

Décision : MCRC05-00008

Numéro de référence : M03-10473-9

Date de la décision : Le 13 janvier 2005

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Dates de l'audience : Les 12 mai 2004 (par visioconférence)
et 6 avril 2004

Présent : Jean-Yves Reid
Commissaire

Personnes visées :

3-M-30035C-719-P

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

Agissant de sa propre initiative

NIR :R-504568-8
TRANSPORT KAMSIE INC.
853, boul. Rideau
Rouyn-Noranda (Québec)
J9X 5B7

Intimée

Procureure de la Commission : M^e Marie-Josée Persico

LA PROCÉDURE

Les Services juridiques de la Commission des transports du Québec faisaient parvenir à TRANSPORT KAMSIE INC., un avis d'intention et de convocation, daté du 26 février 2004, 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 et exploitants de véhicules lourds*¹ (Loi) en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier.

La Commission a été informée par la Société de l'assurance automobile du Québec (Société) que :

« pour la période du 22 août 2001 au 21 août 2003, un accident mortel, survenu le 6 août 2003, a été imputé à votre dossier.

Également, la Commission vous avise de son intention d'analyser votre comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui vous sont imposées dans le cadre de l'application de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier. À cette fin, elle entend plus particulièrement examiner les faits et événements suivants pour lesquels elle veut obtenir vos observations :

- 8 mises hors service;
- 5 excès de vitesse;
- 3 infractions relatives aux fiches journalières;
- 2 infractions relatives à un permis spécial de circulation;
- 1 infraction relative à une signalisation non respectée;
- 2 chargements non conformes;
- 1 infraction relative aux matières dangereuses;
- 1 infraction relative à un feu jaune;
- 1 infraction relative à un feu rouge;
- 1 infraction relative au respect des heures de conduite;
- 1 refus de déplacement;
- 5 surcharges;
- 6 accidents dont un avec décès et deux autres avec blessés. »

LE DROIT APPLICABLE

La *Loi* permet de modifier la cote d'une personne physique ou morale lorsque les faits démontrent qu'elle a mis en péril ou en danger la sécurité des usagers de la route ou l'intégrité des infrastructures routières. Une modification de cote et son maintien peuvent être assortis de mesures selon les faits démontrés.

La politique d'évaluation et le système de pointage introduits par la Société

¹ L.R.Q., c. P-30.3

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).

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*, détermine si l'intimée, par ses agissements ou ses omissions, a mis en danger ou en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis l'intégrité de ce réseau.

LE PROFIL DE L'ENTREPRISE

L'entreprise, située en Abitibi, exerce ses activités principalement dans le domaine du transport de marchandises générales, de produits forestiers et de bois oeuvré.

La majorité de ces transports (99 %) sont effectués à l'extérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache. Les principales destinations sont le Québec (dans une proportion de 53 %), l'Ontario (20 %), l'Ouest Canadien (2 %) et les États-Unis (25 %).

La flotte est composée de 11 tracteurs et de 66 remorques majoritairement de train double, type B. L'entreprise fait également appel à trois voituriers remorqueurs.

Les personnes responsables de la gestion quotidienne de l'entreprise sont le président et actionnaire à 25 %, M. Gilbert Dussault, assisté de Mme Line

Rolando, contrôlease. Les autres actionnaires à 75 % ne participent pas à la gestion des opérations.

LA PREUVE

L'audience a été tenue le 6 avril 2004, aux bureaux de la Commission des transports du Québec à Montréal, et a été poursuivie par visioconférence le 12 mai 2004.

