

Décision : QCRC06-00011

Numéro de référence : M5-00602-3

Date de la décision : Le 1er février 2006

Objet : Loi concernant les propriétaires, le exploitants
et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL)

Date de l'audience: Le 18 janvier 2006

Endroit : Québec et Montréal tenue
par visioconférence

Présent : Daniel Lapointe,
Commissaire

Personnes visées :

1-M-30036C-300-P COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1

agissant de sa propre initiative

MICHEL DESJARDINS LTÉE
975, rue du Marché-Central
Montréal (Québec)
H4N 1K2

intimée

Procureur de la Commission: M^e Luc Loiselle
Procureur de l'intimée: M^e Robert Brunet
La procédure

La Commission doit examiner le comportement de MICHEL DESJARDINS LTÉE,

intimée, afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

La Société de l'assurance automobile du Québec (la « Société »), selon sa politique administrative, a identifié l'entreprise comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque. Après évaluation, la Société a transmis à la Commission l'état du dossier de l'entreprise.

La Commission a avisé l'intimée de son intention 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 (L.R.Q., c. P-30.3) en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier. À cette fin, elle entend plus particulièrement examiner les faits et événements suivants.

La Commission a été informée par la Société que, pour la période du 1er avril 2003 au 31 mars 2005, l'entreprise, dans la zone de comportement "Sécurité des véhicules", a accumulé trois (3) mises hors service alors que le seuil à ne pas atteindre est de quatre (4).

Toutefois, deux (2) de ces mises hors service sont considérées, en vertu de la politique administrative de la "Société", comme étant des événements critiques. Pour l'ensemble des mises hors service, des déficiences majeures ont été constatées, à savoir :

- une (1) lame maîtresse cassée;
- la course de tige de commande mal ajustée sur sept (7) freins. À ces occasions, onze (11) déficiences mineures ont également été constatées.

De plus, il appert des fichiers informatisés de la Société que, durant la période du 1er avril 2003 au 31 mars 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 quatre (4) infractions relatives à la sécurité des opérations, à savoir :

- une (1) infraction reliée à un panneau d'arrêt;
- une (1) infraction relative à un feu rouge;
- un (1) excès de vitesse;
- une (1) signalisation non respectée.

Enfin, des véhicules de l'entreprise ont été impliqués, durant la même période, dans quatre (4) accidents, dont un (1) avec blessés.

Une audience est fixée le 18 janvier 2006 tenue aux bureaux de la Commission des transports du Québec à Québec et Montréal par visioconférence.

Le droit

La Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (la Loi) établit des règles particulières dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

Conformément aux dispositions de l'article 32.1 de la Loi la Commission peut, de sa propre initiative ou après examen d'une proposition ou d'une demande faite par la Société ou toute autre personne attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant » ou « conditionnel » à une personne si l'une ou l'autre des situations décrites aux articles 27 et 28 de la Loi s'appliquent à elle.

La preuve

Lors de l'audience du 18 janvier 2006, l'intimée est présente et représentée par son procureur, M^e Robert Brunet, accompagné de monsieur Alain Gravel, directeur au sein de l'entreprise.

M^e Luc Loïselle, procureur de la Commission, fait un bref survol des éléments et motifs notés à l'avis d'intention et de convocation transmis à l'intimée et dépose l'état de dossier de propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) de l'intimée au 9 janvier 2006.

La Commission entend madame Marie-Claude Lehoux, technicienne en administration à la Société, qui précise la nature des infractions reprochées à l'intimée.

Ce sont, notamment, les infractions suivantes:

ÉVÉNEMENTS CRITIQUES			
Date	Zone de comportement	Description	Numéro de plaque
2004-06-29	Sécurité des véhicules	Freins	RT89412
2005-02-28	Sécurité des véhicules	Freins	RS13530

SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS			
Date	Description	Conducteur	Pondération
2004-03-14	Excès de vitesse 100km/h dans une zone de 70	Daniel Laflamme	2
2005-01-11	Signalisation non respectée	Julien Gagnon	2

Par la suite, la Commission entend le témoignage de madame Mylène Desrosiers, inspecteure à la Commission des transports du Québec.

Le témoignage de madame Desrosiers se limite au rapport qu'elle a produit le 2 septembre 2005 suite à une visite effectuée chez l'intimée les 1er et 20 juin 2005 lequel est déposé au présent dossier.

