

NUMÉRO DE LA DÉCISION : MCRC10-00244
DATE DE LA DÉCISION : 20101208
DATE DE L'AUDIENCE : 20101026, par visioconférence, à
Montréal et Amos
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 7-Q-30035C-992-P
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M10-81323-1
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification de comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Louise Pelletier

Transport Benoît Paré inc.

NIR : R-043477-0

et

Benoît Paré

R-504522-5

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de Transport Benoît Paré inc. (TBP), 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).

LES FAITS

[2] Les déficiences reprochées à TBP sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (l'avis) que les services juridiques de la Commission ont transmis par messagerie le 3 septembre 2010, 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 TBP pour la période du 26 mai 2008 au 25 mai 2010.

[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 des exploitants de véhicules lourds (politique), conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[5] La Commission est saisie de l'affaire puisque le dossier transmis par la SAAQ révèle la combinaison suivante d'événements au volet propriétaire, à l'intérieur d'un intervalle d'un (1) an :

- a) une (1) infraction critique constatée le 21 mai 2010 aux freins du véhicule immatriculé RY62041; et
- b) l'atteinte de 75 % du seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » : quatre (4) mises hors service sont inscrites au dossier alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de cinq (5).

[6] Les mises hors service sont le résultat de défauts majeurs aux véhicules de l'entreprise, à savoir :

- deux (2) courses de tige de commande de freins mal ajustées;
- un (1) longeron ou membrure fissuré ou rainuré;
- deux (2) plaques d'attelage fissurées ou rainurées;
- une (1) fuite au réservoir à carburant;
- une (1) roue fissurée ou rainurée;
- un (1) support de sellette fissuré ou rainuré;
- deux (2) pneus usés au point d'en exposer la carcasse.

[7] Au surplus, vingt-cinq (25) défauts mineurs ont été constatés sur les véhicules ayant été l'objet de ces mises hors service.

[8] De plus, il appert des fichiers informatisés de la SAAQ pour la période du 26 mai 2008 au 25 mai 2010, que l'entreprise a commis des dérogations au *Code de la Sécurité routière*² résultant de son propre comportement et de celui de ses conducteurs. Les événements suivants ont été constatés :

² L.R.Q., c. C-24.2.

- a) treize (13) infractions relatives à la sécurité routière [vérification avant départ, excès de vitesse (2), feu rouge, marche arrière dangereuse et surcharges (8)]; et
- b) quatre (4) accidents routiers, dont un (1) avec blessés.

[9] TBP a été convoqué en audience publique, tenue le 26 octobre 2010 par visioconférence. TBP est présente et représentée par son président et unique actionnaire, M. Benoît Paré. Ce dernier confirme son choix de ne pas être représenté par avocat.

[10] Lors de l'audience, M^e Luc Loïselle, avocat de la Commission, fait entendre M^{me} Suzanne Fortier, technicienne en administration à la SAAQ. Elle produit une mise à jour du dossier de l'entreprise en date du 18 octobre 2010³.

[11] M^e Loïselle explique que ce document a été transmis par télécopie à deux (2) reprises à TBP, sans succès. M. Paré confirme que son télécopieur était défectueux les 19 et 20 octobre dernier et il accepte de procéder sans avoir en mains la copie de cette mise à jour.

[12] M^{me} Fortier indique que l'événement critique comptait, outre les trois (3) défauts majeurs aux freins et au longeron, huit (8) défauts mécaniques mineurs, selon les certificats de vérification joints au dossier.

[13] Elle note l'ajout de deux (2) infractions au volet de la « Sécurité des opérations », dont un (1) excès de vitesse et un (1) permis spécial de circulation et de deux (2) infractions pour surcharge à la masse totale en charge en date des 17 et 31 mai 2010 qui s'ajoutent au volet de la « Conformité aux normes de charges ».

[14] M^{me} Fortier souligne le retrait, en raison de l'application du délai administratif de deux (2) ans, de trois (3) événements : soit deux (2) certificats de vérification mécanique avec défaut mineur et une (1) infraction pour feu rouge. M^{me} Fortier fait également part des communications et des correspondances échangées avec l'entreprise depuis août 2009 et plus récemment en juin 2010.

