

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	MCRC08-00088
DATE DE LA DÉCISION	:	20080603
DATE DE L'AUDIENCE	:	20080505, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	1-M-30036C-965-P
NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE	:	M07-05397-3
OBJET DE LA DEMANDE	:	Vérification de comportement
MEMBRES DE LA COMMISSION	:	Jean-Denis Pelletier François Dumais

3983501 Canada inc.

NIR : R-563801-1

Personne visée

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 3983501 Canada inc. (3983501), 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*).

[2] Les déficiences reprochées à 3983501 sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (avis) que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée le 20 novembre 2007, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement (dossier) de 3983501 pour la période du 1^{er} septembre 2005 au 31 août 2007.

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[4] Ce dossier est constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec (Société), sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (politique), conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[5] M^e Luc Loiselle représente la Commission et M. Karl Mohr représente sa compagnie et comprend bien l'importance et les conséquences de son choix de ne pas être représenté par avocat.

Profil de l'entreprise

[6] L'entreprise, en opération depuis 2002, œuvre principalement dans le transport de produits forestiers (bois en longueur) dans la région située au nord-ouest de Gatineau.

[7] Ses principaux clients sont les compagnies « Earl Boheart », « Bell Lumber » et l'Office des producteurs de bois du Pontiac. Les transports s'effectuent uniquement à l'intérieur du rayon de 160 km de part et d'autre entre Québec et l'Ontario.

[8] M. Karl Mohr est le président, premier actionnaire et administrateur. Il est secondé par Mme Christina Peck, secrétaire-trésorière et actionnaire.

[9] M. Mohr est l'unique conducteur et n'a pas l'intention d'embaucher une autre personne aux fins de conduire ses véhicules.

[10] L'entreprise utilise un (1) camion tracteur et deux (2) remorques de type plate-forme.

Dossier PECVL

[11] La Commission a été informée par la Société que, pour la période du 1^{er} septembre 2005 au 31 août 2007, l'entreprise a accumulé deux (2) mises hors service considérées comme des événements critiques. Ces mises hors service sont le résultat de défauts majeurs aux véhicules de l'entreprise, à savoir :

- neuf (9) courses de tige de commande de frein mal ajustées;
- deux (2) freins de service non fonctionnels.

[12] Au surplus, cinq (5) défauts mineurs ont été constatés sur les véhicules ayant été l'objet de ces mises hors service.

[13] En outre, il appert des fichiers informatisés de la Société que l'entreprise a commis des dérogations au Code de la sécurité routière² (le Code) résultant de son propre comportement et de celui de ses conducteurs.

[14] Plus précisément, au cours de cette période, l'entreprise a, par l'entremise de ses conducteurs, commis une (1) infraction relative à la sécurité des opérations, à savoir :

- une (1) infraction relative à l'usage de la ceinture de sécurité;

[15] Une mise à jour de ce dossier, pour la période du 17 avril 2006 au 16 avril 2008 est présentée par Mme Éliza Domingue, technicienne à la Société. Ce rapport indique que :

- a) le parc de véhicules considéré à titre de propriétaire est de trois (3) véhicules-année et celui à titre d'exploitant est d'un (1) véhicule-année.
- b) il n'y a pas eu d'augmentation des infractions quant à la « Sécurité des opérations » soit : une (1) seule quant au port de la ceinture de sécurité;
- c) il n'y a pas eu de mise hors service additionnelle;
- d) il y a toutefois une (1) infraction pour une surcharge le 13 mars 2008.

Rapport de M. Frédéric Ledru, inspecteur à la Commission des transports du Québec

[16] Suite à une enquête téléphonique, le 2 novembre 2007, il note que le propriétaire de l'entreprise n'a pas suivi de formation sur la gestion de la sécurité.

Obligations à titre d'exploitant

Politiques écrites en matière de gestion de la sécurité

[17] Aucune politique écrite n'a été instaurée. Le président affirme que son expérience acquise depuis 1992 dans le domaine des transports lui permet de gérer la sécurité de ses activités et de respecter l'intégrité du réseau routier public.