De son témoignage la Commission retient, notamment, ce qui suit:

Obligations à titre d'exploitant

Les vérifications effectuées en entreprise démontrent que :

Aucune politique écrite en matière de gestion de la sécurité n'a été implantée.

ffl La vérification périodique des permis de conduire :

La validation serait auprès du service téléphonique info-permis de la SAAQ, lors de l'embauche et, ensuite, mensuellement. Toutefois, cette vérification n'est pas systématiquement effectuée lorsqu'il s'agit des employés de l'entrepôt occasionnellement assigné à la conduite. Outre une copie annotée des permis de conduite des trois (3) conducteurs réguliers, l'entreprise ne détient aucune preuve de validation concernant 12 autres conducteurs qui ont été assignés au cours des 12 derniers mois.

ffl Le respect de la vitesse et des règles de circulation routière :

Le dossier de comportement produit par la SAAQ fait état de quatre (4) infractions à la zone de comportement « Sécurité des opérations ». L'entreprise n'aurait pas été informée de ces infractions par les conducteurs, lesquels auraient également assumé le paiement des amendes sans avis. Outre, la vitesse des quatre (4) tracteurs de l'entreprise qui serait limitée à 110 km/h, aucun autre moyen de contrôle n'aurait été implanté.

ffl La consommation de drogues et alcool :

Aucun moyen de contrôle n'a été implanté.

ffl La formation en matière de sécurité, d'arrimage et de manutention de marchandises :

Outre la période d'entraînement d'un ou deux jours, lors de laquelle le conducteur est jumelé à un conducteur d'expérience, aucun programme de formation n'a été implanté.

ffl Les heures de conduite et de travail :

Aucun moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer du respect du nombre d'heures de conduite et de travail des conducteurs avant de les assigner à la conduite des véhicules de l'entreprise.

Les feuilles de route, les cartes de temps (une période de trois

(3) semaines seulement), le registre de paie et les fiches journalières détenues par l'entreprise (principalement pour les mois de juin 2004, janvier 2005 et mai 2005) ont été consultés. Il ressort de cette consultation qu'un conducteur a complété deux fiches journalières pour une seule et même journée. Un dépassement des heures de conduite et de travail permises par la réglementation a été effectué à deux reprises au cours du cycle utilisé qui est de 60 heures de travail par période de 7 jours consécutives. Les fiches journalières ne sont pas toutes complétées conformément à la réglementation.

Le délai de conservation des cartes de temps et des fiches journalières n'est pas conforme à la réglementation.

Aucun moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer que le conducteur a en sa possession ses fiches journalières lorsque requis.

Aucun moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer du nombre d'heures de conduite et de travail disponibles de tout nouveau conducteur.

ffl *La vérification avant départ :*

Le dossier de comportement fait état de huit (8) inspections mécaniques dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » au cours desquelles huit (8) défauts majeurs et 33 mineurs ont été relevés. Deux (2) de ces inspections ont été relevés comme étant des événements critiques.

Aucun moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer que le conducteur procède effectivement à cette vérification. Un rapport de vérification avant départ doit être complété en tout temps, mais il a été constaté qu'à quatre (4) reprises aucun rapport n'a été complété lorsque requis. Par ailleurs, les défauts ne sont pas toujours notés sur un rapport. Outre l'obligation de compléter un rapport, aucun moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer qu'un rapport soit présent à bord du véhicule pour la journée en cours.

ffl *Le respect des charges et dimensions :*

Le dossier de comportement fait état à la section 12. « Autres événements » d'une infraction liée au présent engagement.

Aucun moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer de respecter la capacité maximale des véhicules en ce qui concerne les charges autorisées. La charge permise pour chacun des véhicules de l'entreprise n'est pas connue des responsables, ni le poids des marchandises transportées et ce, malgré l'acquisition d'une balance par l'entreprise. Cette dernière ne serait pas utilisée aux fins de la gestion des transports.

ffl *Le dossier du conducteur :*

Au moins deux (2) des sept (7) éléments requis au dossier des conducteurs sont absents. Par ailleurs, il a été affirmé que, de façon générale, l'entreprise ne constituait pas de dossier conducteur pour les employés de l'entrepôt qui ont été assignés à la conduite, ni même pour les conducteurs occasionnels.

ffl *La procédure et le suivi en cas d'accident :*

Le dossier de comportement fait état d'un accident avec blessés et trois accidents avec dommages matériels. Aucune procédure ou politique écrite n'a été implantée en cas d'accident, afin d'identifier les causes et de prendre les mesures nécessaires pour que de tels événements ne se reproduisent plus.