[15] M^e Loïselle note que TBP en est à sa deuxième convocation auprès de la Commission pour une vérification de comportement, pour des motifs liés à des mises hors service. Il réfère la Commission à sa décision QCRC08-00002.

[16] Sur les faits constitutifs du dossier, la Commission entend le témoignage de M. Benoît Paré, président de l'entreprise. TBP est inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission depuis le 30 mars 2006. TBP est

³ Pièce déposée CTQ-1.

une entreprise spécialisée dans le transport forestier. Ses activités se concentrent surtout en période hivernale pour le transport de bois en forêt dans les régions du Nord du Québec et de l'Ontario et dans le transport de produits forestiers.

[17] Dans un premier temps, M. Paré soumet que l'événement pour excès de vitesse en date du 4 mai 2010 qui a été ajouté à son dossier, ne devrait pas y figurer. Il explique que le conducteur Davio Palotta, n'est pas un de ses employés et qu'en plus, l'événement serait survenu à Laval, ce qui ne correspond pas à son exploitation. M^{me} Fortier en fera une vérification.

[18] M. Paré indique que le conducteur impliqué à l'événement critique du 21 mai 2010 a été congédié, car il ne faisait pas ses vérifications avant départ de façon adéquate. Un autre conducteur a été congédié à la suite des événements inscrits au dossier. Concernant les mises hors service du 6 novembre 2008, sur le tracteur et la remorque, comptant quatre (4) défauts majeurs et seize (16) mineurs, M. Paré soumet que le conducteur Bergeron avait pourtant suivi une formation sur la vérification avant départ en 2008. Ce dernier conducteur est toujours à son emploi.

[19] Quant aux huit (8) infractions pour surcharge, M. Paré explique qu'elles sont survenues en hiver, dans les mois de décembre à mars. C'est une période d'exploitation en forêt pendant laquelle, une tolérance de 2 000 kg sur la masse totale en charge est accordée par le contrôle routier, portant la limite permise à 57 500 kg. Cette tolérance sert notamment à tenir compte des accumulations de neige et de glace sur les véhicules.

[20] M. Paré précise que les donneurs d'ouvrage basent la paye des camionneurs en incluant cette tolérance, c'est-à-dire que les taux payés aux camionneurs sont basés sur 57 500 kg, plutôt que sur la limite légale de 55 500 kg. Cette situation incite les transporteurs à charger le plus près possible de la limite avec tolérance, c'est-à-dire à 57 500 kg pour assurer leurs pleins revenus. Par ailleurs, il n'y aurait, selon M. Paré, aucun intérêt pour les camionneurs à excéder la limite de pesantur puisque les donneurs d'ouvrage ne paient pas pour l'excédent au-delà de 57 500 kg.

[21] M. Paré soumet que ses véhicules sont équipés de balances électroniques pour faciliter l'estimation de la charge. Cependant, les conditions de terrain en forêt font en sorte que des erreurs importantes peuvent survenir. En effet, l'efficacité des balances électroniques requiert un terrain planche pour donner une lecture fiable aux conducteurs. Enfin, il précise qu'une fois le chargement complété en forêt, il n'est plus possible de corriger ou de décharger une partie de la cargaison.

[22] Finalement, M. Paré soutient qu'en raison de sa localisation, il passe devant la balance du contrôle routier plusieurs fois par jour et est donc soumis à une fréquence de vérification plus grande. Enfin, il doute que des améliorations importantes puissent être

réalisées sur la question des infractions de surcharge, à moins de négociation avec les donneurs d'ouvrage pour établir leurs tarifs sur la limite légale de 55 500 kg.

[23] Plusieurs changements ont été mis en place par TBP depuis le printemps 2010 :

- réduction de la flotte de tracteurs de six (6) à cinq (5); achat d'un tracteur 2011 en remplacement d'un tracteur plus âgé; maintien de la flotte de remorques à six (6), laissant une (1) remorque comme véhicule de remplacement durant les entretiens;
- embauche d'un mécanicien à temps plein pour l'assister au garage;
- agrandissement de ses infrastructures de garage et investissement dans les équipements de soudure.

