

Décision : MERC07-00004

Numéro de référence : MD6-02824-0

Date de la décision : Le 8 janvier 2007

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Présent : Jean-Denis Pelletier, ing.
Commissaire

Personnes visées :

1-M-30036C-554-P

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

- Agissant de sa propre initiative -

3207005 CANADA INC.

40-A, rue Des Prés
Dubuisson (Québec)
J9P 4N7

- Intimée -

VIENS, Claude
40, Des Prés
Dubuisson (Québec)
J9P 4N7

- Intimé -

Procureur des intimés : M^e Aubé Serge
Procureur de la Commission : M^e Yves Gemme

LA DEMANDE

Les Services juridiques de la Commission des transports du Québec faisaient

parvenir à **3207005 CANADA INC.** un avis d'intention et de convocation daté du 5 octobre 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 25 avril 2004 au 24 avril 2006, l'entreprise a atteint 100 % du seuil dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » en accumulant quatre (4) mises hors service alors que le seuil à ne pas atteindre est de quatre (4). Ces mises hors service sont le résultat de vingt-huit (28) défauts aux véhicules de l'entreprise (9 majeures et 19 mineures)

De plus, il appert des fichiers informatisés de la Société que, durant la période du 25 avril 2004 au 24 avril 2006, l'entreprise a commis des dérogations au Code de la sécurité routière² 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 relatives à la conformité aux normes de charges.

Enfin, un véhicule de l'entreprise a été impliqué, pour cette même période dans un accident routier le 19 septembre 2006.

En début d'audience, la Commission constate que l'intimée est représentée physiquement par procureur soit Me Serge Aubé.

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 **3207005 Canada inc.** sont énoncées dans l'« Avis d'intention et de convocation » (avis) qui lui a été transmis par poste certifiée conformément au premier alinéa de l'article 37 de la Loi.

¹ L.R.Q., ch. P-30.3

² L.R.Q., ch. C-24.2

Quant aux événements considérés pour établir ces déficiences ou leur absence, ils sont énumérés dans le « Relevé de comportement » (PEVL) qui concerne **3207005 Canada inc.** pour la période du 25 avril 2004 au 24 avril 2006. 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 3 novembre 2004 au 2 novembre 2006, a été déposée lors de l'audience du 13 novembre 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

Fondée en 1995, l'entreprise transporte du bois en longueur, du bois tronçonné ainsi que de la marchandise générale (bois de sciage). Elle effectue tous les transports pour autrui.

L'entreprise circule totalement au Québec, dans la région de l'Abitibi, de la Capitale Nationale et du bas St-Laurent. 90 % des transports d'effectuent à l'intérieur d'un rayon de 160 km du port d'attache. La période d'achalandage est l'hiver alors qu'il y a accalmie durant la période de dégel.

L'entreprise a deux clients, soit Dmtar et Transport Daniel Morin. Aucun contrat n'a été signé entre l'entreprise et ses clients. L'entreprise est payée selon le poids transporté.

Le fichier du Registraire des entreprises du Québec décrit la structure de l'entreprise comme suit :

-Claude Viens, administrateur, président, secrétaire et actionnaire majoritaire.

M Viens est le seul responsable/administrateur de l'entreprise et n'est pas impliqué dans aucune autre entreprise. Il indique ne pas avoir de formation relativement à la gestion de l'exploitation d'une entreprise de transport et n'avoir, à titre de gestionnaire, que l'expérience acquise dans l'entreprise actuelle.

L'entreprise possède un camion-tracteur et trois semi-remorques dont deux sont utilisées en train routier.

LA PREUVE ET LE CONTEXTE FACTUEL

Le procureur de la Commission, M^e Yves Gemme, 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 2 novembre 2006.

M^e Gemme fait entendre M^{me}. Marie-Claude Lehoux, technicienne en administration à la Société, qui expose les événements inscrits au dossier PEVL de l'intimée se terminant le 2 novembre 2006 en le comparant avec celui se terminant le 24 avril 2006.

M^{me} Lehoux fait état que le parc de véhicules considérés à titre d'exploitant n'a pas été modifié et il n'y a pas eu de mises hors service additionnelles. Par contre, il y a eu deux ajouts au dossier soit à la section 8 « Sécurité des opérations » un excès de vitesse (121/90) et à la section 10 « Implication dans les accidents » un accident routier avec blessés le 19 septembre 2006.

Néanmoins, la principale raison du transfert du dossier par la Société

demeure les quatres (4) mises hors service.

Par la suite, l'auteur du Rapport de vérification de comportement, M François Paul fait mention des faits suivants :

Obligations à titre d'exploitant :

- La vérification des permis de conduire est faite aléatoirement et l'assureur de l'entreprise requiert une ou deux fois par année une copie du dossier de conduite des conducteurs;
- l'entreprise donne des avis verbaux aux conducteurs quant aux règles de circulation routière et au respect de la vitesse et le tracteur est muni d'un limiteur de vitesse fixé à 105 km/h;
- il n'y a aucune politique et/ou procédure écrite quant à la consommation de drogues et d'alcool;
- il n'existe aucun programme de formation quant à la sécurité routière, à l'arrimage et à la manutention des marchandises.
- une fiche récapitulative des heures de conduite et de travail est tenue par l'entreprise;
- l'entreprise procède par avis verbal pour la vérification avant départ, mais le rapport n'est pas contresigné par l'exploitant;
- les véhicules sont munis de cadrans à air et une balance est utilisée lors des chargements;
- le dossier conducteur tenu par l'entreprise n'est pas complet;
- aucune procédure écrite n'existe en cas d'accident.