Me Marie-Josée Persico mentionne à la Commission que TRANSPORT KAMSIE INC. a déjà fait l'objet d'une vérification de son comportement et que par la décision QCRC01-00363, la Commission avait maintenu sa cote « satisfaisant » tout en lui imposant des mesures. À cet effet, elle dépose sous la cote CTQ-1 (en liasse), trois décisions rendues par la Commission et une proposition administrative initiée par l'intimée. L'objet principal de la proposition était de demander la prolongation de délais pour la production de rapports exigés dans la décision initiale. Me Persico fait, ensuite, un survol des événements et motifs notés à l'avis d'intention transmis le 26 février 2004. Elle présente la synthèse du dossier de comportement de l'intimée (pièce CTQ-3) et fait l'historique de l'entreprise.

Me Marie-Josée Persico fait d'abord entendre M. Gaston Gill, inspecteur au Service de l'inspection de la Commission. Le témoin informe la Commission qu'il a déjà préparé un rapport en 2001 et que son objectif est de faire un parallèle ou une comparaison dans l'évolution du comportement de l'intimée entre 2001 et 2003. M. Gill relate les faits saillants de son rapport de vérification de comportement, daté du 19 novembre 2003, complété à la suite de sa visite en entreprise les 4 et 5 novembre 2003.

Il ressort du rapport de M. Gill, que plusieurs anomalies et carences ont été notées dans la gestion de la sécurité dans l'entreprise. Ainsi, dans la synthèse des constations de son rapport, à la page 15, il est écrit :

« Il appert, des différents contrôles effectués, que les politiques et pratiques de la personne inscrite ne couvrent pas l'ensemble des obligations découlant des engagements.

Malgré le fait que l'entreprise a une politique établie pour la vitesse, la consommation de drogues et alcools, les heures de service des conducteurs, la vérification avant départ, les accidents, M. Gilbert Dussault déclare qu'elle n'est pas appliquée. Par contre, il affirme qu'après ma visite, il reverra au complet la politique et fera en sorte qu'elle soit mise en pratique.

De plus, cette entreprise n'a aucune politique ou procédure d'établie et ne dispose d'aucun moyen pour contrôler ce qui suit :

- la formation en matière de sécurité;
- la formation sur l'arrimage et la manutention de marchandises;
- un système en place pour connaître le nombre d'heures de conduite et de travail et celles disponibles à être attribuées;
- un suivi afin que les défauts inscrites dans le registre soient réparées dans les délais prescrits;
- la formation sur les normes de charges et de dimensions;
- suivre le calendrier de vérification à venir selon le critère de rappel établi par l'entreprise. »

Enfin, le témoin soumet à la Commission que son enquête n'a pas permis de constater d'évolution considérable depuis la dernière visite qu'il a effectuée chez l'intimée.

La procureure de la Commission fait par la suite témoigner M. Serge Ouellet, technicien en administration à la Société. M. Ouellet précise à la Commission que la Société a fait parvenir à l'intimée trois lettres l'avertissant de la détérioration de son dossier.

M. Ouellet expose les modifications apparaissant au dossier PEVL de l'intimée et donne des précisions sur la nature des événements inscrits à son dossier.

L'évaluation de son comportement, pour la période du 30 mars 2002 au 29 mars 2004, révèle la situation suivante :

Sécurité des véhicules	(28)	5/9
Sécurité des opérations	(14)	35/65
Conformité aux normes de charges	(5)	7/30
Implication dans les accidents	(4)	22/19
Comportement global de l'exploitant	(23)	64/81
() = Nombre d'événements		

Enfin, le témoin souligne que le seuil a été dépassé au niveau des implications dans les accidents.

Ensuite, Me Persico fait témoigner M. Jacques Coriveau, enquêteur au Contrôle routier de la Société. Celui-ci déclare que l'intimée était inscrite au programme d'entretien préventif (PEP) de la Société. À cet égard, les représentants de la Société procèdent périodiquement à des contrôles de qualité. Dans le présent dossier, des interventions ont été faites entre mai 2001 et mars 2004. Plusieurs avis de manquements ou de dérogations ont été émis et transmis à l'entreprise.

En octobre 2003, la Société a introduit, auprès des personnes responsables de l'application du programme, une demande de plan de redressement. Le 15 mars 2004, une confirmation du retrait du programme PEP a été signifiée à l'intimée pour le non-respect des normes dont le plan de redressement.

