

NUMÉRO DE LA DÉCISION : MCRC09-00284  
DATE DE LA DÉCISION : 20091217  
DATE DE L'AUDIENCE : 20091013, à Montréal  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 9-M-30037C-585-P  
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M09-08552-8  
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement  
MEMBRE DE LA COMMISSION : Anne-Lucie Brassard

---

**9107-4252 Québec inc.**  
NIR : R-562877-2

**Gurvinder Singh**

**Sukwinderjit Singh Padda**

Personnes visées

## **DÉCISION**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de la compagnie 9107-4252 Québec inc. (9107), 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 légales de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*<sup>1</sup> (la *Loi* ou la *Loi 430*).

---

<sup>1</sup> L.R.Q. c. P-30.3.

## **LES FAITS**

[2] Les déficiences reprochées au transporteur sont énoncées dans l'avis d'intention et de convocation que la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission a transmis à 9107, à son président, M. Gurvinder Singh, et au responsable des opérations, M Sukwinderjit Singh Padda par poste certifiée, le 4 juin 2009, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] Les événements pris en considération sont inscrits au dossier de comportement (dossier) de 9107 pour la période du 12 mai 2007 au 11 mai 2009. La compagnie de transport ayant déjà fait l'objet d'une décision antérieure de la Commission (MCRC08-00055), l'évaluation des responsabilités du propriétaire et exploitant portera donc sur les événements survenus depuis le 22 février 2008, date de la dernière audience de la Commission.

[4] Ce dossier est constitué par la 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 9107 a été présenté par M<sup>me</sup> Linda Paquet, technicienne à la SAAQ.

[5] L'entreprise a été sanctionnée le 17 avril 2008 et sa cote de sécurité a été modifiée par celle portant la mention « conditionnel ».

[6] La Commission est saisie de l'affaire, car le dossier établit principalement que 9107 a atteint le seuil applicable de 6 mises hors service dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » alors que le seuil est de 5. Ces mises hors service sont le résultat de défauts majeurs relatives à l'ajustement des freins, le dispositif d'attelage, la suspension et le système de freinage.

[7] Il appert des fichiers informatisés de la SAAQ que, durant cette période, quatre infractions relatives à la sécurité routière ont été commises, soit une conduite sous sanction, une fiche journalière, une surcharge et un état mécanique. De plus, un véhicule de l'entreprise a été impliqué dans un accident routier avec dommages matériels.

[8] Une mise à jour de ce dossier pour la période du 7 octobre 2007 au 6 octobre 2009 a été déposée en audience. Elle indique, entre autres:

- a) une modification à la baisse du parc de véhicules à titre d'exploitant qui passe de 8 véhicules à 5 véhicules année;
- b) l'ajout de 2 mises hors service.

[9] Les mises hors service découlent de défauts majeures constatées principalement au système de freinage et survenues aux dates suivantes:

- 27 janvier 2008, ajustements de freins
- 21 avril 2008, dispositif d'attelage
- 14 octobre 2008, suspension
- 16 octobre 2008, freins
- 5 décembre 2008, ajustements de freins
- 16 mars 2009, ajustements de freins
- 26 mai 2009, ajustements de freins
- 20 septembre 2009, système de freinage.

[10] La preuve soumise par le procureur de la Commission est basée, entre autres, sur les documents déposés au dossier dont le Rapport de vérification du comportement et ses annexes préparés par M. Frédéric Ledru, du Service de l'inspection de la Commission en date du 26 mai 2009.

[11] Le rapport indique, entre autres, que l'entreprise a débuté ses activités en 2001 et qu'elle est inscrite au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds de la Commission depuis le 15 avril 2002 avec une cote de sécurité portant la mention « conditionnel ».

[12] Fondée en 2001, l'entreprise effectue le transport de marchandises générales et de produits réfrigérés. Elle possède et exploite 3 tracteurs et 4 semi-remorques.

[13] L'entreprise fait aussi affaires sous la raison sociale « Trans US ».

[14] L'entreprise travaille avec des sous-traitants qui ne lui sont pas exclusifs d'où la diminution de son parc de véhicule à son dossier PEVL.

[15] 90 % des activités de transport de l'entreprise se déroulent à l'extérieur d'un rayon de 160 kilomètres de son port d'attache.

[16] MM. Gurvinder Singh, président et actionnaire majoritaire, Robert Desmarais, consultant en transport, Varinder Kumar, mécanicien et M<sup>me</sup> Harkirat Padda témoignent lors de l'audience pour l'entreprise. L'entreprise est représentée par M<sup>e</sup> David Blair et la Commission est représentée par M<sup>e</sup> Maurice Perreault.

