

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	MCRC07-00160
DATE DE LA DÉCISION	:	20070907
DATE DE L'AUDIENCE	:	20070718, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	1-M-30036C-794-P
NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE	:	M07-04257-0
OBJET DE LA DEMANDE	:	Vérification de comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Jean-Denis Pelletier.

3931935 Canada inc.

NIR : R-575328-1

Personne visée

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 393 1935 Canada inc. (Canada inc.) 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*¹ (la *Loi*).

[2] Les déficiences reprochées à Canada inc. 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 14 juin 2007, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

¹ L.R.Q. c. P-30.3

[3] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement (dossier) de Canada inc. pour la période du 24 janvier 2005 au 23 janvier 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] Canada inc. est en opération depuis mars 2005. Elle effectue le transport de marchandises générales (vêtements, papier, aliments, etc.) à l'aide de tracteurs et de semi-remorques fourgons. Ses principaux clients sont les compagnies Day & Ross, Quick Ex, North american Freight Brokage, Blues hip et ATS. Le transport s'effectue principalement à plus de 160 km (90 %) entre le Québec et la Colombie-Britannique. Quelques transports sont effectués localement dans la région de Montréal (10 %).

[6] M. Parmar Gurdeep, président, est l'unique propriétaire et gestionnaire de l'entreprise. Il est supporté par son frère Aftar Gurdeep. Ce dernier s'occupe, entre autres, de la répartition et du contrôle des conducteurs lors de la vérification avant départ. Il procède à une vérification du véhicule à chaque retour de voyage et à la répartition des déféctuosités.

[7] La Commission est saisie de l'affaire puisque le dossier établit principalement que :

- a) l'entreprise a atteint le seuil dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » en accumulant six mises hors service alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules, à titre de propriétaire, est de six;
- b) ces mises hors service sont le résultat de déféctuosités majeures aux véhicules de l'entreprise : système de freinage et ajustement des freins;
- c) de plus, quatre déféctuosités mineures ont été constatées sur les véhicules ayant été l'objet de ces mises hors service;
- d) l'entreprise a commis des dérogations au Code de la sécurité routière résultant de son comportement et de celui de ses conducteurs;
- e) l'entreprise a commis seize infractions relatives à la sécurité des opérations et à la conformité aux normes de charges, à savoir :
 - quatre excès de vitesse;

- un dépassement dans une zone interdite;
- un passage non cédé;
- une circulation en sens contraire de la circulation;
- une infraction reliée au rapport de vérification;
- une infraction relative à un panneau d'arrêt;
- deux infractions pour avoir excédé le nombre maximum d'heures de conduite;
- deux infractions reliées au respect des heures de conduite;
- une infraction pour dimension excédentaire;
- deux surcharges.

[8] Une mise à jour de ce dossier, pour la période du 21 juin 2005 au 20 juin 2007, indique que :

- a) le parc de véhicules considérés à titre d'exploitant n'a pas été modifié et il y a eu deux mises hors service additionnelles;
- b) il y a eu des ajouts aux sections « Sécurité des opérations » et « Conformité aux normes de charges ».

[9] Selon le rapport de l'inspecteur, M. Frédéric Ledru, Canada inc. a manqué à ses obligations de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, à savoir :

- a) l'exploitant n'a établi aucune politique ou procédure afin de s'assurer du respect de la vitesse et des règles de circulation routière;
- b) les normes applicables à l'arrimage et à la manutention des marchandises ne sont pas toujours respectées;
- c) l'exploitant ne s'assure pas du respect des heures de conduite et de travail permises par la réglementation;
- d) l'exploitant n'a établi aucune politique écrite afin de sensibiliser les conducteurs à effectuer une vérification avant départ, à noter au rapport toutes les déficiences constatées, à le conserver à bord du véhicule et à le remettre au responsable de l'entretien afin que la réparation soit effectuée dans le délai prescrit;
- e) l'exploitant n'a remis aucune politique écrite aux conducteurs afin de les sensibiliser au respect des charges ou dimensions autorisées;
- f) l'entreprise ne possède aucun calendrier des vérifications à effectuer selon le critère de rappel pour effectuer un entretien préventif sur les véhicules

lourds. De plus, elle n'a pas complété de registre de mesures de freins et de pneus tel que prévu par la réglementation;

g) les dossiers des véhicules ne sont pas tous tenus conformément à la réglementation;

h) aucune procédure ou politique écrite en cas d'accident n'a été implantée afin de s'assurer d'identifier les causes et de prendre les mesures qui s'imposent.

[10] Ce même rapport indique aussi, le cas échéant, les mesures correctrices déjà prises. Notons sommairement que :

a) Les véhicules motorisés sont équipés de limiteur de vitesse à 105 km/h;

b) la réparation des déficiences majeures et mineures est effectuée, mais elle n'est pas consignée.

LE DROIT

[11] 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.

[12] 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.

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

[14] 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.

[...]

[15] 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 ».

[16] 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.

[17] 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.

[...]

ANALYSE

[18] 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.

[19] 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.

[20] La preuve établit que l'entreprise a des difficultés sous trois aspects :

- a) la sécurité des véhicules;
- b) la sécurité des opérations;
- c) la gestion.

[21] En effet, dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » le dossier indique 8 majeures et 23 mineures. Et la plupart des défectuosités n'ont pas été consignées au rapport de vérification avant départ.

[22] Certains faits amènent à la Commission à conclure que Canada inc. a un comportement qui peut mettre en péril ou en danger la sécurité des usagers ou peut compromettre de façon significative l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique, tels : surcharges, chargement non conforme et les nombreuses défectuosités aux véhicules.

[23] Toutefois, la Commission constate une volonté d'améliorer la situation. De plus, les dirigeants s'engagent à suivre des sessions de formation pour parfaire leurs connaissances sur la *Loi 430* afin d'implanter dans l'entreprise des politiques en matière de sécurité, de respect des obligations et devoirs en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds. Elle note aussi que certaines politiques et procédures sont déjà implantées dans l'entreprise.

CONCLUSION

[24] La Commission constate, que ces faits ne sont pas fortuits, mais bien, le résultat de déficiences en matière de gestion des opérations et d'entretien des véhicules.

[25] Les mesures correctrices apportées par Canada inc. sont trop récentes et trop peu nombreuses pour que des résultats tangibles soient constatés.

[26] La Commission est d'avis que ces déficiences peuvent être corrigées par l'imposition de conditions et retient la nécessité d'un accompagnement.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REMPLECE la cote de sécurité de Canada inc., portant la mention « satisfaisant », par une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

IMPOSE à Canada inc. les conditions suivantes : faire suivre à MM. Parmar Gurdeep et Aftar Gurdeep des sessions de formations sur la Loi 430 volet gestionnaire (4 heures) et aux chauffeurs : MM Satinder Singh, Jaginder Singh, Satnam Singh et Kamaljeet Singh des sessions de formations sur la *Loi 430* volet chauffeur (4 heures) et la conduite préventive (4 heures).

La preuve du suivi des sessions de formation devra être transmise à la Commission au plus tard le 1^{er} décembre 2007.

IMPOSE à Canada inc. de produire à la Commission une copie de son calendrier d'entretien des véhicules lourds;

à Canada inc. de fournir à la Commission la preuve de l'installation de guide visuel de la course de tige de commande des freins sur les véhicules qui n'en possèdent pas.

Toutes ces conditions devront être remplies au plus tard le 1^{er} décembre 2007.

Jean-Denis Pelletier, ing.
Membre de la Commission