

Décision : MCRC02-00332

Numéro de référence : M02-07694-6

Date de la décision : Le 21 novembre 2002

Objet : Vérification du comportement

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 15 novembre 2002

Présent : Gilles Tremblay
Commissaire

Personnes visées :

3-M-30035C-186-P

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1

- Agissant de sa propre initiative -

3477983 CANADA INC.
3, rue Lemay
Notre-Dame-de-la-Salette (Québec)
J0X 2L0

- Intimée -

Procureur de la Commission : M^e Luc Loiselle

La Commission est saisie d'une demande de vérification du

comportement de 3477983 CANADA INC. (ci-après 3477) et d'appréciation d'une déclaration d'inaptitude partielle ou totale en raison des nombreuses dérogations à ses obligations en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds pour la période du 3 juillet 2000 au 2 juillet 2002.

LE DROIT APPLICABLE

Cette demande est soumise dans le cadre de la *Loi concernant les proprié- taires et exploitants de véhicules lourds* dont le but est d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau.

La Commission déclare totalement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis de façon significative l'intégrité de ce réseau (article 27 1°). La personne déclarée totalement inapte reçoit une cote de niveau « insatisfaisant ». Cette déclaration entraîne une interdiction de circuler ou d'exploiter un véhicule lourd (article 32).

La Commission déclare partiellement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier ou compromis l'intégrité de ce réseau (article 29 1°). La personne déclarée partiellement inapte reçoit une cote de niveau « conditionnel » et la Commission lui impose des conditions particulières (article 32).

Les agissements ou omissions à considérer dans l'évaluation du comportement sont ceux qui ont résulté en une dérogation à l'une ou l'autre des lois mentionnées à l'article 26. Avant d'imposer une mesure, la Commission doit avoir constaté une dérogation aux dispositions de :

- la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*;
- le *Code de la sécurité routière*;
- à une loi dont la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est chargée de l'application en vertu de l'article 519.65 du *Code de la sécurité routière* si une telle disposition concerne la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou l'intégrité de ce réseau.

Dans son appréciation du comportement, la Commission peut tenir compte des inspections et des contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité, ainsi que des mesures correctrices mises en place (article 36).

La lecture de ce dernier article montre que la Commission doit aller plus loin que le simple constat d'une série de dérogations dans son évaluation parce que les événements au dossier, les agissements ou les omissions, donnent une vue partielle du comportement au cours de la période observée. D'autres facteurs doivent donc être pris en compte afin de savoir s'il s'agit là de gestes isolés à l'intérieur d'un comportement habituellement sécuritaire, si ces gestes sont le fruit du hasard ou le résultat de déficiences en matière de sécurité. Le but recherché par la loi, c'est que le propriétaire et exploitant de véhicules lourds (PEVL) corrige la situation et redevienne sécuritaire.

LA PREUVE ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION

Environ 70 % des activités de 3477 sont constituées de transport de bois ouvré et 29 % de produits secs en vrac. Tout ce transport est effectué pour compte d'autrui sur une distance à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres de son port d'attache dans 90 % des cas. Pour ce faire, l'entreprise dispose de deux tracteurs et de trois semi-remorques. Elle possède également un camion muni d'un équipement pour le déneigement.

La SAAQ a transmis ce dossier à la Commission parce que cette personne a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » en cumulant quatre points alors que le nombre limite à ne pas atteindre s'élève à quatre.

Mme Louise Picard, technicienne en administration à la SAAQ, indique que la mise à jour (pièce CTQ-1) révèle l'ajout de deux nouveaux événements relatifs à la sécurité des véhicules et de deux autres au niveau des opérations. Deux événements ont été retirés de la mise à jour parce qu'ils sont survenus il y a plus de deux ans. En tenant compte de la mise à jour, les événements compilés à ce dossier pour la période du 3 juillet 2000 au 4 novembre 2002 se résument ainsi :

Au niveau des véhicules :

Sur 10 inspections :

- 5 mises hors service
- 5 inspections constatant des déficiences mineures

Au niveau de l'exploitation :