[17] M<sup>e</sup> Perreault tient à mentionner dès le départ que l'entreprise en est à sa seconde audience devant la Commission.

[18] M. Gurvinder Singh mentionne à la Commission qu'il est propriétaire de l'entreprise, mais que la gestion de celle-ci est surtout effectuée par M. Sukwinderjit

Singh Padda. M. Gurvinder Singh est conducteur et s'occupe à l'occasion d'un peu d'administration.

[19] M. Gurvinder Singh explique que l'entreprise vient d'engager les services de M<sup>me</sup> Harkirat Padda qui devient responsable de la sécurité avec son mari M. Sukwinderjit Singh Padda. Celle-ci travaille du vendredi au dimanche étant donné que la majorité des conducteurs sont présents à l'entreprise que durant cette période. Elle a suivi une formation sur la *Loi* et elle va suivre celle portant sur la vérification avant départ.

[20] M. Gurvinder Singh explique que l'entreprise a recours au service d'un consultant en transport, en l'occurrence M. Robert Desmarais du Centre de Formation Intégrée en Transport (C-F-I-T).

[21] M. Gurvinder Singh se dit conscient des problèmes de l'entreprise et les reconnaît. Afin de pallier à ces déficiences, l'entreprise s'engage envers la Commission à respecter dès maintenant les conditions suivantes :

a) tous les véhicules vont être examinés par un mécanicien de l'extérieur au deux semaines pour les 6 premiers mois et par la suite à tous les mois et ceci soutenu par un rapport écrit à chaque fois;

b) une nouvelle session de formation sur la vérification avant départ sera donnée pour tous les gestionnaires et tous les conducteurs incluant les sous-traitants et suite à cette formation, le consultant en transport va effectuer des vérifications en entreprise afin de vérifier si les rapports sont bien effectués;

c) installer des indicateurs visuels de course de tige de commande des freins sur tous les véhicules incluant ceux des sous-traitants et par la suite faire donner une formation théorique et pratique à ce sujet à tous les conducteurs;

d) donne mandat à leur procureur de faire le suivi mensuel du dossier PECVL.

[22] M. Robert Desmarais mentionne à la Commission que la formation avant départ avait déjà été donnée, cependant il croit qu'elle n'a probablement pas été bien comprise et qu'en ajoutant les indicateurs visuels de freins cela va faciliter la compréhension pour les conducteurs.

[23] M. Robert Desmarais mentionne qu'il n'a pas de contrat avec l'entreprise et que celle-ci requiert ses services de façon sporadique.

[24] M. Robert Desmarais mentionne de plus que selon lui, tous les conducteurs n'ont pas suivi la formation prescrite dans la première décision de la Commission.

[25] M. Varinder Kumar, propriétaire de « Fast Repair Service » explique son expérience en tant que mécanicien et énumère les différentes interventions qu'il a effectuées pour l'entreprise.

[26] M<sup>me</sup> Harkirat Padda témoigne sur le fait que depuis septembre 2009, elle s'occupe de la gestion de l'entreprise avec son mari, M. Sukwinderjit Singh Padda.

[27] M<sup>e</sup> Blair mentionne à la Commission que 4 mises hors services sur 8 sont inscrites pour la même remorque et que l'ensemble des problèmes de freins relié à ce véhicule a été réglé.

[28] M<sup>e</sup> Blair mentionne à la Commission que l'ensemble des conditions imposées par la décision MCRC08-00055 a été respecté.

[29] M<sup>e</sup> Blair confirme la volonté de son client à se soumettre aux engagements énumérés au paragraphe [21].

## **LE DROIT**

[30] Les articles 26 à 30 de la *Loi* 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.

[31] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue que les déficiences constatées peuvent être remédiées par des mesures appropriées.

[32] Il est à noter que la Commission attribue une cote de sécurité « insatisfaisant » lorsqu'une personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité « conditionnel ».

[33] Dans certains cas particuliers, elle peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler.

[34] 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 :

- 1° à son avis, cette personne met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l'intégrité de ces chemins;

2° à son avis, cette personne met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d'une autre loi visée à l'article 23;

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;

4° un associé de cette personne ou, s'il s'agit d'une personne morale, un de ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité «insatisfaisant»;

5° elle juge, 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.

[...]

[35] Quant à l'article 28 de la *Loi*, il permet à la Commission de prendre toute mesure appropriée et raisonnable lorsqu'elle attribue ou maintient une cote de sécurité de niveau « conditionnel ».

[36] La Commission peut imposer des conditions afin de corriger des déficiences. Elles peuvent viser 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**

[37] 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.

[38] 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 les 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.

[39] 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.

