

**Décision : MERC05-00200**

**Numéro de référence : MD4-13007-1**

Date de la décision : Le 23 septembre 2005

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 13 septembre 2005

Présents : Gilles Tremblay  
Commissaire

Jean-Denis Pelletier, ing.  
Commissaire

---

Personnes visées :

1-M-30036C-168-P                    **COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**  
Bureau 1000  
545, boul. Crémazie Est  
Montréal (Québec)  
H2M 2V1

- Agissant de sa propre initiative -

NIR : R-563600-7                    **4074831 CANADA INC.**  
50, 8<sup>e</sup> Rue  
Laval (Québec)  
H7N 2C3

- Intimée -

Procureur de la Commission : M Maurice Perreault  
La Commission est saisie d'une demande de vérification du comportement de  
4074831 CANADA INC. 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 30 septembre 2002 au 29 septembre 2004.

#### LE DROIT APPLICABLE

Cette demande est soumise dans le cadre de la *Loi concernant les propriétaires 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 (paragraphe 1 de l'article 27). 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 (paragraphe 1 de l'article 29). 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

##### La preuve

La SAAQ a transmis ce dossier à la Commission parce que cette personne a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Comportement global » en cumulant 23 points, soit le nombre limite à ne pas atteindre.

M Serge Ouellet fait part des événements au dossier de cette entreprise pour la période de deux ans se terminant au 29 septembre 2004 qui se résumant ainsi :

##### Au niveau des véhicules :

Sur 1 inspection :

- 1 inspection constatant des déficiences mineures

##### Au niveau de l'exploitation :

<u>Nature des événements</u>	<u>Nombre de dérogations</u>
<u>Sécurité des opérations :</u>	
- Excès de vitesse	2
- Nombre d'heures de conduite	1
- Fiche journalière	3
<u>Conformité aux normes de charge :</u>	
- Surcharge	1

##### Implication dans les accidents :

- Accidents avec blessés 2
- Accidents avec dommages matériels 3

Les excès de vitesse ont été commis dans des zones où la limite permise s'élevait à 100 km/h; les agents de la paix ont constaté des vitesses de 120 km/h et de 118 km/h.

Les dérogations sur les heures de conduite révèlent un dépassement des heures de conduite ainsi que plusieurs autres infractions relativement à des informations fausses ou inexactes qui auraient été écrites dans le registre des heures de conduite.

Les rapports d'accidents indiquent que les blessures étaient légères. Dans un cas, c'est la passagère de l'automobile qui a été accrochée par la semi-remorque du titulaire qui a été blessée et, dans l'autre, c'est le chauffeur du tracteur de l'entreprise par suite d'une perte de contrôle sur une chaussée glissante.

Deux événements ont été retirés, à cause de la fenêtre de deux ans, dans la mise à jour du dossier au 31 août 2005 (pièce CTQ-2). Par contre, le dossier fait état de l'ajout de trois accidents avec des dommages matériels.

Le 8 février 2005, Mme Mylène Desrosiers, inspectrice de la Commission, a effectué une visite à cette entreprise afin de vérifier l'application de ses politiques et de ses directives. Pour ce faire, elle a analysé les événements inscrits à son état de dossier et vérifié si les moyens, les mesures ou les sanctions prévus ont été appliqués. De son rapport qui était joint à l'avis d'intention, la Commission retient :

1. 4074831 CANADA INC. a été fondée en mai 2002 avec M Kuldip Singh Salan comme unique propriétaire. Il est responsable de la gestion et de l'application de la Loi 430. Il est supporté dans ses tâches par son épouse, Mme Jidda Deeplata, laquelle s'occupe principalement du volet administratif.
2. L'entreprise transporte, à forfait, des marchandises générales pour deux clients qui sont eux-mêmes sous-traitants de deux grandes compagnies de courrier. Ce transport s'effectue principalement entre Montréal et Toronto. Depuis novembre 2004, l'entreprise se rend aussi en Colombie-Britannique.
3. Elle emploie trois conducteurs qui sont rémunérés à forfait et elle n'exploite que trois des cinq tracteurs en sa possession. Elle a

acheté une semi-remorque en 2005 et les autres sont louées. Elle a recours aux services de voituriers-remorqueurs à l'occasion.

