

Décision : MCRC02-00150

Numéro de référence : M02-05988-4

Date de la décision : Le 4 juin 2002

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 28 mai 2002

Présent : Gilles Tremblay
Commissaire

Personnes visées :

6-M-30034C-718-P

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1

- Agissant de sa propre initiative -

151984 CANADA INC.

2397, rue Michelin
Laval (Québec)
H7L 5B9

- Intimée -

Procureur de la Commission : M^e Mario Turcotte

Procureure de l'intimée : M^e Sandra Demeules

DE CHANTAL, D'AMOUR, FORTIER

La Commission est saisie d'une demande de vérification du
comportement de 151984 CANADA INC. (ci-après 151984) et

d'appréciation d'une déclaration d'inaptitude partielle ou totale en raison des nombreuses dérogations à ses obligations en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds pour la période du 20 décembre 1999 au 19 décembre 2001.

LE DROIT APPLICABLE

Cette demande est soumise dans le cadre de la *Loi concernant les proprié- taires et exploitants de véhicules lourds* dont le but est d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau.

La Commission déclare totalement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis de façon significative l'intégrité de ce réseau (article 27 1°). La personne déclarée totalement inapte reçoit une cote de niveau « insatisfaisant ». Cette déclaration entraîne une interdiction de circuler ou d'exploiter un véhicule lourd (article 32).

La Commission déclare partiellement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier ou compromis l'intégrité de ce réseau (article 29 1°). La personne déclarée partiellement inapte reçoit une cote de niveau « conditionnel » et la Commission lui impose des conditions particulières (article 32).

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. Avant d'imposer une mesure, la Commission doit avoir constaté une dérogation aux dispositions de :

- la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*;
- le *Code de la sécurité routière*;
- à une loi dont la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est chargée de l'application en vertu de l'article 519.65 du *Code de la sécurité routière* si une telle disposition concerne la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou l'intégrité de ce réseau.

Dans son appréciation du comportement, la Commission peut tenir compte des inspections et des contrôles routiers qui ne révèlent 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 PREUVE ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION

Le profil de la personne inscrite et la nature de ses activités

151984 transporte de la marchandise générale, principalement des structures de fer dont 10 % de produits hors normes. Elle transporte aussi des copeaux de bois préemballés. Selon les renseignements fournis lors de la mise à jour de son inscription au Registre de la Commission en avril 2001, son parc de véhicules était composé de cinq tracteurs et de cinq semi-remorques. Tout le transport est effectué contre rémunération et les véhicules se rendent à l'extérieur d'un rayon de 160 kilomètres de leur port d'attache.

Les dérogations

La SAAQ a transmis ce dossier à la Commission parce que cette personne a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » en cumulant 19 points alors que le nombre limite à ne pas atteindre s'élève à 15.

Mme Jocelyne Martin, technicienne en administration à la SAAQ, indique que la mise à jour révèle l'ajout de deux nouveaux événements relatifs aux opérations ainsi que de trois constats pour des surcharges (pièce CTQ-1). En tenant compte de ces

nouvelles dérogations, les événements compilés à ce dossier pour la période du 20 décembre 1999 au 17 mai 2002 se résument ainsi :

Au niveau des véhicules :

Sur 2 inspections :

- 1 mise hors service
- 1 inspection constatant des déficiences mineures

Au niveau de l'exploitation :

<u>Nature des événements</u>	<u>dérogations</u>	<u>Nombre de</u>
------------------------------	--------------------	------------------

Sécurité des opérations :

- | | |
|---|---|
| - Permis spécial de circulation | 4 |
| - Rapport de vérification | 1 |
| - Fiche journalière | 1 |
| - Excès de vitesse | 4 |
| - Matières dangereuses (événement critique) | 1 |
| - Refus de se conformer | 1 |

Conformité aux normes de charge :

- | | |
|-------------|---|
| - Surcharge | 3 |
|-------------|---|

Implication dans les accidents :

- | | |
|------------------------------------|---|
| - Accident avec dommages matériels | 2 |
|------------------------------------|---|

La mise hors service du 3 mai 2000 est attribuable à deux régleurs de jeu du système de freinage de l'essieu de direction qui étaient mal ajustés.

Pour ce qui est de l'événement critique, survenu le 18 décembre 2001, le véhicule a été intercepté à transporter une matière dangereuse à l'intérieur du tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine.

Les infractions sur les permis spéciaux ont trait à deux dépassements des longueurs autorisées, l'une de 1,15 mètre et l'autre de 97 centimètres. Une autre a été attribuée parce que le feu jaune n'était pas visible à une distance de 300 mètres dans toutes les directions. Enfin, une dernière est due à l'absence d'un feu jaune dans une direction non couverte par le véhicule d'escorte.

Deux excès de vitesse de plus de 20 km/h ont été constatés dans

une zone de 90 km/h. Dans un autre cas, le véhicule roulait à 70 km/h alors que la vitesse autorisée s'élevait à 50 km/h.