[24] Sur la question de l'entretien des véhicules, M. Paré précise que chaque véhicule est inspecté toutes les semaines et sujet à un entretien régulier aux 5 000 km. Les entretiens réguliers, la vérification des freins, les changements de pneus ainsi que de petits travaux de soudure sont faits au garage de TBP. M. Paré a un diplôme en mécanique automobile et il est supporté par un mécanicien à temps plein. Toutes les autres réparations sont confiées à des garages externes.

[25] Pour son exploitation d'hiver 2010-2011, de décembre à mars, TBP compte huit (8) conducteurs qui travailleront cinq (5) jours semaine sur des quarts de travail de jour et de nuit. Les conducteurs seront assignés à des quarts de travail réguliers, à l'intérieur des limites des heures de travail. Selon M. Paré, les horaires et les affectations des conducteurs devraient permettre de maintenir la fréquence hebdomadaire des inspections et des entretiens réguliers aux tracteurs et remorques.

[26] M. Paré confirme, qu'outre son comptable, il est seul responsable de la gestion générale de l'entreprise et de la tenue des registres et dossiers requis pour se conformer aux obligations découlant de la *Loi*. Il a reçu une formation en 2008 dans le cadre de la première convocation à la Commission.

LE DROIT

[27] 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.

[28] 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.

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

[30] 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 ».

[31] 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.

ANALYSE

[32] 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.

[33] Il appartient à la Commission d'analyser la preuve soumise, de décider des mesures nécessaires et, le cas échéant, de les appliquer. Le dossier de la SAAQ et le témoignage du dirigeant 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.

[34] La preuve établit que les déficiences dans le comportement de l'entreprise et de ses conducteurs se situent principalement à deux (2) niveaux : la sécurité des véhicules par les mises hors service en raison des défauts majeurs à divers systèmes mécaniques ainsi que le nombre important de surcharges.

[35] Quant à l'aspect sécurité des véhicules, la Commission constate, à partir des certificats de vérification mécaniques émis, que les défauts majeurs décelés lors des inspections touchent une variété de composantes des véhicules et que plusieurs défauts concernent des fissures ou rainures à la structure, la sellette et les roues des véhicules. En outre, quelques-unes des défauts mineurs sont aussi pour des éléments fissurés ou cassés. La variété des défauts ne permet pas de cerner un problème particulier, mais laisse plutôt entrevoir un problème lié à l'état général des équipements.

[36] La Commission constate que des mesures ont été prises pour faciliter l'entretien et l'inspection des équipements : l'agrandissement du garage permettant d'y entrer les remorques, l'embauche d'un mécanicien et l'outillage de soudure additionnel. Ces

mesures sont néanmoins récentes et il est prématuré de conclure qu'elles corrigeront les déficiences et réduiront de façon substantielle le type de défauts notés.

[37] La Commission reconnaît que les conditions d'exploitation en forêt peuvent être très exigeantes sur la condition générale et la structure des équipements. Néanmoins, la Commission est d'avis que de telles conditions d'exploitation devraient exiger de la part de TBP, un calendrier d'entretiens préventifs plus rapproché afin d'en tenir compte.

[38] La Commission va donc imposer à TBP de procéder à des entretiens préventifs complets de tous ses équipements à une fréquence de trois (3) mois plutôt que de six (6) comme le prévoit le règlement. Ainsi, TBP devra faire vérifier tous ses équipements par un mandataire autorisé de la SAAQ tous les trois mois et transmettre une copie des certificats de vérification mécanique à la Commission.

[39] L'analyse du dossier révèle que sur les quatorze (14) inspections de véhicules inscrites au dossier pendant la période, aucune d'entre elles ne s'est révélée conforme. En effet, outre les quatre (4) mises hors service, neuf (9) inspections révèlent une déficience mineure et une autre indique un cas fortuit sur le tracteur impliqué lors de l'événement critique. Aussi, la Commission retient notamment les événements du 6 novembre 2008, alors que seize (16) déficiences mineures ont été détectées sur le tracteur et la remorque, en plus des quatre (4) déficiences majeures. Ce même jour, le conducteur a d'ailleurs reçu une infraction pour ne pas avoir complété sa vérification avant départ.