La vérification périodique des permis de conduite

[18] Le président serait l'unique conducteur et il n'aurait pas l'intention d'embaucher une autre personne aux fins de conduire ses véhicules.

² L.R.Q. c. C-24.2.

Le respect de la vitesse et des règles de circulation routière

- [19] La vitesse du camion tracteur de l'entreprise n'est pas limitée.

La consommation de drogues et alcool

- [20] M. Karl Mohr se conformerait sérieusement à cet engagement.

L'arrimage et la manutention de marchandises

- [21] Aucune formation n'a été suivie.

- [22] Le transporteur utilise des poteaux fixés sur les bords des remorques et des câbles à raison de deux (2) par longueur de huit (8) pieds de bois transporté.

Les heures de conduite et de travail

- [23] M. Mohr inscrit les heures de début et de fin de journée sur les rapports de vérification avant départ qu'il garde à bord de son camion pour la journée en cours. Ces documents seraient conservés conformément à la réglementation.

La vérification avant départ

- [24] Le transporteur effectue cette vérification conformément à la réglementation. Un rapport est rempli en tout temps. Il reste à bord du véhicule tracteur pour la journée en cours et est conservé ensuite selon la réglementation.

- [25] Les déficiences sont notées uniquement lorsque la réparation ne peut pas être effectuée aussitôt après avoir été décelée.

- [26] Le dossier de comportement produit par la Société pour la période du 1^{er} septembre 2005 au 31 août 2007 fait état de deux (2) contrôles routiers. Deux (2) événements critiques ont été constatés. Onze (11) déficiences majeures et neuf (9) mineures ont été détectées.

Le respect des charges et dimensions

- [27] Tous les chargements des remorques de l'entreprise sont effectués par le président. Les véhicules en question sont équipés de cadrans à air afin d'estimer le poids des marchandises transportées. Il n'effectue pas de transport en période de dégel.

Le dossier du conducteur

[28] M. Mohr ne tient pas de dossier conducteur en tant que tel. Les documents relatifs aux voyages et les rapports de vérification avant départ qui servent aussi de fiche de temps sont conservés.

La procédure et le suivi en cas d'accident

[29] L'expérience acquise par le président depuis le début de ses activités lui permet d'éviter des accidents.

Obligations à titre de propriétaire

Le programme de vérification mécanique

[30] La vérification mécanique périodique obligatoire (CVM) est effectuée annuellement par un mandataire.

[31] L'entreprise n'effectue pas deux (2) entretiens obligatoires par année par véhicule mais un entretien hebdomadaire. Ce dernier ne comprend pas tous les éléments spécifiés par la réglementation.

Le délai de réparation des défauts écrits au rapport de vérification avant départ

[32] Lors de l'entrevue téléphonique, il a été constaté que le président connaît le délai de réparation des défauts mineurs et qu'il sait qu'en cas de défaut majeur, le véhicule ne peut circuler sur la voie publique.

[33] Les défauts sont corrigés en respect des délais prévus par la réglementation.

Le dossier du véhicule

[34] Aucun dossier de ce type n'est tenu par le transporteur. Seuls, les rapports de vérification avant départ seraient conservés selon la réglementation.

Témoignage de M. Karl Mohr, président de 3983501 Canada inc.

[35] L'entreprise n'emploie que M. Mohr comme conducteur et ne fait pas affaire avec des voituriers-remorqueurs et n'a pas à son service de mécaniciens ni d'employés de garage.

[36] Sa conjointe, Mme Christina Peck, s'occupe de la tenue des dossiers du conducteur et des véhicules.

[37] Les rondes de sécurité sont effectuées conformément à la réglementation. Cette tâche lui prend environ vingt (20) minutes avant chaque départ.

[38] Les vérifications mécaniques périodiques obligatoires (CVM) sont effectuées annuellement par le mandataire « Valley Truck and Spring » situé à Pembroke, Ontario.

[39] Actuellement, il travaille comme chauffeur pour une autre compagnie.

