

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2013 QCCTQ 0928
DATE DE LA DÉCISION : 20130416
DATE DE L'AUDIENCE : 20120328, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 31389 (7-M-30038C-170-P)
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Pierre Gimaïel.

K.S.2005 inc.
NIR : R-578440-1

et

Gill Charanjit Singh
NIR : R-563414-3

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de K.S.2005 inc., (KS), 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* ou la *Loi 430*).

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 la compagnie et à son président, Gill Charanjit Singh, par poste certifiée, le 5 mai 2011, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[3] Un deuxième avis d'intention amendé et de convocation a été envoyé aux intimés le 15 février 2012, en raison d'une réouverture d'enquête qui a été provoquée par une deuxième transmission du dossier de la compagnie à la Commission par la Société. On peut lire à cet avis ce qui suit :

L'audition s'est déroulée le 7 juin 2011 devant le vice-président de la Commission Pierre Gimaïel et à cette occasion, une mise à jour, datée du 30 mai du dossier de la société K.S. 2005 inc. a été produite.

L'audition s'est terminée alors que la Commission a requis de la société qu'elle produise certaines attestations et certains documents le ou vers le 30 septembre 2011, date à laquelle la Commission prendrait alors officiellement le dossier en délibéré pour décision écrite ultérieure.

Pendant le délibéré, la Commission a été informée le 8 décembre 2011 du fait que la société K.S. 2005 inc. avait continué à accumuler des manquements postérieurs à la date de la mise à jour déposée lors de l'audience du 7 juin 2011, postérieurs donc au 30 mai 2011.

En effet, entre le 30 mai 2011 et le 8 décembre 2011, K.S. 2005 inc. a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » en accumulant 30 nouveaux points depuis l'audition alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de 24. Il en va de même à la zone de comportement « Globale » de l'exploitant puisque les 30 nouveaux points accumulés lui ont fait atteindre la limite de points qu'il ne pouvait atteindre, soit 30 points.

[...]

[4] La première audition de l'affaire étant prise en délibéré, une réouverture d'enquête fut décrétée afin d'analyser les événements nouveaux qui se retrouvaient au dossier de KS.

[5] Les événements pris en considération, avant l'envoi du premier avis d'intention, étaient inscrits au dossier d'évaluation du comportement de KS pour la période du 6 octobre 2008 au 5 octobre 2010.

[6] La Société de l'assurance automobile du Québec (la Société) constitue un dossier sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL), selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[7] On retrouve des informations relatives à la compagnie dans un rapport rédigé par Mme Rachida M'Faddel, le 15 décembre 2010 à la suite d'une visite en entreprise effectuée le 6 décembre 2010. La cote de sécurité de KS porte la mention « satisfaisant » depuis son inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission (le Registre), le 22 novembre 2005. Ses activités sont reliées au transport de marchandises générales, dans une proportion de 10% et aux cours de

conduite de véhicules lourds dans une proportion de 90%. Les mouvements de transport sont effectués à 97 % au Québec, soit à l'intérieur d'un rayon de 160 km, mais également à 3% aux États-Unis. L'entreprise exploite trois tracteurs et trois remorques, dont elle est propriétaire. On y apprend aussi que M. Gill Charanjit Singh en est le président, administrateur et actionnaire majoritaire.

[8] La Commission a été saisie une première fois de l'affaire, car le dossier établissait principalement que KS a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules », en accumulant 5 mises hors service.

[9] Ainsi, les contrôleurs routiers de la Société ont constaté les déficiences suivantes :

- une déficiences majeure à un pneu;
- un ajustement de freins défectueux;
- une déficiences majeure au système de freinage;
- un bouchon de réservoir absent ou manquant;
- des garnitures usagées ou détériorées;
- une déficiences majeure de la suspension.

[10] D'autres événements ayant trait à la sécurité des opérations sont aussi consignés au dossier du transporteur à titre d'exploitant :

- une infraction pour un limiteur de vitesse non conforme;
- une infraction pour avoir circulé avec une déficiences majeure;
- un excès de vitesse;
- une infraction liée au rapport de vérification avant départ;
- une infraction pour surcharge;
- une infraction pour conduite sous sanction.

