, soit une période de plus de quatre mois depuis la décision. De plus, API a poursuivi ses opérations jusqu'en décembre 2008 sans faire limiter la vitesse sur leurs véhicules lourds au mépris d'un ordonnance de la Commission.

[49] Lors de l'audience du 4 février 2009, l'absence de représentants, principalement du nouvel actionnaire et administrateur, M. Kirk McConnell, démontre l'insouciance de ce dernier à respecter ses obligations. Les anciens dirigeants ont quitté l'entreprise, ainsi API n'a pas démontré sa capacité à mettre en circulation et à exploiter convenablement un véhicule lourd.

[50] La preuve établit que API n'a rencontré que partiellement les conditions qui lui ont été imposées par la décision QCRC08-00055 du 2 mai 2008.

[51] API contrevient au paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 27 de la *Loi* en ne respectant pas les conditions qui lui ont été imposées, alors que sa cote de sécurité est de niveau « conditionnel », et en n'ayant pas pris d'autres mesures permettant de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de ses conditions.

[52] Selon la preuve et les témoignages, M. Rivera a pris sa retraite le 14 janvier 2008. Or, l'attestation des formations dispensées par le CFTR démontre que M. Rivera a assisté à chacune des sessions les 2, 9, 16 et 23 juin 2008.

[53] L'absence de M. Rivera aux audiences, malgré les convocations dûment reçues, ne permet pas à la Commission de déterminer le moment où il aurait cessé, s'il y a lieu, d'assumer une influence déterminante à titre de personne responsable de la sécurité dans l'entreprise API.

[54] La Commission considère que M. Rivera ne répond pas aux critères du paragraphe 5^o de l'article 27 de la *Loi* quant à ses capacités d'exploiter convenablement une entreprise qui effectue des activités de transport.

CONCLUSION

[55] La Commission conclut que les conditions imposées par la décision de la Commission n'ont pas été respectées et qu'en conséquence API est en défaut de respecter intégralement ces conditions.

[56] Ainsi, l'article 27 de la *Loi* dicte à la Commission d'attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant » à API et l'attribution de cette cote implique l'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

[57] La Commission juge nécessaire d'appliquer à M. Rivera une cote « insatisfaisant » attribuée à API tel que prescrit au 2^e alinéa de l'article 27 de la *Loi*.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

REMPLECE la cote de sécurité de Agence de personnel Império inc. portant la mention « conditionnel » et lui attribue une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

INTERDIT à l'entreprise Agence de personnel Império inc. de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;

APPLIQUE à Jorge Rivera une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » vu son influence déterminante à titre de responsable des opérations de transport de Agence de personnel Império inc. conformément au deuxième alinéa de l'article 27 de la *Loi*.

Jean-Yves Reid, CA
Membre de la Commission

p.j. Avis de recours

c.c. M^e Luc Loiselle, pour la Commission des transports du Québec