

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	2023 QCCTQ 0148
DATE DE LA DÉCISION	:	20230125
DATE DE L'AUDIENCE	:	20220301
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	842449
OBJET DE LA DEMANDE	:	Réévaluation de la cote
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Catherine Lapointe

6759165 Canada inc.

(Les calciums liquides de l'Abitibi-Témiscamingue)

(NIR : R-584077-3)

Demanderesse

DÉCISION

APERÇU

[1] 6759165 Canada inc. (la Société), saisit la Commission des transports du Québec (la Commission) d'une demande de réévaluation de sa cote de sécurité. Cette demande fait suite à la décision 2017 QCCTQ 3110¹, rendue par la Commission le 11 décembre 2017, à la suite d'une vérification du comportement de la Société (la Décision).

[2] Par la Décision, la Commission attribue à la Société la cote de sécurité « **conditionnel** ». Elle lui impose de faire suivre à ses conducteurs de fardier une formation d'une durée minimale de quatre heures sur la réglementation reliée à l'usage d'un permis spécial de circulation et de fournir les attestations de formation de ces conducteurs à la Commission dans un délai précis.

[3] La Commission doit-elle modifier la cote de sécurité « **conditionnel** » de la Société?

¹ 6759165 Canada inc., 7917066 Canada inc., Martin Paquin, René Blanchet et Yannick Smith, 2019 QCCTQ 1277.

[4] Les avocats de la demanderesse plaident que la Société a respecté les conditions qui lui avaient été imposées et qu'elle a corrigé le comportement à risque qui lui a valu l'attribution de la cote de sécurité « **conditionnel** ». De plus, ils soulignent les différentes mesures prises par la Société pour se conformer à ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds. Pour ces raisons, la Commission devrait remplacer la cote de sécurité « **conditionnel** » de la Société par la cote de sécurité « **satisfaisant** ».

[5] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission accueille la demande et modifie la cote de sécurité « **conditionnel** » de la Société et la remplace par la cote de sécurité « **satisfaisant** ».

ANALYSE

[6] La *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (la *LPECVL*)² autorise la Commission à réévaluer une cote de sécurité qu'elle a attribuée, lorsqu'elle estime que la personne inscrite au *Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* (le *Registre*) a pris des moyens efficaces ou mis en place des mesures concrètes permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque, ayant été l'objet de la mesure administrative, est corrigé et ne se répétera plus³.

[7] Lors de l'audience, la demanderesse produit en preuve divers documents, dont des certificats attestant du suivi de la formation exigée dans la Décision. On peut y voir que monsieur Martin Paquin (M. Paquin), président de la Société, et monsieur Marc Gélneau, qui étaient tous deux les conducteurs de fardier effectuant du transport spécialisé à l'époque de la Décision, ont suivi cette formation. La Société dépose également en preuve copie d'un courriel émanant de la Commission, qui confirme le respect des conditions imposées par la Décision.

[8] La Société effectue en majorité du transport de copeaux de bois, surtout au Témiscamingue, pour des usines de pâte et papier. En été, elle se consacre également à l'épandage de calcium liquide sur les routes et les sites miniers. Ce produit est utilisé comme abat-poussière.

[9] À l'époque de la Décision, la Société faisait également du transport spécialisé. Or, selon M. Paquin, la Société a complètement cessé ses activités dans le domaine, au

² RLRQ, c. P -30.3.

³ *Id.*, art. 34 al. 1.

début de 2018. Il reconnaît que la Société s'était lancée dans ce type de transport, qu'il estime assez complexe, sans avoir les connaissances nécessaires pour ce faire.

[10] Dans la foulée de la cessation du transport spécialisé, la Société a vendu ses fardiers en 2018, à l'exception d'un seul. Ce fardier sert aujourd'hui uniquement au transport de la machinerie agricole de la concession John Deere où M. Paquin est également impliqué. Il ne s'agit pas de transport spécialisé.

[11] Lors de l'audience, M. Paquin déclare que la Société compte concentrer ses activités futures sur l'épandage de calcium liquide l'été. Le transport de copeaux est déjà en déclin au sein de l'entreprise en raison d'un problème de main-d'œuvre. Elle compte cesser entièrement ce type de transport dans l'avenir et, par la suite, acquérir deux remorques pour le transport de billots qui sont déjà commandées. Il est prévu que ces remorques seront livrées à l'automne 2022. De plus, la Société a commandé deux nouveaux camions pour 2022 et deux autres pour 2023, dans le but de renouveler sa flotte de camion et de se départir des plus anciens.

