



NUMÉRO DE LA DÉCISION : MCRC07-00194
DATE DE LA DÉCISION : 20071120
DATE DE L'AUDIENCE : 20071112, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 1-M-30036C-898-P
NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE : M07-04978-1
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Gilles Tremblay.

4074831 Canada inc.
(faisant affaires sous la raison
sociale de : A.T.C.)
NIR : R-563600-7

SINGH SALAN, Kuldip

DEEPLATA, Jidda

Personnes visées

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie du dossier de 4074831 Canada inc. (faisant affaires sous la raison sociale de : A.T.C.) (4074) ainsi que de ceux de M. Kuldip Singh Salan et de Mme Jidda Deeplata afin de décider s'ils présentent des déficiences qui affectent leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

[2] Le 12 septembre 2007, les services juridiques de la Commission ont transmis aux personnes visées un Avis d'intention et de convocation (avis) de même qu'un rapport de son Service de l'inspection qui font état des déficiences reprochées. Ainsi, pour la

période du 2 juin 2005 au 1^{er} juin 2007, 4074 a cumulé 4 mises hors service de ses véhicules lourds et ses chauffeurs ont commis 11 dérogations au *Code de la sécurité routière*¹ et aux lois et règlements applicables en matière de sécurité de véhicules lourds.

[3] M. Singh Salan a indiqué que son entreprise n'était pas représentée par un avocat et qu'il comprenait les conséquences pouvant découler de la décision de la Commission.

[4] 4074 a été fondée en mai 2002. M. Singh Salan, l'unique propriétaire, est responsable de la gestion et il est aidé dans les tâches administratives par Mme Deeplata, son épouse.

[5] 4074 transporte des marchandises générales entre Montréal et Toronto. Elle se rend aussi en Colombie-Britannique. Elle n'exploite présentement que deux des cinq tracteurs en sa possession parce qu'elle n'a pas suffisamment de chauffeurs. Ses quatre chauffeurs affectés au transport longue distance travaillent par équipe de deux et ils sont rémunérés à forfait². L'entreprise a recours aux services de trois voituriers-remorqueurs en plus de ses chauffeurs.

[6] 4074 a une cote de sécurité de niveau « conditionnel » depuis le 23 septembre 2005³. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) avait transmis son dossier en raison d'un dépassement du seuil dans le volet « Sécurité des opérations ». Dans sa décision, la Commission en vient à la conclusion que cette personne ne connaît pas ses obligations en matière de véhicules lourds et qu'elle n'a pratiquement aucun mécanisme pour gérer la sécurité. La Commission impose alors des limiteurs de vitesse sur tous les véhicules, de la formation aux dirigeants et aux chauffeurs, l'embauche d'un spécialiste afin d'aider 4074 dans la rédaction et la mise en œuvre de politiques. La dernière mesure consiste en un rapport détaillé sur la mise en œuvre des politiques et directives, et les résultats obtenus pour la période se terminant le 18 juin 2006. 4074 s'est conformée à la décision de la Commission.

[7] La SAAQ transmet à nouveau le dossier de l'entreprise à la Commission le 4 juin 2007⁴ en raison des quatre mises hors service. La mise à jour du dossier de suivi de la SAAQ pour la période de deux ans se terminant le 2 novembre 2007⁵ fait état, entre autres, des dérogations suivantes :

¹ L.R.Q. c. C-24.2.

² Pièce I-3.

³ Décision MCRC05-00200.

⁴ Rapport de l'inspectrice Mylène Desrosiers, page 167.

⁵ Pièce CTQ-4 en liasse.

- a) quatre mises hors service sur quatorze interceptions sur route;
- b) onze dérogations aux règles de la circulation, dont cinq excès de vitesse, deux infractions reliées au port de ceinture de la sécurité, un feu rouge, un refus d'arrêter à une balance publique, une dimension excédentaire et une fiche journalière absente.