Deux des trois surcharges (1 980 kg et 2 180 kg) sont survenues lors de la période de dégel. Un véhicule a aussi été intercepté avec une surcharge totale et axiale de 4 950 kg.

Le comportement, la gestion et les mesures correctrices et l'analyse de la Commission

La Commission a analysé ce dossier en vérifiant la présence de directives sur les diverses obligations, de méthodes de contrôle et de suivi, ainsi que du processus de rétroaction à la suite d'accidents ou de manquements importants.

Les dérogations soulèvent des interrogations dans la gestion et le comportement, principalement sur l'ensemble des opérations de transport. L'examen du dossier montre que cette situation est attribuable à des lacunes dans la gestion de l'entreprise. Voici les principaux éléments qui ont amené la Commission à cette observation.

M. Martin NEPVEU, président de la compagnie, indique que la demande de transport a diminué après les événements du 11 septembre. Il a alors décidé de transporter des matières dangereuses vu que tous ses chauffeurs étaient habiletés à le faire. Cela lui a occasionné des problèmes. Le chauffeur qui a circulé dans le tunnel était de retour avec une citerne vide, mais il avait oublié d'enlever les placards. Il a d'ailleurs reçu une suspension de deux semaines pour ce geste.

L'entreprise ne transporte plus de marchandises dangereuses. Elle s'est trouvée d'autres clients dans tout ce qui est apparenté à des structures métalliques afin d'augmenter son chiffre d'affaires.

Les infractions relativement aux longueurs sont survenues la même journée. Titulaire d'un permis annuel pour les charges hors normes, M. NEPVEU a vainement tenté de retracer les dimensions maximales autorisées par son permis car aucune longueur ou hauteur n'y est inscrite. Il a procédé au transport sans avoir

obtenu les réponses à ses questions.

Il a trouvé la réponse auprès d'un consultant en transport par la suite. Il s'est alors monté un tableau à l'aide des renseignements qui lui ont été fournis. On y retrouve toute l'information pertinente aux opérations de transport pour chaque catégorie de permis. Par exemple, les longueurs et les largeurs maximales et tout ce qu'il faut faire et avoir pour que le véhicule circule en respectant les normes. Il a aussi modifié ses procédures et il se rend lui-même chez ses clients mesurer les marchandises hors normes afin de s'assurer de la validité des informations déclarées.

Deux surcharges sont survenues dans le cadre de transport de billots parce que le chauffeur s'est fié aux manomètres de la semi-remorque qui donnent une lecture approximative de la masse. L'entreprise a décidé de ne plus transporter ce genre de produits à moins d'avoir une balance certifiée dans un rayon de 15 milles de la zone de chargement. La dernière surcharge est attribuable à une déclaration erronée du client. Le problème a été réglé puisque cet expéditeur s'est muni d'une balance et tous les voyages sont maintenant pesés afin de s'assurer du respect des limites autorisées.

M. NEPVEU a été dépassé par l'ampleur de la gestion de cinq véhicules, d'autant plus qu'il gérait son entreprise à partir de deux endroits, Lavaltrie et Laval. Il transmettait ses papiers à son comptable qui, par la suite, les acheminait à l'un ou l'autre des deux bureaux. Outre les délais qu'entraînait cette procédure, il était difficile de s'y retrouver. Il a changé ses façons de faire en mars 2002. Il a centralisé sa gestion à un seul endroit, au garage à Laval. C'est d'ailleurs là que les véhicules sont entretenus.

Il a aussi réalisé qu'il ne pouvait tout faire lui-même, qu'il était complètement débordé. Il n'avait pas le temps de classer et de vérifier tous les papiers qui lui étaient acheminés comme les fiches journalières complétées par les chauffeurs. C'est pourquoi il a réduit son parc à trois camions et il a prévu recourir aux services de deux personnes qui vont l'assister dans ses tâches. L'une s'occupera de toute la gestion documentaire, tandis que l'autre verra à l'entretien des véhicules.

Les chauffeurs ont été mis au courant des conséquences de leur comportement sur le dossier de l'entreprise. De plus, les camions ont été munis de limiteurs de vitesse à partir de décembre 2001.

Cela a porté fruit puisqu'il n'y a pas eu d'excès de vitesse depuis cette date.