M. Coriveau fait également état que, lors de la vérification des dossiers des conducteurs, des anomalies ont été constatées au niveau des heures de conduite. Ainsi, cela fut particulièrement le cas lors de l'accident mortel survenu le 7 août 2003, où le conducteur Joël Darcy, employé chez l'intimée depuis le 20 juillet 2003 seulement, avait eu quatre dépassements de ses heures de conduite et de travail entre le 27 et le 31 juillet 2003, seule période de vérification disponible.

Contre-interrogé par le président de l'intimée, sur une progression de la conformité depuis 2001, M. Coriveau affirme que la volonté semble être présente et qu'il y a eu plusieurs changements de personnel, au sein de l'entreprise, dans le but de redresser la situation, mais qu'en conclusion, la réalité ne semble pas refléter d'amélioration concrète.

Enfin, Me Persico fait entendre la déposition de M. Christian Auger, policier à la Sûreté du Québec. Celui-ci retrace les données consignées dans son rapport d'enquête concernant l'intimée. Son constat est que l'accident mortel du 7 août 2003 est dû à une vitesse excessive dans une courbe. Il stipule que le certificat de vérification mécanique indique que l'état du véhicule n'est pas mis en cause.

À l'appui du maintien favorable de sa cote, l'intimée est représentée par M. Gilbert Dussault, son président et actionnaire minoritaire de l'entreprise.

M. Gilbert Dussault est responsable de tous les secteurs d'activités de l'entreprise en regard de la *Loi*.

M. Dussault explique qu'il travaille dans l'industrie du transport depuis 1974, et, qu'en 1997, il a acheté les activités de longue distance d'une compagnie de transport. En 2001, il a constaté, à la suite de la vérification du comportement initiée par la Commission, qu'il y avait des lacunes dans l'entreprise.

La décision de la Commission du 17 octobre 2001 ordonnait à l'intimée de faire appel à un expert externe; ce qu'il a fait en retenant les services de M. Mario Trottier. Ce dernier a dû se retirer du dossier pour cause de maladie au cours du mois d'août 2002. Cette situation a donné lieu aux demandes de prolongations des délais pour la production de rapports sur l'évolution de la situation.

En août 2003, l'entreprise a fait appel à un nouvel expert M. Michel Gagné de l'école de conduite Norabi. Ce dernier a établi un plan de formation échelonné de septembre 2003 à janvier 2004 et devait assumer la responsabilité de la sécurité. M. Dussault déclare qu'après quelques mois, il en a conclu que M. Gagné n'était pas en mesure de rendre les services qui avaient été convenus et a donc mis fin à son mandat. Depuis, il a embauché du nouveau personnel et nommé des personnes responsables du volet mécanique et de la gestion des ressources humaines.

Dans son témoignage, M. Dussault admet que de nombreuses infractions sont imputables à l'état défectueux des véhicules de l'intimée, et au non-respect du *Code de la sécurité routière*². Il concède aussi qu'il n'a pas réagi suffisamment aux avertissements réitérés de la Société.

M. Dussault reconnaît que l'entreprise a perdu sa certification PEP mais il espère l'obtenir de nouveau à la suite de la réorganisation administrative.

M. Dussault avoue ne pas avoir assez encadré ses chauffeurs et avoir été trop tolérant avec eux en regard des infractions commises. De plus, il indique qu'il a congédié les conducteurs fautifs et établi avec l'aide de personnes ressources une politique de sanctions (Règles et procédures révisées), pour obliger les conducteurs à respecter les règles de sécurité routière et de vérification avant départ des véhicules.