[8] M. Singh Salan réitère qu'il s'est conformé à la décision de la Commission et qu'il a mis en œuvre les différentes mesures. Il a donné la formation à ses chauffeurs et il les a sensibilisés aux règles de sécurité. Toutefois, il ne peut être à leur côté en tout temps. Ainsi, tous les excès de vitesse ont été constatés au moment où le véhicule circulait à plus de 100 km/h alors qu'ils sont limités électroniquement à cette vitesse. Les chauffeurs commettent ces infractions lorsqu'ils descendent des côtes. Quoi qu'il en soit, les chauffeurs impliqués dans ces excès de vitesse ont été congédiés. En fait, un seul des chauffeurs impliqués dans les dérogations mentionnées dans le volet « Sécurité des opérations » est demeuré en poste, soit celui qui est impliqué dans l'infraction sur la dimension excédentaire.

[9] Les véhicules ont été mis hors service en raison de défauts au système de freinage (deux cas), d'un mauvais ajustement de freins (un cas) et d'une suspension défectueuse (un cas). M. Singh Salan exige que ses chauffeurs effectuent leur ronde de sécurité et il vérifie le tout à leur retour. Cependant, afin de régler définitivement ce problème, il a décidé d'effectuer son entretien préventif à tous les trois mois⁶. Cette politique a débuté en octobre dernier avec la vérification de tous ses véhicules⁷.

[10] Le 15 octobre 2007, 4074 a aussi retenu les services de M. Ulric Richer pour une période de deux ans. Ce spécialiste en transport a pour mandat⁸, entre autres :

- a) d'assurer le suivi et l'application des politiques et des procédures, de s'assurer que les conducteurs en soient informés et mis au courant des conséquences encourues s'ils ne les respectent pas;
- b) de s'assurer de la tenue des dossiers des conducteurs, des véhicules et de l'entretien préventif;
- c) de s'assurer que les vérifications et les réparations sont complétées selon la réglementation et que les factures ou les bons de travail sont disponibles;

⁶ Pièce I-1.

⁷ Pièce I-4 en liasse.

⁸ Pièce I-9.

- d) de s'assurer du respect du calendrier des entretiens et que les dossiers soient complétés en conséquence;
- e) de s'assurer que les conducteurs exécutent la vérification avant départ;
- f) de s'assurer que les heures de conduite et de travail répondent aux exigences du Décret 621-99;
- g) de dispenser des formations sur la ronde de sécurité et les heures de service à tous les chauffeurs.

[11] M. Richer souligne qu'il n'a pas eu de communication avec M. Singh Salan depuis la production de son rapport le 18 juin 2006. Il a constaté un changement dans l'attitude de ce dernier : autant il était peu empressé à collaborer et à fournir des renseignements lors de la mise en œuvre des mesures, autant il a changé d'attitude depuis sa rencontre d'octobre. Par exemple, M. Richer a passé en revue tous les dossiers des conducteurs et des véhicules, et les lacunes qu'il a décelées ont été corrigées dans les jours suivants. De plus, les deux formations prévues à son contrat seront données à tous les chauffeurs dès le mois de décembre.

[12] M. Richer est d'avis que cette entreprise manque de suivi dans sa gestion. C'est pourquoi il suggère qu'elle soit accompagnée durant une certaine période de temps et qu'elle fournisse des rapports sur une base périodique à la Commission.

LE DROIT

[13] Ce dossier est examiné en vertu de la *LPECVL* qui établit des règles particulières dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins⁹.

[14] La Commission attribue ou maintient une cote de sécurité « conditionnel » lorsque le dossier d'une personne démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions. Ces déficiences portent notamment sur les véhicules lourds, les qualifications des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise par la personne inscrite¹⁰.

⁹ Article 1.

¹⁰ Articles 12 et 28 de la *LPECVL*.

[15] Dans son évaluation, la Commission peut considérer les inspections et les contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité et, le cas échéant, les mesures correctrices apportées par une personne inscrite¹¹.