<u>Nature des événements</u>	<u>dérogations</u>	<u>Nombre de</u>
------------------------------	--------------------	------------------

Sécurité des opérations :

- | | | |
|---------------------------------|---|---|
| - Excès de vitesse | 2 | |
| - Chargement non conforme | 2 | |
| - Hauteur excessive | 1 | |
| - Rapport de vérification | 1 | |
| - Permis spécial de circulation | | 1 |
| - Vérification avant départ | 1 | |

Conformité aux normes de charge :

- Aucun événement

Implication dans les accidents :

- | | |
|------------------------------------|---|
| - Accident avec dommages matériels | 1 |
|------------------------------------|---|

Les mises hors service sont toutes attribuables à des problèmes de freins. Le 8 mars 2001, le contrôleur routier constatait trois régleurs de jeu mal ajustés sur la semi-remorque et deux autres sur le tracteur. Le 5 juin 2002, il y avait un régleur de jeu mal ajusté sur la semi-remorque et un sur le tracteur; de plus, le frein de service présentait une fuite et les canalisations flexibles étaient perforées ou trouées. Toujours lors du même événement, le régleur de jeu présentait une différence de plus de 6,5 milli- mètres entre les côtés gauche et droit du même essieu. Le 17 septembre 2002, la semi-remorque avait deux régleurs de jeu mal ajustés en plus d'une lame non appropriée pour la suspension.

L'excès de vitesse du 19 juillet 2000 est survenue alors que le chauffeur roulait à 79 km/h dans une zone de 50 km/h et celui du 19 janvier 2001, alors qu'il circulait à 109 km/h dans une zone de 90 km/h.

L'accident avec dommages matériels s'étant produit avec un véhicule loué d'une masse inférieure à 3 000 kilogrammes, la

Commission le retirera de l'évaluation de ce dossier.

La Commission considère que les dérogations ayant entraîné des mises hors service sont des événements dangereux. Elle s'est inspirée du niveau de la pénalité encourue à la suite d'une dérogation pour évaluer l'importance des événements au dossier et ses conséquences sur la sécurité. Ainsi, ceux où il y a une pénalité légère peuvent être associés à des manquements aux conséquences mineures sur la sécurité, ceux avec une pénalité moyenne à une mise en danger et les gestes sanctionnés par une pénalité élevée à une mise en péril.

MM. Gérard LAJEUNESSE et Benoît LAJEUNESSE, respectivement président et vice-président de 3477, attribuent les problèmes de freins aux conditions de route difficiles sur une bonne partie du parcours. Les véhicules chargent le bois à Fort-Coulonge et les freins sont très sollicités sur la première moitié du parcours. Le reste de la route ne présente aucun problème particulier, puisque les chauffeurs empruntent des autoroutes pour se rendre à Valleyfield.

Les chauffeurs sont tenus d'effectuer les vérifications avant départ à chaque jour et les réparations sont effectuées immédiatement. M. Benoît LAJEUNESSE a suivi son cours de mécanique au Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme et il vérifie lui-même les freins à chaque samedi dans le cadre de l'entretien périodique de ses véhicules.

Les véhicules sont munis d'ajusteurs automatiques, mais cela s'avère insuffisant pour ramener la tige de poussée des freins dans le bon angle. Il faudrait que l'ajustement manuel soit effectué pratiquement à tous les deux jours, car les infractions se produisent souvent le jeudi ou le vendredi. Hormis lors de la ronde de sécurité du matin, les chauffeurs ne vérifient pas les freins en cours de route. De plus, il n'y a pas de guide visuel d'ajustement des freins sur les véhicules.

Quoi qu'il en soit, 3477 ne lésine pas sur l'entretien (pièce I-1 en liasse) et elle a mis des tambours de freins neufs sur tous les véhicules, ce qui devrait régler les problèmes pour un certain temps. Elle avait fait de même l'an dernier.

Au niveau des opérations, les dirigeants avertissent les

conducteurs de respecter les règles de circulation dès leur embauche et ceux-ci doivent payer leurs infractions. Le chauffeur Latour, dont le nom apparaît à plusieurs reprises dans le dossier de suivi de la SAAQ, a été affecté à

d'autres tâches et il ne conduit plus qu'à l'occasion. En ce qui concerne M. St-Germain, il ne conduit plus les véhicules lourds et il a été remplacé par une autre personne.