Obligations à titre de propriétaire

- Quant au programme de vérification mécanique, l'entreprise est accréditée PEP. Elle ne tient cependant pas de calendrier de planification des interventions et des retards sont constatés dans la réalisation des entretiens préventifs;
- le contrôle des délais de réparation des défauts semble conforme;

-Les dossiers véhicules sont tenus conformément à la réglementation.

Témoignage de M Claude Viens

De ce témoignage, la Commission retient les points suivants :

- Claude Viens s'occupe de l'entretien et des réparations des véhicules et il le fait au meilleur de sa connaissance;
- l'entreprise n'utilise maintenant que le camion-tracteur et deux semi-remorques utilisées en bi-train (longueur de 25 mètres)
- l'accident du 13 septembre 2006 sur la 640 à Terrebonne a été causé suite à un dépassement par la droite et l'amplification de l'angle mort (longueur du convoi);
- deux infractions sur trois en surcharge sont contestées à cause de résultats différents provenant de trois balances différentes : société, moulin et camion;
- il est d'accord pour augmenter le niveau de ses connaissances surtout pour la vérification avant départ. Des contacts avec une école de conduite ont déjà été établis et il ira les suivre dans sa région - probablement Val-d'Or - d'ici six (6) mois.
- il n'a plus aucun chauffeur à son emploi;
- ses principaux fournisseurs d'ouvrage sont Tembec, Dometar et Abitibi-Consolidated et il est rémunéré aux mille pieds de bois;
- il n'a pas suivi de formation sur la conduite préventive;
- il mentionne que la vitesse de son camion-tracteur est limité à 105 km/h. A cet effet, la Commission a reçu, le 14 novembre 2006, une preuve (pièce I-1) du limiteur de vitesse.

Dans sa plaidoirie, M^e Gemme mentionne qu'il ne voit pas de lacunes graves dans les opérations de l'entreprise. Toutefois, la problématique repose surtout dans l'entretien et le suivi de la réglementation concernant les véhicules.

À cet effet, ses recommandations portent sur une formation générale sur la

Loi 430 ainsi que des sessions sur les rondes de sécurité (vérification avant départ) et la conduite préventive. Il suggère aussi une modification la cote de l'entreprise pour une cote « conditionnel ».

Le procureur de l'intimée, M^e Aubé, mentionne que l'entreprise n'a jamais eu de problèmes auparavant, que les quatre (4) mises hors service ne portent que sur une période de trois (3) mois, que M Viens a été proactif en s'engageant à suivre des cours et enfin il ne voit pas la nécessité de modifier sa cote.

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 soumise, 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.

La preuve documentaire, dans le présent dossier, établit clairement les manquements de l'entreprise quant à la sécurité des véhicules (9 déficiences majeures ayant entraîné 4 mises hors service et 19 déficiences mineures).

Toutefois, parmi les facteurs atténuants, la Commission note que M Viens s'engage à parfaire ses connaissances.

La Commission prend acte de la volonté de M Claude Viens de suivre des sessions de formation 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. Toutefois, la Commission note, suite à l'audience et aux documents déposés en preuve, que l'entreprise a eu un comportement lacunaire quant à plusieurs aspects de cette réglementation concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (absence de politiques et procédures sur la sécurité, dossiers véhicules incomplets...)

La Commission note aussi que les sessions de formation sont en devenir malgré une volonté de les suivre.

La Commission fait remarquer à l'intimée les premier et deuxième alinéas de l'article 34 de la Loi qui concernent une modification de la cote et une réévaluation de celle-ci :

« 34. La Commission peut modifier une cote de sécurité qu'elle a attribuée et remplacer ou révoquer une condition qu'elle a imposée.

Elle peut réévaluer une cote attribuée lorsqu'elle estime que la personne inscrite 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 plus ».

COMPTE TENU de la preuve documentaire;

COMPTE TENU que la Commission retient la nécessité d'un accompagnement;

POUR CES MOTIFS, la Commission:

1. REMPLACE la cote de sécurité de **3207005 CANADA INC.** portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** ».

2. IMPOSE à **3207005 CANADA INC.** de :

-Faire suivre auprès d'une association, d'une institution reconnue ou d'un centre de formation en transport routier (CFTR), les sessions de formation suivantes à :

M Claude Viens

-Loi 430, gestionnaire et chauffeur (4 heures)

-Vérification avant départ (6 heures)

-Conduite préventive (4 heures)

La preuve du suivi des sessions de formation devra être transmise à la

No de décision : MRC07-00004

Page : 8

Commission, à l'adresse indiquée ci-dessous, au plus tard le 1^{er} mai 2007.

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.