[12] M. Paquin affirme que la Société a atteint le sommet de ses activités en 2017. Depuis la Décision, elle a réduit la taille de son équipe de conducteurs, qui était de 12 à 15 personnes en 2017 et 2018, à cinq conducteurs au moment de l'audience, dont un à temps partiel. Selon M. Paquin, la Société met l'accent sur la qualité et non la quantité de ses conducteurs de véhicules lourds. Les conducteurs de l'entreprise conduisent de 9 à 10 heures par jour, sauf lorsqu'ils doivent effectuer plus de travail. Dans un tel cas, leurs heures de conduite sont réduites d'autant.

[13] De plus, le témoignage de M. Paquin veut qu'à la date de l'audience, la Société exploitait cinq tracteurs et 12 remorques. Toutefois, M. Paquin prévoit que la Société va vendre les huit remorques destinées au transport des copeaux dans les prochains mois.

[14] La Société dépose plusieurs attestations relatives à des formations autres que celle exigée par la Commission en vertu de la Décision. Notamment, madame Daphné Paquin (Mme Paquin), fille de M. Paquin, et lui-même ont suivi en décembre 2021 une formation, d'une durée de six heures, sur la *LPECVL*, volet gestionnaire. Mme Paquin travaille à temps partiel au sein de la Société et apporte son aide à la gestion de l'entreprise, tout en continuant ses études en ressources humaines. M. Paquin précise par ailleurs qu'il a décidé que les formateurs qui leur ont dispensé cette formation donneraient également une formation sur la *LPECVL* aux conducteurs et au répartiteur de la Société.

[15] D'autres attestations, datées de novembre 2019, sont relatives à une formation sur la sécurité donnée par Northbridge Assurance, que M. Paquin ainsi que les conducteurs de l'entreprise à ce moment-là ont suivie. M. Paquin décrit cette formation comme étant assez générale, mais très bien faite, notamment sur l'importance de rapporter tous les incidents, même mineurs.

[16] M. Paquin ajoute qu'il est titulaire d'un permis de conduire de classe 1 et que, depuis mars 2018, il a suivi une formation sur l'entretien préventif qui était offerte dans sa région. Il a également suivi une formation sur les matières dangereuses, après avoir fait celle sur les permis spéciaux exigés par la Commission.

[17] Il précise qu'il lui arrive encore à l'occasion de travailler comme conducteur pour la Société, lorsqu'aucun autre conducteur n'est disponible. Il estime à un maximum d'une semaine le temps qu'il a passé à travailler comme conducteur pour la Société au cours de la dernière année.

[18] De plus, M. Paquin voit à la bonne marche générale de la Société. Il était responsable jusqu'à quelques semaines avant l'audience, d'embaucher et suivre les conducteurs de véhicules lourds. Il s'occupait également de la répartition et de la gestion de l'équipement.

[19] Mme Paquin n'est pas impliquée directement dans le suivi des conducteurs ni dans la conformité des activités de transport de la Société. Selon le témoignage de M. Paquin, elle est notamment intervenue afin d'établir une procédure écrite d'ouverture du dossier des conducteurs détaillant quels documents doivent leur être remis. M. Paquin déclare que, de façon générale, elle a amélioré les processus de travail. Il affirme que, dans l'avenir, Mme Paquin contribuera aussi à la tenue des dossiers des véhicules et des conducteurs, à l'aide d'une personne qu'il a embauchée au cours des semaines précédentes, afin de s'occuper de la conformité.

[20] En effet, la Société a embauché récemment une personne afin de lui déléguer la responsabilité de la flotte et des conducteurs, monsieur Billy Larochelle (M. Larochelle). Selon M. Paquin, M. Larochelle possède une grande expérience dans le domaine du transport forestier. Cette embauche a pour but de dégager M. Paquin, qui possède trois autres entreprises qu'il doit également gérer. M. Larochelle est notamment la personne responsable de la tenue à jour des dossiers des conducteurs et des véhicules. Il verra également désormais au suivi du calendrier des entretiens.

