

Décision : MRC06-00101

Numéro de référence : MD5-01630-3

Date de la décision : Le 6 juin 2006

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 26 mai 2006

Présent : Jean-Denis Pelletier, ing.
Commissaire

Personnes visées :

1-M-30036C-449-P

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

- Agissant de sa propre initiative -

9052-3366 QUÉBEC INC.
1920, rang St-Pierre
Sainte-Élisabeth (Québec)
J0K 2J0

- Intimée -

Procureur de la Commission : M^e Luc Loisel

LA DEMANDE

Les Services juridiques de la Commission des transports du Québec faisaient parvenir à 9052-3366 QUÉBEC INC. un avis d'intention et de convocation daté du 6 mars 2006, aux fins d'analyser son comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui lui sont imposées dans le cadre de l'application de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (ci-après la Loi) en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier.

La Commission était informée qu'aux termes de la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Société de l'assurance automobile du Québec (la Société), le dossier de l'intimée indique que, pour la période du 30 septembre 2003 au 29 septembre 2005, l'entreprise a atteint 80% du seuil dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » en accumulant cinq (5) mises hors service alors que le seuil à ne pas atteindre est de six (6). De plus, l'une de ces mises hors service est une défectuosité mécanique critique au système de freinage. Ces cinq (5) mises hors service furent ordonnées suite à la constatation de défectuosités majeures aux véhicules de l'entreprise, à savoir :

- deux (2) courses de tige de commande du système de freinage d'un même tracteur mal ajustées (événement critique);
- quatre (4) autres courses de tige de commande du système de freinage mal ajustées;
- trois (3) ancrages craquelés;
- quatre (4) longerons ou membrures craquelés;
- une (1) fuite au frein de service;
- un (1) cas de feux d'arrêt qui ne fonctionnent pas;
- trois (3) courses de tige de commande du système de freinage dérégées;
- un (1) pneu dont l'usure exposait la carcasse;
- trois (3) longerons ou membrures fissurés ou rainurés.

Également, trente-deux (32) défectuosités mineures furent également constatées sur les cinq véhicules ainsi mis hors service.

De plus, il appert des fichiers informatisés de la Société que, durant la période du 30 septembre 2003 au 29 septembre 2005, l'entreprise a commis des dérogations au *Code de la sécurité routière* résultant de son propre comportement et de celui de ses conducteurs.

Plus précisément, au cours de cette période, l'entreprise a, par l'entremise de ses conducteurs, commis trois (3) infractions de surcharge.

Enfin, toujours durant la même période, des véhicules de l'entreprise ont été

¹ L. R. Q. , c. P-30.3

impliqués dans des accidents avec dommages matériels en deux occasions.

En début d'audience, à l'appel des parties, la Commission constate l'absence de représentants de l'intimée et suspend pour permettre de joindre l'intimée.

En retour d'audience, la Commission prend note de la preuve de réception de l'avis de convocation de la part de l'intimée et des multiples tentatives pour rejoindre l'intimée qui se sont avérées vaines. La Commission procède et entend la présentation du dossier par son procureur, Me Luc Loiselle.

LE DROIT APPLICABLE

La Loi, conformément aux dispositions des articles 27, 28 et 32.1. permet à la Commission de décider si les déficiences qui sont reprochées à l'intimée affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

Les déficiences reprochées à l'intimée sont énoncées dans l'« Avis d'intention et de convocation » qui lui a été transmis par poste certifiée conformément au premier alinéa de l'article 37 de la Loi.

Quant aux événements considérés pour établir ces déficiences ou leur absence, ils sont énumérés dans le « Relevé de comportement » (PEVL) qui concerne l'entreprise pour la période du 30 septembre 2003 au 29 septembre 2005. Ce PEVL est préparé par la Société pour chaque propriétaire et exploitant en relation avec sa « Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds ». Cette politique est autorisée par les articles 22 à 25 de la Loi. Une mise à jour du PEVL, pour la période du 10 mai 2004 au 9 mai 2006, a été déposée lors de l'audience du 26 mai 2006.

La politique d'évaluation et le système de pointage introduits par la Société ne lient pas nécessairement la Commission dans son évaluation du comportement de l'intimée, mais constituent plutôt un outil permettant à la Société de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission.

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

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 Commission, conformément aux dispositions de la Loi, peut évaluer si l'intimée, par ses agissements ou ses omissions, met en danger ou en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins.

LE PROFIL DE L'ENTREPRISE

L'entreprise dont la principale activité économique est du transport général appartient à M Clément Coutu, président et seul administrateur.

Avant 2004, l'entreprise effectuait du transport en vrac dont les matières étaient constituées principalement de sable, de la pierre et de la neige. Le transport de sable était effectué à partir des carrières de St-Charles-de-Mandeville et de Saint-Elie-de-Caxton vers divers plans de béton du Québec.

Après 2004, l'entreprise s'est réorientée principalement dans le transport des produits découlant du recyclage de voitures.

LA PREUVE

Le procureur de la Commission, M^e Luc Loiselle, fait un survol des événements et motifs notés à l'avis d'intention. Il dépose sous la cote CTQ-1, la mise à jour du dossier PEVL de l'intimée en date du 9 mai 2006.

M^e Loiselle fait entendre M^{me} Eliza Domingue, technicienne en administration à la Société, qui expose les événements inscrits au dossier PEVL de l'intimée se terminant le 29 septembre 2005 en le comparant avec celui se terminant le 9 mai 2006.

Quelques infractions (3), quant à la sécurité des véhicules, ont été retirées du dossier suite à la fenêtre mobile de vérification et le nombre de véhicules considérés a été modifié passant de 7,7 à 4,8 véhicules-année.