Les autres problèmes relevés au niveau des opérations ont tous été corrigés. Ainsi, la hauteur excessive est survenue alors que l'entreprise débutait de nouvelles opérations, soit du transport de copeaux. Le chauffeur n'avait pu aplanir un petit monticule de copeaux à l'avant de la boîte parce qu'il n'avait pas de pelle à bord de son camion à ce moment.

Le chargement non conforme est dû à des lattes de bois qui dépassaient légèrement la longueur de la charge. Ces lattes sont intercalées entre deux piles de bois et elles avaient été mal déposées lors du chargement. Les chauffeurs y portent maintenant une attention particulière.

La Commission fait siennes les remarques de son procureur à l'effet que ce dossier ne dénote pas de problème de gestion de la sécurité au niveau des opérations. Les événements au dossier sont disparates et les dirigeants ont pris les mesures appropriées pour corriger la situation lorsque cela s'avérait nécessaire.

Par contre, il en va autrement pour la sécurité des véhicules. Les problèmes de freins sont toujours présents, puisque l'entreprise a encore eu une infraction le 17 septembre dernier. Comme l'a souligné la Commission lors de l'audience, le problème est en grande partie relié aux opérations de transport et les conditions de transport difficiles ne sont pas une excuse pour déroger aux normes en vigueur. L'entreprise doit adapter ses procédures aux conditions d'exploitation et prendre les mesures pour s'assurer que ses véhicules soient sécuritaires.

Dans ce contexte, M. Benoît LAJEUNESSE a trouvé une partie de la solution quand il a mentionné qu'il faudrait ajuster les freins à tous les deux jours. Pour la Commission, il faut également que les chauffeurs procèdent à des vérifications en cours de route afin de s'assurer qu'il n'y a aucun bris sur les véhicules et que les freins sont bien ajustés. La présence d'indicateurs visuels faciliterait grandement le travail des chauffeurs dans cette tâche.

La Commission a pu constater la bonne foi et le sérieux des dirigeants en matière de sécurité. Néanmoins, l'examen de la gestion montre que les événements dangereux au dossier de 3477 sont le résultat de lacunes au niveau des politiques et des procédures et que cette entreprise a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier. En conséquence, la Commission imposera des mesures afin de corriger la situation.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. DÉCLARE partiellement inapte 3477983 CANADA INC.
2. MODIFIE la cote de 3477983 CANADA INC. pour qu'elle porte la mention « conditionnel ».
3. ORDONNE à 3477983 CANADA INC. de prendre les mesures suivantes :
 - a) De munir tous ses véhicules d'indicateurs visuels d'ajustement des freins et de transmettre à la Commission, d'ici le 20 décembre 2002, la preuve que ces indicateurs ont été installés sur tous les véhicules lourds de l'entreprise.
 - b) De modifier ses procédures sur le transport de bois de Fort-Coulonge à Valleyfield à partir du 1^{er} décembre 2002, afin de prévoir :
 - au moins deux ajustements de freins par semaine à un intervalle maximal de trois jours ouvrables;
 - une vérification sur route de l'ajustement des freins dans un endroit sécuritaire à mi-parcours.

- c) De fournir un rapport détaillé sur la mise en oeuvre des mesures prévues en b) et les résultats obtenus pour la période débutant le 1^{er} décembre 2002 et se terminant le 15 janvier 2003.

Ce rapport devra être transmis à la Commission au plus tard le 21 janvier 2003.

Tous les rapports et documents demandés doivent être transmis au Secrétaire de la Commission à l'adresse indiquée ci-dessous.

Gilles Tremblay
Commissaire

NOTE : L'avis ci-annexé, décrivant les recours à l'encontre d'une décision de la Commission, fait partie intégrante de la présente décision.

COORDONNÉES DU SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION

Secrétaire
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy
7^e étage
Québec (Québec)
G1R 5V5

Télécopieur : (418) 646-8423

référence : M02-07694-6

No de

Page :

9