[21] La preuve testimoniale et documentaire faite par la Société révèle de plus que :

- les conducteurs de la Société remplissent des fiches journalières, même lorsqu'ils n'excèdent par un rayon de 160 kilomètres du terminus d'attache;
- ils effectuent leur ronde de sécurité au début de leur quart de travail et remplissent chaque fois un rapport de ronde de sécurité contenue dans un livret;
- M. Paquin connaît la marche à suivre en cas de défectuosité majeure ou mineure;
- la personne responsable des conducteurs est en mesure de vérifier s'ils font bien leur ronde de sécurité, grâce au système de caméras que l'assureur de la Société a exigé;
- la Société s'est dotée d'un processus d'embauche des conducteurs détaillé et rigoureux;
- la Société a mis en place des politiques internes écrites, signées par tous les conducteurs, y compris une politique disciplinaire assortie de sanctions, qui remplacent les politiques non écrites qui existaient auparavant au sein de l'entreprise;
- avant l'implantation de politiques et procédures écrites, il existait des politiques internes au sein de la Société, qui étaient communiquées verbalement et dont l'application n'était pas documentée;
- lorsque les véhicules de la Société doivent circuler sur le site du moulin de pâte et papier de Tembec, leurs conducteurs sont soumis aux politiques de cette entreprise, qui mettent l'accent sur la sécurité sous tous ses aspects;
- les tableaux de bord électroniques destinés aux véhicules lourds de la Société sont en commande;
- la Société tient un calendrier des entretiens requis dans le bureau du répartiteur;
- la Société procède à tous les entretiens préventifs requis et fait effectuer les inspections exigées par un mandataire de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il est prévu que les entretiens préventifs soient sous-traités à un garage externe;

- la Société effectue elle-même les réparations mécaniques légères et fait faire les réparations plus importantes par un garage externe;
- le limiteur de vitesse des camions de la Société est calibré à 95 kilomètres à l'heure, à l'exception d'un seul véhicule dont le limiteur de vitesse est calibré à 100 kilomètres à l'heure, car il circule surtout sur l'autoroute.

[22] La Société dépose en preuve une copie d'un extrait de son dossier de propriétaire et exploitant de véhicules lourds couvrant la période du 18 janvier 2020 au 17 janvier 2022. On peut y lire que la Société a accumulé trois mises hors service véhicule sur cinq à ne pas atteindre au cours de la période visée. De plus, elle atteint 27 % du seuil à ne pas atteindre à la zone de comportement « Sécurité des opérations », 10 % du seuil à ne pas atteindre en matière de charges et dimensions, 15 % du seuil à ne pas atteindre à la zone de comportement « Implication dans les accidents » et 31 % du seuil à ne pas atteindre à la zone « Comportement global de l'exploitant ».

[23] M. Paquin affirme qu'aucune infraction et aucun événement ne s'est ajouté à son dossier depuis le 21 décembre 2021.

[24] L'infraction la plus récente relative à la sécurité des opérations a été donnée pour absence de documents requis. Elle remonte au 6 octobre 2021. M. Paquin explique que cette infraction s'est produite après l'embauche d'un nouveau conducteur. Celui-ci n'avait pas réussi à obtenir les documents relatifs à ses heures de travail et de repos des 14 jours précédents de la part de son ancien employeur. Ces documents ont été reçus quelques jours plus tard et M. Paquin s'est assuré de les faire remettre aux contrôleurs routiers.

[25] Le 9 août 2021, un même conducteur de la Société commet une infraction relative à une fiche journalière qui donne lieu à une mise hors service conducteur. M. Paquin déclare que le conducteur a pris un temps anormalement long à faire le trajet qui lui avait été assigné, ce qui a donné lieu à un dépassement de ses heures de travail et à la mise hors service. Il affirme de plus que le conducteur a subi des conséquences à la suite de ces événements, mais qu'à l'époque cela n'était pas documenté, contrairement à ce qui prévaut au moment de l'audience.

[26] Le même conducteur se voit également donner une infraction pour surcharge de la masse totale, le 20 mai 2021, et une autre pour surcharge axiale, le 9 août 2021. En ce qui concerne la surcharge de masse totale, M. Paquin déclare que l'infraction a été causée par la paresse du conducteur qui a omis de faire enlever une partie de son chargement lorsque la balance lui a indiqué qu'il dépassait la masse permise. Il affirme avoir une bonne discussion avec lui à la suite de cet événement.