M. Dussault réitère qu'il essaie de corriger la situation dans son entreprise mais qu'il éprouve d'énormes difficultés à engager des personnes compétentes afin d'y apporter les correctifs requis. Il ajouta : « La perfection n'est pas de ce monde ! »

Afin de s'assurer des compétences des chauffeurs, M. Dussault déclare que lorsqu'il désire en embaucher de nouveaux, il vérifie au préalable l'état de leur dossier de conduite à la Société et leur fait passer un test routier dans le but de vérifier leurs aptitudes.

M. Dussault affirme qu'il a mis en place des programmes et procédures conformes à la réglementation et aux exigences de la Commission en regard de la Loi 430. Le témoin déclare s'assurer du bon déroulement des opérations et du respect des consignes chaque mois. Un formulaire de compilation des heures de conduite et de travail est contrôlé quotidiennement. Les dossiers des chauffeurs et des véhicules sont, quant à eux, mis à jour régulièrement et chaque événement y est noté avec soin.

²

L.R.Q., chapitre C-24.2

Afin de corroborer son témoignage, M. Dussault, le représentant de l'intimée a déposé les pièces suivantes qui ont été versées au dossier :

- I-1 : Règles et procédures révisées;
- I-2 : (En liasse) - Organigramme;
 - Liste des chauffeurs;
 - Les dossiers des chauffeurs.

Responsabilisé, M. Dussault affirme qu'il met tout en oeuvre pour ne pas déroger aux obligations des utilisateurs de véhicules lourds et qu'il est conscient de ses responsabilités en tant qu'exploitant.

Dans sa plaidoirie, Me Marie-Josée Persico met en relief le comportement irresponsable de l'intimée. Elle insiste sur les nombreux accidents avérés et les défauts des véhicules.

Par ailleurs, Me Persico constate l'absence de diligence de la part de l'entreprise à prendre des mesures concrètes pour redresser la situation de l'entreprise. Selon elle, il apparaît évident que la répétition des infractions et les accidents advenus ont eu pour effet de mettre en danger la sécurité des usagers de la voie publique et l'intégrité des infrastructures routières.

L'ANALYSE ET LA DÉCISION

Après avoir analysé l'ensemble des faits portés à sa connaissance et considéré les observations et les explications reçues de M. Gilbert Dussault, la Commission en vient aux conclusions suivantes :

Il ne fait pas de doute que les événements reprochés à l'intimée, en regard des infractions qu'elle a commises, sont en soi dangereux. Par contre, la Commission constate que l'intimée a pris des moyens pour redresser la situation et a réagi positivement aux dérogations qui lui ont été signifiées. Plus particulièrement, son dirigeant, aidé par des experts externes, a mis en place des procédures et politiques relatives aux dossiers des chauffeurs et à ceux des véhicules. Malheureusement, la preuve démontre que ces procédures et politiques ne sont pas mises en application de façon assez rigoureuse.

La Commission est sensibilisée au fait que l'entreprise est localisée loin des grands centres urbains, mais elle ne souscrit pas aux prétentions de l'intimée à l'effet qu'il est difficile de recruter des personnes compétentes. Selon le témoignage de M. Jacques Coriveau, il existe plus ou moins 400 entreprises accréditées PEP dans la région de l'Abitibi. Il apparaît évident qu'avec une volonté ferme et en y consacrant les ressources matérielles, humaines et financières, on peut mettre en application des politiques et procédures conformes à la réglementation.

Lors de l'audience du 12 mai 2004, le dépôt du dossier PEVL en date du 6 avril 2004 démontre une nouvelle mise hors de service, laquelle a suscité une lettre de la Société à l'effet que le seuil de 75 % est à nouveau atteint à ce chapitre.

Les dérogations reprochées à l'intimée sont le résultat de nombreuses lacunes dans la gestion et le comportement de l'entreprise eu égard aux obligations découlant de la *Loi*.

La preuve démontre clairement qu'il n'y a pas eu d'amélioration marquée dans le respect des obligations depuis 2001. La Commission s'est montrée très tolérante dans le processus d'application des mesures imposées en 2001, mais les résultats positifs tardent à venir.