[11] L'état de dossier de KS à la SAAQ pour la période du 6 octobre 2008 au 5 octobre 2010 s'établit ainsi :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	5 / 5
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	12 / 29
Conformité aux normes de charges	1 / 17
Implication dans les accidents	0 / 14
Comportement global de l'exploitant	13 / 36

La preuve administrée

[12] MM. Gill Charanjit Singh, Daniel Béland, consultant en transport, et Mme Marie-Claude Lehoux, technicienne en administration à la Société, ainsi que Mme Rachida M'Faddel, inspectrice à la Commission, témoignent lors de l'audience.

[13] Une mise à jour de l'état de dossier de KS à la SAAQ est déposée lors du témoignage de M^{me} Lehoux pour la période du 31 mai 2009 au 30 mai 2011². Elle s'établit ainsi :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	5 / 5
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	15 / 29
Conformité aux normes de charges	0 / 17
Implication dans les accidents	0 / 14
Comportement global de l'exploitant	15 / 36

[14] Elle précise la nature des événements qui y sont consignés et fait voir l'évolution du dossier depuis l'initiation de la procédure. Il ressort qu'une défectuosité majeure est retirée en raison de la période de référence mobile de deux ans applicable au dossier de la Société. Une défectuosité majeure constatée le 21 mars 2011 a généré une nouvelle mise hors service dans la zone « Sécurité des véhicules » et une mise hors service du conducteur, survenue le 29 janvier 2011, s'est ajoutée dans la zone « Sécurité des opérations ».

[15] Trois des cinq mises hors service ont trait au système de freinage ou à l'état des pneus, les autres ont été occasionnées par un bouchon du réservoir d'alimentation

² Pièce CTQ-1

manquant, par des garnitures défectueuses et la dernière qui s'est ajoutée par la découverte d'une fissure à un longeron.

[16] Lorsque le 8 décembre 2011, la Société transfère de nouveau l'état de dossier de KS à la SAAQ pour la période du 9 décembre 2009 au 8 décembre 2011, il s'établit ainsi :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	6 / 5
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	45 / 24
Conformité aux normes de charges	0 / 17
Implication dans les accidents	0 / 14
Comportement global de l'exploitant	45 / 30

[17] Entre le 30 mai 2011 et le 8 décembre 2011, 12 infractions relatives à la sécurité des opérations se sont ajoutées au dossier. On dénote les faits suivants :

- quatre infractions relatives aux classes de permis ou au permis de même classe;
- deux infractions pour absence du port de la ceinture de sécurité;
- une infraction relative à la fiche journalière;
- une infraction pour conduite avec une défectuosité majeure;
- trois infractions relatives au respect des heures de conduite et de repos;
- une mise hors service du conducteur.

[18] Durant cette période de moins de six mois, le dossier de la compagnie s'est détérioré dans une telle mesure qu'elle fut de nouveau entendue lors d'une réouverture d'enquête qui donne lieu à une nouvelle audience tenue le 28 mars 2012.

[19] M. Gill Charanjit Singh ainsi que Mme Marie-Claude Lepage, technicienne en administration à la Société sont présents et entendus.

[20] Une mise à jour de l'état de dossier de KS à la SAAQ est déposée lors du témoignage de M^{me} Lepage couvrant la période du 24 mars 2010 au 23 mars 2012. Elle s'établit ainsi :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	4 / 4
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	47 / 24
Conformité aux normes de charges	0 / 14
Implication dans les accidents	0 / 13
Comportement global de l'exploitant	47 / 30

[21] Cette dernière fait voir l'évolution du dossier de la compagnie. Les seuils ont été abaissés en raison d'une diminution de la flotte du transporteur. Certains événements en ont été retirés en raison de la période mobile de deux ans et d'autres y ont été ajoutés en comparaison avec l'état de dossier au 8 décembre 2011. Se sont ajoutées deux infractions; une pour circulation interdite et une pour virage dangereux.