[27] M. Paquin ajoute que la masse totale permise est indiquée sur chaque remorque de la Société, y compris celles comportant un pétrin. De plus, la Société a adapté ses équipements destinés au transport de calcium liquide de sorte que la quantité de calcium 35 % qu'ils peuvent transporter ne dépasse pas la masse permise. En outre, à chaque changement de réservoir au lieu de chargement, le calcium est analysé afin de confirmer qu'il est bien à 35 %. En effet, si ce pourcentage est dépassé il y a un effet à la hausse sur la masse totale du calcium liquide transporté.

[28] Pour ce qui est du transport de copeaux, il existe une balance sur le site de toutes les scieries où des chargements ont à être faits. Les conducteurs doivent s'en servir pour pouvoir quitter les lieux. M. Paquin précise que les conducteurs peuvent également avoir une bonne idée de la masse de leur chargement en utilisant les manomètres à air des camions, lesquels sont gradés selon le type de remorque.

[29] M. Paquin relate qu'il est intervenu de façon moins vigoureuse auprès du conducteur en cause, à la suite de l'infraction concernant une surcharge axiale. Il affirme qu'il est difficile de calculer la masse de chaque essieu, particulièrement lorsque le sol est boueux, ce qui est souvent le cas.

[30] La première mise hors service apparaissant à l'extrait du dossier de propriétaire et exploitant de véhicules lourds de la Société mis en preuve concerne une remorque. Elle a eu lieu le 6 mai 2020. Une seconde mise hors service concernant une seconde remorque a été imposée, le même jour et au même endroit, à une seconde remorque de la Société. Les deux mises hors service résultaient d'une défectuosité majeure justifiée par l'état d'usure des pneus.

[31] M. Paquin mentionne avoir été très surpris par cette mise hors service, car les pneus des véhicules de la Société sont vérifiés sur une base très régulière. Il s'est déplacé sur les lieux de l'intervention. Après avoir examiné les pneus, il s'est rendu au commerce qui les lui avait vendus, où on lui a confirmé que les pneus étaient usés, mais respectaient toujours les normes établies. Selon lui, les contrôleurs routiers ont fait une appréciation erronée de l'état d'usure des pneus. Il considère qu'aucune défectuosité majeure n'aurait dû être constatée sur les deux remorques.

[32] La troisième mise hors service véhicule se produit le 7 septembre 2021 et découle d'un mauvais calibrage des freins du camion en cause. M. Paquin explique que ce mauvais calibrage était le fait d'un mécanicien de la Société, qui a depuis été remercié.

[33] La preuve démontre que la Société a respecté les conditions qui lui avaient été imposées par la Décision. De plus, elle a quitté le domaine du transport spécialisé, qui

avait en grande partie contribué au transfert de son dossier à la Commission. M. Paquin a également fourni des explications satisfaisantes sur les méthodes dont les conducteurs disposent afin d'éviter les surcharges de masse totale.

[34] En outre, il est raisonnable de croire que la mise en place d'une politique disciplinaire formelle aura pour effet d'encourager les conducteurs de la Société à respecter leurs obligations. Finalement, le témoignage de M. Paquin et la preuve documentaire convainquent la Commission que la gestion par la Société de ses obligations, à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds, est acceptable, bien que toujours perfectible. Elle estime notamment que, même si la Société devait un jour revenir au domaine du transport spécialisé, elle possède aujourd'hui les connaissances requises afin de faire sorte de s'y préparer de façon adéquate et d'assurer la conformité de ces activités.

[35] La Commission juge donc que la Société a pris des moyens efficaces ou mis en place des mesures concrètes permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque, ayant été l'objet des conditions imposées par la Décision, est corrigé et ne se répétera plus. Par conséquent, la Commission va accueillir la demande et remplacer la cote de sécurité « **conditionnel** » de la Société par une cote de sécurité « **satisfaisant** ».

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

MODIFIE la cote de sécurité « **conditionnel** » de 6759165 Canada inc. pour la cote de sécurité « **satisfaisant** ».

Catherine Lapointe, avocate
Juge administrative et vice-présidente

c. c. M^e Jean-Sébastien Tremblay-Mimeault et M^e Stéphane Lamarre, avocats de la demanderesse