Le dossier de comportement global de l'exploitant produit par la Société fait état de deux accidents avec dommages matériels.

De plus, le rapport de vérification de comportement de M Michel Fradette en date du 20 décembre 2005 mentionne les faits suivants :

À titre d'exploitant :

- il n'y a aucune preuve de la validation des permis de conduire;
- des avis verbaux sont donnés aux conducteurs quant au respect de la vitesse et des règles de circulation routière;
- aucune formation en matière de sécurité d'arrimage et de manutention des marchandises. Toutefois, certaines marchandises sont arrimées avec le matériel disponible (chaînes, toiles, etc.);
- l'entreprise ne conserve aucune feuille de temps et aucune fiche journalière;
- les conducteurs sont avisés verbalement d'effectuer la vérification avant départ mais aucun moyen de contrôle n'a été implanté. Le dossier révèle 27 défauts majeurs ayant nécessité 5 mises hors services et 87 défauts mineurs;
- l'entreprise ne possède aucune balance. Trois infractions pour des surcharges variant de 1250 à 7500 kg apparaissent au dossier;
- le responsable ne tient pas de dossier sur les conducteurs (date d'embauche et fiches journalières);
- il n'y a aucune procédure ni suivi en cas d'accident.

À titre de propriétaire

- il n'y a aucun calendrier d'entretien préventif et les vérifications mécaniques obligatoires ne sont pas toujours effectuées selon la réglementation;
- il y a un registre de mesure des freins et des pneus;
- aucun dossier véhicule n'est tenu;
- il n'y a aucune procédure concernant les accidents.

Dans la poursuite de la lecture du rapport de M Fradette, la Commission retient les faits suivants :

- les quatre (4) tracteurs sont remisés selon le rapport de la Société alors qu'aucun n'apparaît comme ayant un propriétaire. Par contre, M Coutu a précisé que trois (3) de ses tracteurs (Freightliner 1995, Kenworth 1995 et Ford 1988) ont été vendus en septembre et octobre 2005. M Coutu admet qu'il aurait dû demander l'autorisation à la Commission. Toutefois, une décision (MCRC06-00016) en date du 2 février 2006 autorisait l'intimée à se départir de trois véhicules : une (1) remorque Deloupe 1997 et deux (2) tracteurs : Kenworth 1995 et White 1987 (pour les pièces);
- les six (6) remorques (2 plates-formes et 4 bennes basculantes) sont encore actives;
- la dernière inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds remontent au 13 novembre 2004. À cet effet, l'intimée a vu ses droits suspendus en date du 6 décembre 2005 (pièce CTQ-4).

Dans sa plaidoirie, Me Loïselle mentionne les très nombreuses infractions (34) au *Code de la sécurité routière* et fait état du fait de l'absence de M Coutu symptomatique d'une absence d'intérêt à demeurer dans le marché du transport.

L'ANALYSE ET LA DÉCISION

La Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise. Cependant, elle ne mentionne que les faits nécessaires à sa prise de décision.

L'article 28 de la Loi permet à la Commission d'attribuer une cote de sécurité « conditionnel » lorsqu'elle évalue que des mesures peuvent effectivement remédier aux déficiences constatées. La Commission peut alors prendre toute mesure appropriée et raisonnable dont, dans certains cas particuliers, celle de suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler. Elle peut ainsi 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.

Il appartient à la Commission d'analyser la preuve devant elle, de décider et, le cas échéant d'appliquer les mesures nécessaires. Le PEVL et le rapport 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.

L'absence de M Clément Coutu à l'audience crée une béance qui ne facilite pas l'analyse du dossier et l'appréciation du comportement du gestionnaire de l'entreprise.

La notion de bonne foi ou de mauvaise foi est, comme on le sait, une notion difficile. Elle demande d'apprécier une conduite par rapport à un ensemble souvent complexe de circonstances qui ne sont jamais les mêmes d'une cause à l'autre. Évidemment, c'est encore plus difficile quand la personne n'est pas là.

Toutefois, la preuve documentaire, dans le présent dossier, établit clairement une kyrielle d'infractions et de défauts majeurs (freins et surcharges) qui mettent en danger la sécurité des usagers de la route et pénalisent le réseau routier.

D'ailleurs, le rapport de M Michel Fradette fait état de plusieurs événements critiques. Ces événements ne sont pas fortuits mais bien le résultat de déficiences en matière d'entretien de véhicules lourds associées à de multiples et répétitives dérogations au *Code de la sécurité routière*. De plus, plusieurs aspects du dossier dénotent une gestion surannée et un comportement lacunaire.

Ainsi, quoique l'intimé s'est déjà départi de plusieurs véhicules, il est difficile pour la Commission de considérer que ces déficiences peuvent être corrigées par l'imposition de conditions dû au fait que l'intimé semble manifester une volonté de quitter le marché du transport. C'est pourquoi la Commission oriente plutôt ses réflexions vers une cote de sécurité « insatisfaisant ».

Toutefois, en vertu de l'article 34 de la Loi, la Commission peut modifier une cote de sécurité qu'elle a attribuée, c'est une disposition dont peut se prévaloir toute personne inscrite qui a pris des moyens efficaces ou mis en place des mesures concrètes permettant raisonnablement de croire que le comportement a été modifié.

COMPTE TENU de la preuve documentaire;

COMPTE TENU de la responsabilité de l'administrateur unique de l'intimée;

POUR CES MOTIFS, la Commission:

1. REMPLACE la cote de sécurité de 9052-3366 Québec inc. portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** ».
2. INTERDIT à 9052-3366 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

Jean-Denis Pelletier, ing.
Commissaire

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