Obligations à titre de propriétaire

ffl *Le programme de vérification mécanique :*

La vérification mécanique périodique obligatoire (CVM) des véhicules serait effectuée annuellement, selon le responsable. N'ayant pu consulter les certificats lors de ma visite en entreprise, il n'a pas été possible de s'assurer que la fréquence des vérifications a été effectuée conformément à la réglementation. Par contre, la consultation du calendrier de planification des vérifications mécaniques périodiques obligatoires, tenu par le responsable, démontre que l'entreprise s'est conformée à la réglementation.

Aucun entretien préventif obligatoire n'est effectué conformément à la réglementation. L'entreprise ne détient aucune fiche d'entretien préventif, aucun registre de mesures des freins et aucun calendrier de planification de ces entretiens.

Malgré les deux (2) événements critiques portés au dossier de comportement produit par la SAAQ, lesquels sont liés à l'ajustement des freins, aucun moyen n'a été implanté afin d'assurer un entretien préventif des freins. De même, aucun moyen n'a été instauré afin de s'assurer des compétences du conducteur à déceler une défectuosité concernant les freins lors de la vérification avant départ.

ffl *Le délai de réparation des défectuosités écrites au rapport de vérification avant départ :*

Les moyens de contrôle implantés par l'entreprise ne permettent pas de s'assurer que les délais de réparation des défectuosités prescrites par la réglementation sont respectés. D'une part, les connaissances des responsables quant aux délais prescrits par la réglementation pour procéder aux réparations sont erronées. D'autre part, les défectuosités ne sont pas toujours notées sur un rapport.

ffl *Le dossier du véhicule :*

Au moins deux (2) des sept (7) éléments requis au dossier de chacun des véhicules de l'entreprise sont absents.

D'entrée de jeu, M^e Brunet mentionne que l'entreprise Michel Desjardins Ltée est actuellement en pleine restructuration ayant signée en décembre 2005, une proposition concordataire avec les financiers et syndics attitrés au dossier Michel Desjardins Ltée. M^e Robert Brunet fait témoigner, monsieur Alain Gravel, directeur des opérations qui a accepté un poste visant à la restructuration totale de la compagnie.

Du témoignage de M Gravel, la Commission retient notamment que monsieur Gravel est à l'emploi de Michel Desjardins Ltée depuis le 10 juin 2004. À ce moment, monsieur Gravel croyant devenir vice-président et associé dans l'entreprise Michel Desjardins Ltée, or cette situation ne s'est jamais produite car après 6 mois d'opération dans l'entreprise, certaines pratiques comptables lui sont apparues suspectes ce qui a entraîné le départ de madame Aline Capiello, ex-responsable des opérations pour l'intimée. D'autre part, monsieur Gravel mentionne avoir rencontré monsieur Alain Guillemette, répartiteur pour l'entreprise et responsable des conducteurs et des obligations relatives à la Loi 430. Cette rencontre a permis à monsieur

Gravel de constater que monsieur Guillemette était une personne analphabète par conséquent n'est plus à l'emploi de l'intimée.

Lors de la réorganisation de la division du transport, monsieur Gravel avoue qu'il ne connaissait pas la gravité du dossier « transport » et c'est suite à la visite de madame Mylène Desrosiers, inspecteur à la Commission des transports du Québec, qu'il a constaté le degré de délinquance majeure pour la division transport de l'entreprise.

Monsieur Gravel a procédé à son plan de réorganisation d'abord par la vente de 3 camions porteurs, il a conservé 2 tracteurs et 2 remorques et il a congédié environ 10 à 12 chauffeurs pour ne garder en poste qu'un chauffeur permanent et un chauffeur à temps partiel. C'est monsieur Michel Desjardins qui va gérer le transport de l'entreprise et pour ce faire, monsieur Gravel procède actuellement à la mise en place de politiques et procédures au sein de l'entreprise conformément aux obligations qu'impose la Loi 430 en matière de transport.

Les procureurs au dossier ont convenu et recommandent à la Commission des mesures pour redresser et corriger les déficiences constatées, à savoir:

- . Implantation de politiques sur la vérification des permis de conduire de tous les chauffeurs.
- . Implantation de politiques de sanctions graduées pour comportement routier des chauffeurs.
- . Implantation d'une politique sur les heures de conduite et vérification avant départ
- . Faire suivre une formation sur la vérification avant départ et l'ajustement des freins
- . Implantation d'un calendrier d'entretien préventif
- . Constitution de dossiers véhicules et conducteurs
- . Calibrage des limiteurs de vitesse à 100km/h.

Me Loïselle précise qu'il n'a pas eu entente avec Me Brunet concernant la modification de la cote au niveau « conditionnel ».