En effet, à moins d'une réforme drastique instaurée par la direction et soutenue par un organisme reconnu dans le domaine de la formation, ainsi que l'implantation de politiques et procédures, la Commission craint que cet état de fait ne perdure, ce qui n'est, en aucune façon, acceptable.

Compte tenu de l'ensemble de la preuve, la Commission est d'avis que l'intimée, a, par ses agissements et ses omissions, mis en danger la sécurité des usagers de la route. Par conséquent, la Commission modifiera la cote de l'intimée et lui attribuera une cote comportant la mention « conditionnel ».

Par conséquent, il y a lieu d'imposer à l'intimée un certain nombre de conditions devant redresser son comportement, en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds, et améliorer sa gestion de la sécurité.

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'incapacité totale, tel que prévu au troisième alinéa de l'article 27 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, lequel se lit comme suit:

« 27. La Commission déclare totalement inapte la personne qui:

[...]

3«a contrevenu à une décision de la Commission la visant ou à une entente administrative convenue avec elle;

[...] »

Ainsi, tout manquement à l'obligation de rencontrer les mesures décrites au dispositif de la présente décision et ce, dans les délais indiqués, pourrait entraîner l'attribution d'une cote portant la mention « insatisfaisant ».

L'intimée pourra demander la réévaluation de cette cote lorsqu'elle le jugera

approprié, après avoir amélioré sensiblement son comportement et rempli les conditions imposées par la présente décision.

POUR CES RAISONS, la Commission:

1. DÉCLARE partiellement inapte TRANSPORT KAMSIE INC.
2. MODIFIE la cote comportant la mention « satisfaisant » et ATTRIBUE à TRANSPORT KAMSIE INC. une cote portant la mention « **conditionnel** ».
3. ORDONNE à TRANSPORT KAMSIE INC. de prendre les mesures suivantes :
 - a) RECOURIR aux services d'un spécialiste en gestion de la sécurité routière lié à une institution, une association, un organisme reconnu ou un centre de formation en transport routier, afin de procéder à :
 - i) une analyse détaillée des procédures et politiques mises en place dans l'entreprise;
 - ii) l'évaluation du degré d'avancement dans l'implantation et le suivi de ces mêmes politiques et procédures;
 - iii) de produire un rapport à la Commission de ce diagnostic et des étapes subséquentes à franchir, avec un calendrier précis afin que l'entreprise soit conforme à la réglementation. Ce rapport devra être soumis à la Commission, au plus tard, dans les soixante (60) jours après la date d'entrée en vigueur de la présente décision.
 - b) SOUMETTRE le nom et les coordonnées de l'expert retenu ainsi que son curriculum vitae au commissaire soussigné avant le début de son mandat, au plus tard, dans les quinze (15) jours après la date d'entrée en vigueur de la présente décision.
 - c) TRANSMETTRE à la Commission un rapport trimestriel préparé par le même expert en regard de l'évolution du dossier PEVL de l'intimée et des mesures administratives des dossiers des chauffeurs et des véhicules, pour une période de douze (12) mois, à compter de la production du rapport stipulé au libellé a) iii).

Ce rapport devra être soumis à la Commission, au plus tard, dans les trente (30) jours après la fin du trimestre concerné.
 - d) FAIRE PARVENIR à la Commission un certificat de vérification mécanique trimestriel pour tous les véhicules assujettis à la Loi

430, émis par un mandataire de la Société, pour une période de douze (12) mois.

La première vérification devra être effectuée, au plus tard, dans les trente (30) jours après la date de l'entrée en vigueur de la présente décision et les subséquentes, dans les trente (30) jours après la fin du trimestre concerné.

Tous les rapports et documents demandés doivent être transmis à la Commission des transports du Québec à l'adresse indiquée ci-dessous.

JEAN-YVES REID
Commissaire

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

COORDONNÉES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Service de l'inspection
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Télécopieur: (418) 646-2299