[40] La Commission s'étonne de la présence d'un aussi grand nombre de déficiences mineures sur les équipements de TBP. Plusieurs de ces déficiences auraient dû normalement être constatées lors d'une vérification avant départ faite par le conducteur et être consignées à la fiche de vérification avant départ. Force est de conclure que la formation donnée aux conducteurs, présents en entreprise en 2008, connaît des ratés et nécessite une mise à niveau.

[41] Pour la Commission, il est essentiel que l'ensemble des conducteurs soit bien formé et informé sur les exigences de la réglementation portant sur la vérification avant départ pour bien identifier et connaître ce que sont des déficiences mineures et majeures. En outre, il est tout aussi important pour l'entreprise de s'assurer que ces vérifications avant départ soient effectuées et qu'elles le soient correctement.

[42] Pour ces raisons, la Commission imposera une nouvelle formation sur la vérification avant départ à tous les conducteurs et mécaniciens de TBP ainsi qu'à M. Paré. Cette formation devra être offerte à tous les conducteurs actuels et futurs de l'entreprise. La Commission va aussi exiger qu'une fiche de vérification avant départ

soit complétée en tout temps par les conducteurs, et ce, même pour les mouvements de transport effectués à l'intérieur d'un rayon de 160 km.

[43] Quant aux infractions pour surcharge, les explications fournies par M. Paré font état d'une problématique particulière aux exploitants en milieu forestier. Les pratiques commerciales des donneurs d'ouvrage dans l'établissement des tarifs, n'incitent pas les camionneurs à travailler selon la limite légale de 55 000 kg. Les aléas du travail en forêt expliquent aussi le nombre de dépassements, malgré le fait que les équipements soient munis de balances. Il n'apparaît pas à la Commission qu'une solution durable puisse être imposée ou même mise en place sans la collaboration des donneurs d'ouvrage. La Commission tient par ailleurs à souligner qu'une tolérance n'est pas un droit.

CONCLUSION

[44] La preuve administrée révèle qu'il existe des manquements en matière de gestion de la sécurité. De l'avis de la Commission, les déficiences en matière de sécurité routière peuvent être corrigées par l'imposition de conditions. La Commission modifiera donc la cote de sécurité de TBP et imposera des mesures correctives.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

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

IMPOSE à Transport Benoît Paré inc., les conditions suivantes :

- a) faire suivre à tous les conducteurs, actuels et futurs, ainsi qu'aux mécaniciens et à M. Benoît Paré, au plus tard le 15 mars 2011, une formation d'une durée minimale de quatre heures portant sur la vérification avant départ;
- b) fournir une preuve du suivi et de la réussite de la formation, au plus tard le 31 mars 2011, au Service de l'inspection de la Commission des transports du Québec à l'adresse indiquée ci-dessous;

- c) faire compléter, par tous les conducteurs, un registre de vérification avant départ pour tous les mouvements de transport effectués à l'intérieur d'un rayon de 160 km;
- d) faire vérifier, tous les trois (3) mois, par un mandataire autorisé de la SAAQ, tous les véhicules lourds exploités par Transport Benoît Paré inc., pour une période d'une année et transmettre à la Commission une copie du certificat de vérification mécanique au plus tard le 15^e jour du mois au cours duquel a lieu la vérification, en débutant par le mois de janvier 2011.

STATUE

que Transport Benoît Paré inc. ne pourra demander une réévaluation de sa cote avant d'avoir complété toutes les ordonnances de la Commission.

Louise Pelletier
Membre de la Commission

Coordonnées du Service de l'inspection de la Commission

200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Télécopieur : (418) 528-2136

Coordonnées des formateurs

Le nom et les coordonnées des formateurs professionnels en sécurité routière apparaissent sur le site Internet suivant : <http://www.repertoireformations.qc.ca>.

p. j. Avis de recours

c.c. M^e Luc Loiselle, pour la Commission des transports du Québec