

NUMÉRO DE LA DÉCISION : QCRC08-00055
DATE DE LA DÉCISION : 20080502
DATE DE L'AUDIENCE : 20080415, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 1-M-30036C-963-P
NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE : M07-05389-0
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Daniel Lapointe.

Agence de personnel Império inc.
NIR : R-574786-1

Jorge Riviera

Erick 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. (l'entreprise), Jorge Riviera, Erick Ordonez et Sigfrido Sandoval afin de décider si les déficiences qui leur sont reprochées affectent leur 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*¹ (la Loi).

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[2] Les déficiences reprochées à l'entreprise sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (avis) que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée le 7 décembre 2007, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (PEVL) de l'entreprise pour la période du 31 mai 2005 au 30 mai 2007.

[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 (politique), conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[5] La Commission a été informée par la SAAQ que l'entreprise a été impliquée dans un accident avec décès multiples.

[6] Plus précisément, au cours de cette période, un véhicule de l'entreprise a été impliqué dans un accident avec cinq décès le 16 avril 2007, vers 10 h 50, sur la route 347, à Sainte-Geneviève-de-Berthier, à l'intersection de Bayonne Nord.

[7] La Commission a également été informée que des véhicules de l'entreprise ont aussi été impliqués dans deux (2) autres accidents, ceux-ci avec dommages matériels les 30 janvier 2006 et 6 décembre 2006

[8] À l'appel de la cause, Me Luc Loiselle représente la Commission et Me Patrick Claude Caron représente l'entreprise.

LES PRÉTENTIONS ET ARGUMENTS DES PARTIES

[9] Me Luc Loiselle fait entendre madame Guylaine Tremblay, inspecteur à la Commission, qui témoigne à partir du rapport de vérification du comportement daté du 7 novembre 2007 qui a été produit suite à une enquête téléphonique le 26 octobre 2007.

[10] Par la suite, la Commission entend le témoignage de Mme Linda Paquet, technicienne en administration à la SAAQ, qui précise la nature des infractions reprochées à l'entreprise.

[11] Me Loiselle mentionne que le rapport du coroner relié à l'événement du 16 avril 2007 est versé au présent dossier. La Commission reproduit un extrait dudit rapport qui se lit comme suit :

«Rapport de vérification mécanique :

Une vérification mécanique a été effectuée le 18 avril 2007 pour déterminer l'état mécanique des véhicules impliqués. La seule défectuosité constatée qui aurait pu influencer sur la séquence d'événement menant à la collision a été décelée sur la fourgonnette. En effet les 4 pneus présentaient les anomalies suivantes :

- a) Pneu avant gauche :
Sur-gonflement (65 lbs au lieu de 55).
Pneu 4 saisons.
Bande de roulement usé (5/32) et lisse à l'intérieur
- b) Pneu avant droit :
Sur-gonflement (65 lbs au lieu de 55)
Pneu 4 saisons
Bande de roulement usé et presque lisse à l'extérieur.
- c) Pneu arrière droit :
Sur-gonflement (65 lbs au lieu de 55)
Pneu d'hiver.
- d) Pneu arrière gauche :
Sur-gonflement (65 lbs au lieu de 55)
Pneu d'hiver.

Précisons que le sur-gonflage fait que le pneu a une surface moindre en contact avec la chaussée, pouvant ainsi contribuer à la perte de contrôle.

Aucune anomalie ne fut détectée sur le tracteur semi-remorque.

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)».

[12] Au soutien de sa preuve, Me Caron fait témoigner MM Jorge Riviera, Erick Ordonez et Sigfrido Sandoval.

[13] De leurs témoignages, la Commission retient notamment que l'Agence de personnel Imperio inc. a été fondée en 2002. Elle se spécialise dans le recrutement de personnel permanent et temporaire afin de répondre aux besoins des entreprises. Elle procède également au transport des employés vers leur lieu de travail respectif.

[14] Plus de 120 travailleurs externes sont inscrits à cette agence qui compte 11 employés affectés à l'administration et sept conducteurs. Les principaux clients de l'agence sont des entreprises qui oeuvrent dans le domaine du recyclage, de l'agriculture, de l'abattage, de l'assemblage et de l'emballage. Le transport d'employés s'effectue selon les besoins, de jour ou de nuit, généralement du lundi au vendredi.

[15] Le parc de véhicules de l'entreprise est composé de 4 minibus et un autobus et l'âge des véhicules se situe de 1992 à 2001.

[16] L'entreprise embauche 7 conducteurs qui n'ont jamais reçu de formation concernant leur métier.

[17] M. Riviera mentionne qu'il a traduit en espagnol le texte concernant la *Loi* pour en remettre une copie à ses conducteurs et affirme n'avoir aucun moyen de les contrôler lorsqu'ils sont sur la route.

[18] Concernant la gestion des pneus, M. Riviera mentionne que les pneus sont changés aussitôt que la bande de roulement usée a atteint 2\32 ou 3\32.

[19] Les entretiens des véhicules sont effectués chez Garage Batterie Gagnon situé à Laval qui est aussi un mandataire de la SAAQ.