4. Ni M Salan ni Mme Deeplata n'ont suivi une formation concernant la gestion des obligations découlant de l'application de la Loi 430. M Salan affirme détenir au moins 16 ans d'expérience dans le domaine du transport, dont 10 ans d'expérience au Canada.
5. Les vérifications démontrent que cette entreprise n'a pas implanté de politique écrite en matière de gestion de la sécurité. Seuls des avis verbaux seraient émis lors de l'embauche des chauffeurs et, par la suite, selon les besoins.
6. M Salan exige une copie du dossier de conduite émis par la SAAQ au moment de l'embauche. Cependant, ce document était présent dans seulement trois des onze dossiers des personnes qui ont conduit un véhicule au cours des 12 derniers mois. Seuls ceux des conducteurs présentement à l'emploi de la compagnie contenaient ce document.
7. L'entreprise affirme avoir fait limiter la vitesse de trois véhicules, mais elle ne peut en fournir la preuve. Les conducteurs fautifs paient les infractions relatives à la vitesse et ils font l'objet d'avis verbaux.
8. Les moyens de contrôle et les pratiques décrites par les responsables ne permettent pas de s'assurer du respect du nombre d'heures de conduite et de travail allouées au conducteur avant de l'assigner à la conduite d'un véhicule.
9. Les fiches journalières consultées ne sont pas toutes complétées conformément au *Règlement sur les heures de conduite et de travail et sur le dossier du conducteur de véhicules lourds*. De plus, il appert que les fiches complétées par les conducteurs au cours des 12 derniers mois n'ont pas toutes été conservées.
10. Aucun moyen n'a été implanté afin de s'assurer que le conducteur a en sa possession ses fiches journalières lorsque requises.
11. Aucun moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer que les conducteurs procèdent effectivement à la vérification avant départ. Outre le dernier conducteur embauché, lequel a dû s'engager au respect de cet engagement en signant le document « Contract », seuls des avis verbaux aux conducteurs lors de leur embauche ont été émis.
12. Aucun moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer que les

défectuosités sont notées sur un rapport, qu'un rapport est complété en tout temps lors de déplacements effectués à plus de 160 km de distance et que ce rapport est conservé à bord du véhicule pour la journée en cours. De plus, la consultation de rapports de vérification avant départ démontre que ceux-ci ne sont pas tous complétés conformément au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.

13. Deux des sept éléments requis au dossier conducteur ne sont pas détenus pour l'ensemble des conducteurs assignés à la conduite des véhicules au cours des 12 derniers mois.
14. Les pratiques décrites par les responsables démontrent qu'aucune procédure ou politique écrite en cas d'accident n'a été implantée.
15. L'entreprise effectue la vérification mécanique annuelle obligatoire (CVM). Par contre, elle ne dispose pas d'un calendrier afin de s'assurer de procéder à l'entretien préventif obligatoire des véhicules à tous les six mois. Elle ne détient aucune fiche d'entretien préventif ni de registre de mesures des freins.
16. La consultation de rapports de vérification avant départ démontre que certaines défauts mineures n'ont pas été réparés dans les délais prescrits. Aucun moyen n'a été implanté afin de s'assurer que les délais de réparations des défauts prescrits par la réglementation soient respectés.
17. L'entreprise ne tient pas un dossier véhicule contenant l'ensemble des documents et renseignements requis conformément au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*. Les vérifications effectuées démontrent que l'entreprise ne détient pas, dans ses dossiers, quatre des sept éléments requis pour chacun de ses véhicules.

Lors de son témoignage, M Salan indique que :

1. Il n'était pas au courant de ses obligations ni du fait qu'il devait conserver certains documents durant un certain temps. Il conserve maintenant les documents requis par la réglementation.
2. L'entreprise a acheté trois nouveaux tracteurs, ce qui porte son parc à huit véhicules. Elle n'exploite que quatre ou cinq de ces tracteurs.

3. Elle a recruté de nouveaux chauffeurs et elle en emploie présentement huit sur une base permanente (pièce CTQ-5), en plus de faire affaires avec deux routiers à l'occasion.
4. M Salan embauche des chauffeurs d'expérience. Il ne leur donne aucun entraînement ni aucune formation. Cependant, M Salan les accompagne afin de leur indiquer les trajets s'ils sont peu familiers avec la géographie de la ville de Montréal.

#### L'analyse de la Commission

Les accidents avec blessés et le non-respect de la réglementation des heures de service sont des événements que la Commission considère dangereux. 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.