[40] La Commission constate que le dossier lui a été référé parce que l'entreprise a dépassé le nombre de mises hors service préétabli en fonction de son parc de véhicules.

[41] Dans ce dossier, il est démontré que l'entreprise en est à sa deuxième convocation devant la Commission. En avril 2008, la cote de sécurité a été modifiée au niveau « conditionnel ».

[42] La preuve documentaire démontre que l'entreprise a fait preuve de laxisme dans ses interventions suite aux événements inscrits au dossier ne serait-ce que par l'ajout de deux mises hors service.

[43] Bien que l'entreprise semble avoir suivi les conditions imposées par la décision de la Commission, l'audience et les divers éléments de preuve démontrent qu'il existe toujours des déficiences dans la gestion de l'entreprise et dans la sécurité des véhicules.

[44] L'entreprise met en péril ou en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique. Par contre, les gestes qu'elle pose indiquent qu'elle a l'intention de corriger cette situation.

[45] L'engagement de l'entreprise affirmé par M. Gurvinder Singh énumérant les mesures envisagées pour remédier aux déficiences semble sérieux et l'arrivée de M<sup>me</sup> Padda sont certainement des atouts pour aider l'entreprise à respecter les conditions qu'impose la *Loi*.

[46] Au chapitre de l'état de la flotte, l'entreprise doit s'assurer de faire un suivi mécanique plus efficace sur les véhicules. De plus, il est évident que les conducteurs ont une déficience en ce qui concerne la vérification avant départ et l'ajustement des freins. Des formations vont leur être données, ainsi qu'au dirigeant de l'entreprise, sur ces aspects de la sécurité. Ces personnes doivent également recevoir une formation sur les indicateurs visuels de freins.

[47] Bien que la compagnie désire procéder à l'installation d'indicateurs visuels d'ajustement des freins sur ses véhicules et sur ceux de ses sous-traitants, la Commission doit s'assurer que tous les tracteurs et toutes les remorques de la flotte en seront dotés.

[48] Le consultant mandaté par l'entreprise devra faire parvenir à la Commission, un rapport certifiant de l'instauration d'un système efficace de la gestion de la sécurité dans l'entreprise.

## **CONCLUSION**

[49] Bien que des efforts aient commencé à être déployés par l'entreprise, il ressort de l'audience que toutes les mesures nécessaires pour corriger les déficiences constatées n'ont pas été complètement instaurées.

[50] La Commission veut s'assurer que tout le personnel possède et maîtrise les connaissances requises au niveau de la sécurité. Les attestations des formations portant sur l'ajustement des freins et sur la vérification avant départ seront donc requises.

[51] Des rapports portant sur l'évolution de la situation, préparés par un consultant en transport, mandaté par l'entreprise, devront être soumis à la Commission afin que celle-ci puisse s'assurer du redressement du comportement de l'entreprise.

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

[53] La Commission prend acte des engagements de l'entreprise mentionnée au paragraphe [21] et souhaite que l'entreprise effectue un suivi rigoureux au niveau de sa gestion et au niveau de l'état mécanique de ses véhicules.

[54] Dans ces circonstances, la Commission va maintenir la cote « conditionnel » du transporteur et lui imposer de nouvelles conditions.

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

**MAINTIENT** la cote de sécurité « conditionnel » attribuée à 9107-4252 Québec inc. au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds;

**IMPOSE** les conditions suivantes à 9107-4252 Québec inc. :

- a) faire suivre à tous les gestionnaires et à tous les conducteurs incluant les sous-traitants des formations données par le Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme, l'une portant sur la vérification avant départ et l'autre portant sur l'ajustement des freins;

- b) fournir au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le 31 mars 2010, les documents attestant que les formations exigées ont été suivies et réussies;
- c) fournir au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le 31 mars 2010, la preuve de l'installation d'indicateurs visuels d'ajustement de freins sur tous les véhicules;
- d) requérir du consultant mandaté par l'entreprise qu'il fasse parvenir à compter de la date de la présente décision, tous les deux mois, durant une période d'un an, un rapport sur la mise en œuvre et les résultats des mesures de redressement ;
- e) faire vérifier tous les véhicules par un mandataire autorisé de la SAAQ et transmettre à la Commission une copie du certificat de vérification mécanique au plus tard le 12 février 2010.

Tous les documents demandés devront être transmis au Service de l'inspection de la Commission, à l'adresse suivante :

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

M<sup>e</sup> Anne-Lucie Brassard, avocate  
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours

c. c. M<sup>e</sup> Maurice Perreault, pour la Commission des transports du Québec  
M<sup>e</sup> David Blair, avocat des personnes visées