Il a aussi fait appel à de l'expertise externe afin de mettre en oeuvre un plan de restructuration. Il a pris cette décision après avoir reçu son dossier de la SAAQ : ses employés avaient commis trois infractions en moins d'un mois. Il a réalisé qu'il devait changer son mode de gestion s'il désirait rester en affaires. Il a accepté la proposition de son conseiller de procéder à des changements progressifs selon cinq grandes étapes à savoir :

« 1^{ère} étape : Sensibiliser et impliquer tous les employés aux exigences des obligations de la loi 430, ainsi que l'état du dossier PEVL et de l'ordonnance qui sera rendue par la Commission des transports du Québec ;

2^e étape : Élaborer et instaurer des politiques et des procédures de sécurité de la compagnie, ainsi qu'un système de contrôle et implanter tous les outils de gestion nécessaires aux opérations sécuritaires de la compagnie, ainsi que sa conformité aux normes de charge ;

3^e étape : Embauche de personnel administratif et formation du personnel (administratif et chauffeurs) sur la loi 430, les obligations, les responsabilités, les contrôles et les systèmes de gestion, la politique d'évaluation du gouvernement et le processus d'intervention, la réglementation sur les heures de conduite et de travail et sur la vérification mécanique avant départ ;

4^e étape : Remettre et faire signer à tous les employés les politiques et procédures de sécurité de la compagnie ;

5^e étape : Formation des employés sur la réglementation des heures de conduite et de travail et sur la vérification mécanique avant départ, formation pratique et conduite préventive pour les chauffeurs. »

Seule la première étape de cet échéancier a été réalisée. Les autres sont en voie de réalisation et l'entreprise prévoit pouvoir terminer l'implantation globale en septembre.

CONCLUSION

La mise hors service, le non-respect des heures de conduite (fiche journalière), le chargement non conforme et les deux excès de vitesse supérieurs à 20 km/h sont autant d'événements que la Commission considère dangereux, voire périlleux pour le transport de matières dangereuses à l'intérieur du pont-tunnel.

La Commission s'est inspirée du niveau de la pénalité encourue à la suite d'une dérogation pour évaluer l'importance des événements au dossier et ses conséquences sur la sécurité. Ainsi, ceux où il y a une pénalité légère peuvent être associés à des manquements aux conséquences mineures sur la sécurité, ceux avec une pénalité moyenne à une mise en danger et les gestes sanctionnés par une pénalité élevée à une mise en péril.

La Commission est d'avis que, par ses agissements et ses omissions, 151984 CANADA INC. a mis en danger la sécurité des usagers de la route. L'examen de son dossier révèle plusieurs événements dangereux attribuables à des déficiences en matière de gestion de la sécurité. Toutefois, l'entreprise démontre qu'elle prend la sécurité au sérieux et elle a déjà implanté plusieurs mesures correctrices au niveau des opérations de transport. Elle a aussi eu recours à l'expertise externe afin de redresser la situation au niveau de la gestion des obligations, des politiques et procédures et de la formation de son personnel. Cependant, seule la première des cinq étapes du plan de restructuration qui mettra définitivement fin aux problèmes est terminée. Si la Commission ne doute pas de la bonne volonté de l'entreprise, elle doit par contre s'assurer qu'elle mènera à terme, avec succès, sa démarche de restructuration. C'est pourquoi elle imposera des conditions afin de l'accompagner et de la suivre dans ses changements.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. DÉCLARE partiellement inapte 151984 CANADA INC.
2. MODIFIE la cote de 151984 CANADA INC. pour qu'elle porte la mention « conditionnel ».
3. ORDONNE à 151984 CANADA INC. de prendre les mesures suivantes :

a) D'ici le 15 juillet 2002 :

- d'élaborer et d'instaurer des politiques et des procédures ainsi qu'un système de contrôle et les outils de gestion en matière de sécurité et de conformité aux normes de charge;
- de préparer une politique concernant l'application de mesures disciplinaires graduées pour les employés qui ne se conforment pas aux directives;
- d'embaucher le personnel nécessaire pour supporter les activités de gestion et préparer une répartition écrite des tâches et responsabilités de chaque gestionnaire;
- d'informer et de former les employés sur l'ensemble des moyens de gestion mis en oeuvre et de leur faire signer un document attestant qu'ils en ont pris connaissance.

b) De transmettre à la Commission, d'ici le 22 juillet 2002, les politiques et directives, les moyens de contrôle, les mesures disciplinaires, la répartition des tâches et les documents attestant de la diffusion des moyens de gestion auprès du personnel.

c) De transmettre, d'ici le 1^{er} septembre 2002, un document attestant que les personnes concernées ont suivi, auprès d'une institution ou d'un organisme reconnu, un programme de formation portant sur les sujets suivants :

- les obligations découlant de la *Loi concernant*

*les propriétaires et exploitants de
véhicules lourds* d'une durée minimale de
six heures;

- les heures de conduite et de travail;
- la vérification avant départ d'une durée
minimale de quatre heures;
- la conduite préventive d'une durée minimale de
quatre heures.

d) De rédiger un rapport détaillé sur la mise en oeuvre des
mesures et les résultats obtenus pour la période se
terminant le 15 octobre 2002. Ce rapport devra être
transmis à la Commission au plus tard le 30 octobre 2002.

Tous les rapports et documents demandés doivent être transmis
à la Secrétaire de la Commission à l'adresse indiquée ci-
après.

Gilles Tremblay
Commissaire

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

COORDONNÉES DE LA SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION

M^e Natalie Lejeune
Secrétaire
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy
7^e étage
Québec (Québec)
G1R 5V5

Télécopieur : (418) 646-8423