Le rapport de l'inspecteur de la Commission révèle que cette personne ne connaît pas ses obligations et qu'elle n'a pratiquement aucun moyen de gestion en matière de sécurité. Elle n'a aucune politique ou procédure. Quant aux mécanismes de contrôle et aux mesures de sanctions graduées, ils sont inexistantes.

Dans ce contexte, il appert que les événements au dossier de cette entreprise ne sont pas le fruit du hasard, mais bien le résultat de lacunes dans la gestion de la sécurité.

M Salan est conscient de ces problèmes et il veut les corriger afin de reprendre la situation en main. Toutefois, comme elle l'a indiqué lors de l'audience, la Commission est d'avis que ses efforts seront couronnés de succès dans la mesure où il est au courant de ses obligations. De plus, comme il n'y a présentement aucun mécanisme de gestion et que tout est à mettre en oeuvre, il s'avère essentiel que M Salan ait recours au service d'un expert afin de redresser la situation le plus tôt possible. Cet expert l'aidera à mettre en place les diverses politiques et procédures écrites, les moyens de contrôle ainsi que les mesures de sanctions graduées.

#### CONCLUSION

La Commission est d'avis que, par ses agissements et ses omissions,

4074831 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. C'est pourquoi la Commission doit imposer des mesures afin que cette entreprise corrige la situation.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. DÉCLARE partiellement inapte 4074831 CANADA INC.
2. MODIFIE la cote de 4074831 CANADA INC. pour qu'elle porte la mention « conditionnel ».
3. ORDONNE à 4074831 CANADA INC. de prendre les mesures suivantes :
  - a) DE FOURNIR la preuve que la vitesse de ses tracteurs a été limitée électroniquement à 100 km/h ou qu'un avertisseur sonore se déclenchant à 100 km/h a été installé sur ses tracteurs d'ici le 21 octobre 2005.
  - b) DE RECOURIR aux services d'un expert en gestion de la sécurité et DE FOURNIR à la Commission le nom de cet expert au plus tard le 21 octobre 2005.
  - c) DE FAIRE SUIVRE à ses deux dirigeants une formation d'au moins quatre heures sur la gestion des obligations découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*. Cette formation devra être dispensée par une institution ou un organisme reconnu.

DE TRANSMETTRE à la Commission, au plus tard le 28 novembre 2005, la preuve que cette formation a été suivie.

- d) DE FAIRE SUIVRE à ses chauffeurs permanents une formation d'une durée minimale de 4 heures portant sur les heures de conduite et de travail ainsi que sur la vérification avant départ auprès d'une institution ou d'un organisme reconnu.

DE TRANSMETTRE à la Commission, au plus tard le 18 décembre 2005, la preuve que cette formation a été suivie.

e) DE PRÉPARER et DE TRANSMETTRE à la Commission, d'ici le 18 décembre 2005 :

- des politiques et des procédures écrites ainsi que des mesures de contrôle en ce qui concerne l'ensemble des obligations des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, afin de vérifier et contrôler, notamment, les heures de conduite, les vérifications avant départ et les réparations à être effectuées à la suite de cette vérification, le calendrier des vérifications des véhicules, la présence des documents dans les dossiers des chauffeurs et des véhicules, l'application d'un mécanisme de sanctions graduées, des politiques d'embauche et des procédures en cas d'accident.
- un plan de mise en oeuvre de ces politiques et directives prévoyant, notamment, des séances d'information du personnel impliqué dans les changements.

f) DE FOURNIR un rapport détaillé sur la mise en oeuvre des politiques et directives, et les résultats obtenus pour la période débutant le 18 décembre 2005 et se terminant le 18 juin 2006. Ce rapport devra être transmis à la Commission au plus tard le 18 juillet 2006.

Tous les documents et rapports demandés doivent être transmis au Service de l'inspection de la Commission à l'adresse indiquée à la fin de la présente décision.

---

Gilles Tremblay  
Commissaire

---

Jean-Denis Pelletier, ing.  
Commissaire

**MRC05-00200**

**No de décision :**

**Page : 9**

COORDONNÉES DU SERVICE DE L'INSPECTION DE LA COMMISSION

Service de l'inspection  
Commission des transports du Québec  
200, chemin Sainte-Foy  
7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V5

Télécopieur : (418) 646-2299

-----