À cet effet, Me Brunet, propose et suggère à la Commission de reporter l'audience dans 3 mois afin de laisser l'opportunité à l'entreprise de corriger les lacunes, apporter les mesures correctrices et permettre à l'inspecteur de la Commission de refaire une autre inspection en entreprise. Me Brunet mentionne également les conséquences démesurées et les impacts pour l'entreprise de se voir attribuer une cote au niveau « conditionnel ». Cette proposition a été rejetée, séance tenante, par la Commission.

L'analyse et la décision

L'appréciation générale de la preuve doit se faire dans le cadre suivant: la Commission, lorsqu'elle se prononce, en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, sur des questions d'évaluation de comportement et de cotes, le fait

principalement en vertu de l'intérêt public.

Il appartient donc 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.

En l'instance la preuve au dossier dénombre plusieurs infractions commises par l'intimée. La nature des infractions, leur caractère répétitif démontrent que ces faits ne sont pas fortuits mais bien le résultat de déficiences en matière de gestion et d'entretien des véhicules lourds.

Les mesures correctrices apportées par l'intimée sont trop récentes pour avoir un résultat tangible. La preuve révèle qu'il existe encore des déficiences en matière de gestion de la sécurité.

La Commission note favorablement la bonne volonté exprimée par monsieur Gravel, représentant de l'entreprise, à vouloir remédier à la situation actuelle.

La Commission est d'avis que les déficiences constatées en matière de gestion du transport chez Michel Desjardins Ltée peuvent être corrigées par les propositions des procureurs (tel que requis par la Loi 430 approuvée le 1er janvier 2006).

La Commission doit avoir la certitude que le comportement dérogatoire à la sécurité des opérations ne se reproduise plus. C'est pourquoi la Commission va intervenir afin de s'assurer que l'intimée corrige la situation.

En conséquence et conformément à l'article 28 de la Loi, la Commission est d'avis, qu'il serait dans l'intérêt public et celui de l'intimée de modifier sa cote comportant la mention « satisfaisant » pour lui attribuer une cote comportant la mention « conditionnel ».

Finalement, la Commission tient à rappeler à l'intimée que le défaut de se conformer à l'ordonnance décrite ci-après peut entraîner une déclaration d'inaptitude totale, tel que prévu au troisième alinéa de l'article 27 de la Loi, lequel se lit comme suit:

«27. La Commission attribue une cote de sécurité « insatisfaisant » à une personne, notamment si:

[...]

3o 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;

VU ce qui précède;

CONSIDÉRANT l'intérêt et la sécurité du public;

CONSIDÉRANT QU'il existe des déficiences en matière de gestion et d'entretien des véhicules et qui sont de matière à être corrigées;

CONSIDÉRANT la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (L.R.Q., c. P-30.3), notamment ses articles 26 à 38;

CONSIDÉRANT la Loi sur la justice administrative (L.R.Q. c. J-3);

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. REMPLACE la cote de sécurité de l'intimée, MICHEL DESJARDINS LTÉE, portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « conditionnel » ;
2. IMPOSE à MICHEL DESJARDINS LTÉE, les conditions suivantes lesquelles devront être initiées au plus tard le 1er mai 2006, à savoir:
 - . Implantation de politiques sur la vérification des permis de conduire de tous les chauffeurs.
 - . Implantation de politiques de sanctions graduées pour comportement routier des chauffeurs.
 - . Implantation d'une politique sur les heures de conduite et vérification avant départ
 - . Implantation d'un calendrier d'entretien préventif
 - . Constitution de dossiers véhicules et conducteurs
3. PROCÉDER à l'installation et/ou calibrage des limiteurs de vitesse sur tous les véhicules lourds de l'intimée à 100km/heure et en fournir la preuve au plus tard le 1er mai 2006.
4. FAIRE suivre une formation à tous les chauffeurs de l'intimée portant sur:
 - . la vérification avant départ
 - . l'ajustement des freins
5. FOURNIR la preuve du suivi et du résultat des formations imposées auprès du Service de l'inspection de la Commission des transports du Québec et ce au plus tard le 1er mai 2006.
4. STATUE QUE l'intimée ne pourra présenter une demande de révision

de sa cote avant qu'elle ait respecté toutes les présentes ordonnances de la Commission.

Coordonnées du Service de l'inspection de la Commission des transports du Québec:

200, chemin Sainte-Foy
Québec (Québec) G1R 5V5
Téléphone sans frais: 1-888-461-2433
Télécopieur: (418) 646-8423

Daniel Lapointe
Commissaire

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