[40] Présentement, son entreprise n'est pas en activité à cause de la situation économique dans le domaine de la foresterie.

[41] Il admet volontiers sa méconnaissance de la *Loi 430* et de sa réglementation.

LE DROIT

[42] 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.

[43] 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.

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

[45] Plus particulièrement, l'article 27 de la *Loi* prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », ce qui a pour effet d'interdire à une personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, notamment si :

1° à son avis, cette personne met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l'intégrité de ces chemins;

2° à son avis, cette personne met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d'une autre loi visée à l'article 23;

3° 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;

4° un associé de cette personne ou, s'il s'agit d'une personne morale, un de ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « insatisfaisant »;

5° elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses associés, ses dirigeants, ses employés ou sur une entreprise visée au deuxième alinéa de l'article 32, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

[...]

[46] 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 ».

[47] 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.

[48] Par ailleurs, l'article 30 de la *Loi* permet à la Commission de suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler si :

1° cette personne a fourni un renseignement faux ou inexact à la Commission;

2° cette personne a été déclarée coupable depuis moins de trois ans d'une infraction criminelle reliée à l'utilisation d'un véhicule lourd;

3° un administrateur de cette personne, un de ses associés, un de ses dirigeants ou un de ses employés a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'un acte criminel relié à l'utilisation d'un véhicule lourd pour lequel il n'a pas obtenu de pardon;

4° cette personne refuse de se soumettre à une inspection en entreprise ou nuit au travail d'une personne autorisée par la présente loi, le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou la Loi sur les transports (chapitre T-12) à effectuer une telle inspection.

[...]

ANALYSE

[49] 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.

[50] Il appartient à la Commission d'analyser la preuve qui lui est soumise, de décider des mesures nécessaires et, le cas échéant, de les appliquer. Le dossier et le rapport de l'inspecteur 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.

[51] La preuve établit que l'entreprise a surtout des difficultés sous l'aspect sécurité des véhicules. En effet, les deux (2) mises hors service dénotent un comportement lacunaire de 3983501 quant à la vérification avant départ de la part du conducteur, quant à l'entretien de ses véhicules et quant au programme d'entretien.

[52] Or, lors de l'audience, le témoignage du président, M. Karl Mohr, a apporté quelques éléments d'éclairage et de facteurs atténuants quant aux mesures prises pour corriger un comportement répréhensible :

- vérification hebdomadaire de ses véhicules;
- connaissance des documents de la Société;
- volonté de se conformer à la réglementation.

[53] En complément, la Commission suggère à M. Mohr de se procurer la « boîte à outils » qui contient un guide de gestion et les principaux documents et formulaires pratiques (feuilles de temps, fiches journalières, formulaires d'emploi, fiches d'entretien préventif, registre des vérifications, etc.).

[54] Enfin, M^e Loiselle mentionne que l'entreprise a un seul conducteur et qu'il devrait suivre une formation sur la *Loi 430*, volet gestionnaire et volet ronde de sécurité.

CONCLUSION

[55] L'analyse de l'ensemble du dossier permet à la Commission de constater que l'entreprise ne possède pas tous les outils nécessaires pour une saine gestion de la conformité de ses véhicules.

[56] En conséquence, suite à la preuve documentaire et testimoniale, la Commission retient la nécessité d'un accompagnement.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

MODIFIE la cote de sécurité de 3983501 Canada inc., portant la mention « satisfaisant » pour une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

IMPOSE à 3983501 Canada inc. de faire suivre à M. Karl Mohr les sessions de formation suivantes :

- Loi 430, volet gestionnaire et chauffeur (4 heures);
- Loi 430, vérification avant départ (4 heures).

STATUE que 3983501 Canada inc. devra fournir la preuve du suivi et les résultats des sessions de formation imposées à M. Karl Mohr au service de l'inspection de la Commission au plus tard le 1^{er} septembre 2008.

Jean-Denis Pelletier, ing.
Commissaire

François Dumais
Commissaire

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) 528-2136

p.j. Avis de recours

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