[22] À l'exception de deux, les nouvelles infractions qui datent d'après le 31 mai 2009, notées au comportement de l'exploitant, découlent de l'incapacité des chauffeurs à respecter les heures de travail et de repos et à bien remplir la fiche journalière, ou à porter la ceinture convenablement. On note aussi des infractions quant à la classe de permis et à la conduite avec une défectuosité majeure.

[23] Lors de la première audience, la Commission avait accordé à M. Gill, un délai jusqu'au 30 septembre 2011, pour faire la démonstration que des formations qui avaient été identifiées lors de l'audition de l'affaire, avaient été suivies par les personnes responsables de gestion de la flotte et par les chauffeurs dans l'entreprise et que les politiques requises avaient été implantées.

[24] Début mai 2012, la Commission a reçu une lettre de M. Gill, confirmant qu'il était inscrit à une formation sur les obligations découlant de la *Loi* à être donnée par un consultant reconnu. Il y joignait aussi des documents relatifs à ses chauffeurs ainsi qu'à leurs qualifications et au contrat qu'ils signent avec la compagnie.

[25] M. Gill avait effectivement requis les services d'un consultant en transport qui a témoigné lors de l'audience du 7 juin 2011. Par contre, ce dernier n'était pas présent lors de la réouverture d'enquête, le 28 mars 2012.

[26] Bien que la présence d'un consultant dans le dossier, au début de la présente procédure, démontre la volonté de M. Gill d'instaurer des mesures dont le but était de corriger les carences en ce qui concerne la gestion de la sécurité, l'évolution démontre qu'au contraire, la situation s'est détériorée. Selon l'évolution du dossier de KS à la Société, il y a nécessité d'intervenir dans l'entreprise.

[27] M. Gill a expliqué qu'il avait abandonné les opérations de l'école de conduite et qu'en conséquence, la flotte de véhicules avait été diminuée. La compagnie concentrera dorénavant ses opérations sur le transport vers les États-Unis.

[28] Il a aussi maintenu que plusieurs points se retrouvant au dossier de la compagnie découlent d'une différence d'interprétation entre les juridictions de l'Ontario et du Québec sur ce qu'est un permis d'apprenti.

[29] Il a certifié qu'il entend prendre toutes les mesures nécessaires, incluant le congédiement des chauffeurs qui ne sauront pas se plier à la discipline d'entreprise, au besoin, pour éviter que les événements qui sont reprochés à sa compagnie, ne se reproduisent.

[30] Le procureur de la Commission explique qu'il ne recommande pas la cote de sécurité « Insatisfaisant », en raison du fait que la compagnie n'a pas d'accident grave à son dossier. Par contre, il est d'avis que les déficiences constatées nécessitent une intervention rigoureuse. C'est pourquoi il demande à la Commission d'attribuer la cote de sécurité « Conditionnel » et d'imposer une série de conditions qui seront inscrites au Registre et auxquelles devra se conformer KS, si elle veut conserver son droit de circuler.

LE DROIT

[31] 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.

[32] 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.

[33] 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 ».

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

[35] 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.

[...]

[36] 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 ».

[37] 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

[38] L'analyse du dossier et de la preuve démontre que KS n'avait atteint aucun des seuils définis à son dossier PEVL à titre d'exploitant lors de la première audition de l'affaire, le 7 juin 2011. Le dossier avait été référé à la Commission en raison du fait que le propriétaire a atteint le nombre de mises hors service préétabli en fonction du nombre de véhicules déterminé à son parc de véhicules.

[39] À ce chapitre, la compagnie a instauré de nouvelles mesures avant même que l'audience soit tenue. Elle a abandonné ses activités en formation en transport et elle a diminué sa flotte. Elle a aussi embauché un consultant en transport et le dirigeant de l'entreprise s'est inscrit à une formation donnée par un formateur reconnu.