[20] Finalement, M. Riviera a fourni les explications entourant l'accident du 16 avril 2007, son intervention et les constats de l'accident.

[21] M^e Loiselle mentionne à juste titre que le rôle de la Commission n'est pas d'établir la responsabilité de l'accident survenu. Cependant, l'accident a été un indicatif qui a attiré l'attention de la Commission à s'interroger sur les systèmes mis en place pour qu'un tel événement ne se reproduise plus.

[22] M^e Loiselle reconnaît que l'entreprise est réformable et que les déficiences constatées peuvent être corrigées et recommande une modification de la cote de sécurité de niveau « conditionnel » assortie des mesures citées au dispositif de la décision.

[23] De son côté, M^e Caron s'est dit en parfait accord avec les recommandations de M^e Loiselle afin de corriger les déficiences constatées de l'entreprise.

LE DROIT

[24] 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.

[25] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue qu'il peut être remédié par des mesures aux déficiences constatées.

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

[27] 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 ».

[28] 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.

[29] Par ailleurs, l'article 30 de la *Loi* permet à la Commission de suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler si :

1° cette personne a fourni un renseignement faux ou inexact à la Commission;

2° cette personne a été déclarée coupable depuis moins de trois ans d'une infraction criminelle reliée à l'utilisation d'un véhicule lourd;

3° un administrateur de cette personne, un de ses associés, un de ses dirigeants ou un de ses employés a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'un acte criminel relié à l'utilisation d'un véhicule lourd pour lequel il n'a pas obtenu de pardon;

4° cette personne refuse de se soumettre à une inspection en entreprise ou nuit au travail d'une personne autorisée par la présente loi, le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou la Loi sur les transports (chapitre T-12) à effectuer une telle inspection.

[30] La Commission peut imposer des conditions afin de corriger une déficience. Ces conditions 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

[31] 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.

[32] 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. La Commission doit apprécier un comportement ainsi que, le cas échéant, les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

[33] Le dossier a été transféré à la Commission parce qu'un véhicule de l'entreprise a été impliqué dans un accident avec cinq décès le 16 avril 2007 à Ste-Geneviève-de-Berthier.

[34] La Commission a également été informée que des véhicules de l'entreprise ont été impliqués dans deux autres accidents soit le 30 janvier 2006 et le 6 décembre 2006.

[35] L'analyse de l'événement du 16 avril 2007 qui a conduit l'entreprise en évaluation de comportement devant la Commission mérite une intervention très sérieuse de la Commission auprès de l'entreprise avant qu'un tel événement ne se reproduise.

[36] Bien, qu'il ne s'agit pas d'établir une responsabilité face à l'événement, la Commission est d'avis que ce malheureux accident aurait pu être évité.

[37] La Commission est d'avis que le conducteur du véhicule a été pour le moins très téméraire compte tenu des mauvaises conditions climatiques (pluie, grésil, vent, glace, etc.)

[38] La Commission est également d'avis qu'un conducteur expérimenté en conduite préventive aurait pu prévoir les manœuvres de conduite selon la période de la journée, l'état de la chaussée, la densité de la circulation et aussi prévoir des manœuvres sécuritaires de conduite appropriées.

[39] C'est pourquoi, il est impérieux que l'entreprise soit soumise à des formations très pointues en fonction du type de transport de personnes qu'elle effectue à toutes heures du jour et de la nuit, été comme hiver, et aussi avoir l'assurance d'une conduite préventive et sécuritaire.

[40] La Commission va donc acquiescer aux recommandations de son procureur à l'exception de l'embauche d'un consultant qui sera remplacé par un mandat au Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme (CFTR Saint-Jérôme).

[41] Après un échange d'informations avec le CFTR Saint-Jérôme, ce dernier sera en mesure de construire une formation qui répondra aux exigences de la Commission tout en rejoignant la barrière de communication des dirigeants et des conducteurs de l'entreprise qui sont de nationalité espagnole pour la plupart.

[42] L'objectif général minimal sur lequel s'appuie la Commission dans son analyse pour le transport de personnes est de prévoir, connaître, comprendre et utiliser les techniques de conduite d'un tel véhicule de façon préventive et sécuritaire. Plus spécifiquement habiliter les conducteurs à reconnaître différentes situations qu'ils peuvent rencontrer sur la route et évaluer le niveau de danger de ces situations.

CONCLUSION

[43] La Commission est d'avis que ces déficiences peuvent être corrigées par l'imposition de conditions et par le fait même, modifiera la cote de sécurité de l'entreprise de niveau « satisfaisant » pour lui attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel ».

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REMPLECE

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
 - 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.

Commission des transports du Québec
Service de l'inspection
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (QC) G1R 5V5
Sans frais : 1-888-461-2433
Télécopieur : 418-528-2136

Daniel Lapointe,
Membre de la Commission

p.j. Avis de recours

c.c. M^{re} Luc Loiselle, procureur de la Commission des transports du Québec
M^{re} Patrick Claude Caron, avocat des personnes visées.