[40] Mais la détérioration du dossier de KS à la Société démontre de façon claire que la gestion de la sécurité s'est détériorée au lieu de s'améliorer. Les points accumulés à son dossier par les chauffeurs entre mai 2011 et décembre 2011 dénotent un manque de connaissance et de rigueur, autant de la part des chauffeurs que des dirigeants.

[41] Les multiples infractions constatées au dossier de KS, et ce, entre deux auditions devant la Commission, font montre d'un comportement dangereux envers la sécurité des usagers du réseau routier. La cote de sécurité de KS sera donc dévaluée et elle se verra attribuée la cote « Conditionnel », comme l'a recommandé le procureur de la Commission.

CONCLUSION

[42] Bien que certains efforts aient déjà été déployés par M. Gill Charanjit Singh, il ressort de l'audience et du dossier que malgré les mesures instaurées pour corriger les déficiences constatées, le dossier de la compagnie s'est détérioré rapidement et de manière grave.

[43] Les connaissances du gestionnaire, de ses chauffeurs et du personnel de soutien au regard des obligations découlant de la *Loi 430* ne semblent pas acquises. Elles sont essentielles à une bonne gestion de la sécurité routière. La Commission veut s'assurer que les dirigeants et les employés possèdent et maîtrisent les connaissances requises au niveau de la gestion de la sécurité. Les attestations des formations seront exigées en qui ce concerne la *Loi*, la conduite préventive, la vérification avant départ et les heures de travail et de repos.

[44] Il en va de même pour l'implantation des politiques et des documents reliés à la gestion de la sécurité. Elle devra faire l'objet d'un rapport qui sera soumis à la Commission par un consultant en transport mandaté à cette fin par l'entreprise.

[45] La Commission va modifier l'inscription du transporteur en lui attribuant la cote de sécurité « conditionnel » et lui imposer certaines conditions.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ATTRIBUE la cote de sécurité « conditionnel » à l'inscription de K.S.2005 inc. au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds;

IMPOSE à K.S.2005 inc. les conditions suivantes :

- a) faire suivre à M. Gill Charanjit Singh une formation portant sur les obligations pour les gestionnaires découlant de la *Loi 430*;
- b) faire suivre à M. Gill Charanjit Singh, à tous les chauffeurs généralement et au personnel d'entretien mécanique des véhicules, une formation portant sur la vérification avant départ; les heures de repos et de travail;
- c) faire suivre à M. Gill Charanjit Singh et à tous les chauffeurs généralement à son emploi, une formation théorique sur la conduite préventive;
- d) fournir au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le 16 septembre 2013, les attestations des formations qui auront été reçues;
- e) mandater un consultant ou un expert reconnu en transport qui veillera à l'implantation d'une politique de sanction graduée qui aura été signée par les chauffeurs et en faire parvenir une copie à la Commission, au plus tard le 16 septembre 2013 ;
- f) établir un calendrier des entretiens préventifs des véhicules et en faire parvenir une copie à la Commission au plus tard le 16 septembre 2013;
- g) expédier à la Commission les certificats de vérification mécanique obligatoire délivrés par un mandataire de la Société d'Assurance Automobile du Québec, pour chacun des véhicules, au plus tard le 16 septembre 2013.

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

200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Télécopieur : 418-644-8034.

Pierre Gimaïel
Vice-président

p. j. Avis de recours

c.c. M^e Jean-Philippe Dumas, pour la Commission des transports du Québec

**ANNEXE
AVIS IMPORTANT**

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.Q., 2001, c. 15) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec :

- 1^o pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2^o lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3^o lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande de révision doit être motivée et notifiée à la Commission dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

QUÉBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
N^o sans frais : 1 888 461-2433

MONTREAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
N^o sans frais : 1 888 461-2433

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le Tribunal administratif du Québec par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Toutefois, le Tribunal ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la Commission en avait faite, en vertu de la présente loi ou d'un de ses règlements, pour prendre sa décision.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le Tribunal administratif du Québec aux adresses suivantes :

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
575, rue Saint-Amable
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : (418) 643-3418

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
500, boul. René Lévesque Ouest, 22^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : (514) 873-7154

1 800 567-0278