ANALYSE ET CONCLUSION

[16] Les faits et dérogations colligés au dossier de 4074 font ressortir des problèmes en matière de respect des obligations applicables à un propriétaire et à un exploitant de véhicules lourds. Certains de ses véhicules circulent alors qu'ils présentent des défauts majeurs et ses chauffeurs font fi des règles de circulation. Comme l'a mentionné M. Richer, cette situation est attribuable à une déficience au niveau de la gestion. Bien que disposant de politiques et procédures, M. Singh Salan n'effectue pas de suivi rigoureux sur chacune d'entre elles, de sorte qu'elles ne sont pas systématiquement appliquées. C'est une gestionnaire qui voit les politiques et procédures comme un fardeau plutôt qu'un outil pour bien gérer la sécurité. C'est pourquoi il n'a pas cru bon de consulter son spécialiste en sécurité depuis le 18 juin 2006, même si le dossier de suivi de la SAAQ de 4074 ne cesse de se détériorer.

[17] Confronté à une nouvelle convocation devant la Commission, M. Singh Salan se doit d'agir s'il désire que son entreprise poursuive ses activités. Il doit démontrer qu'il prend les choses en main et qu'il va changer ses façons de faire. C'est pourquoi il fait vérifier et réparer tous ses véhicules en octobre. Il propose un nouveau calendrier d'entretien où tous ses véhicules sont vérifiés et réparés par des professionnels à tous les trois mois. De plus, il congédie les chauffeurs qui avaient commis des infractions et il ne retient plus que les services de ceux qui ont un bon dossier. Il prévoit également les former sur la vérification avant départ et les heures de conduite d'ici la fin de l'année. Enfin, il signe un contrat avec un spécialiste en transport.

[18] Toutes ces mesures ont été réalisées dans les derniers mois et elles n'ont pas encore subi l'épreuve du temps. En fait, les changements apportés aux façons de faire n'ont pas encore été confrontés aux déficiences de cette entreprise : son manque de suivi et de contrôle. L'expérience de la première décision montre que 4074 ne doit pas être laissée à elle-même, qu'elle doit être accompagnée pendant un certain temps afin de s'assurer qu'elle intègre ses politiques et directives dans sa gestion quotidienne. Seul le recours à un spécialiste externe qui vérifie l'application des différentes politiques et qui fait rapport sur une période donnée est de nature à rassurer la Commission quant à l'atteinte de cet objectif. 4074 l'a compris puisqu'elle a embauché le spécialiste pour une période de deux ans.

¹¹ Article 36 de la *LPECVL*.

[19] En résumé, le dossier de suivi de la SAAQ montre que 4074 ou ses conducteurs ont commis plusieurs dérogations aux lois et règlements applicables à un propriétaire et exploitant de véhicules lourds. Ces dérogations sont le résultat de déficiences au niveau de la gestion, à savoir un manque de suivi et de contrôle. L'entreprise a mis en oeuvre plusieurs mesures correctrices, mais seul le temps permettra d'évaluer si elles seront systématiquement appliquées et si elles produiront les résultats prévus. Toutefois, la Commission est d'avis que la présence d'un expert dont le mandat est de s'assurer du suivi des politiques et des moyens de contrôle devrait permettre à 4074 de remédier aux déficiences constatées. C'est pourquoi la Commission maintiendra la cote de l'entreprise et imposera de nouvelles mesures.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

MAINTIENT la cote de sécurité de 4074831 Canada inc. (faisant affaires sous la raison sociale de : A.T.C.) au niveau « conditionnel »;

ORDONNE à 4074831 Canada inc. (faisant affaires sous la raison sociale de : A.T.C.) de prendre les mesures suivantes :

- a) **DE RECOURIR**, pour une période de deux ans, à un spécialiste en gestion de la sécurité des transports qui devra s'assurer du suivi et de l'application des politiques et des procédures en matière d'exploitation de véhicules lourds.
- b) **DE FAIRE PRODUIRE**, par ce spécialiste, un rapport périodique portant, entre autres, sur la tenue des dossiers des conducteurs, des véhicules, de l'entretien et des réparations des véhicules, de la vérification avant départ et du respect des heures de conduite et de travail. De plus, ce rapport devra faire mention des infractions et des dérogations commises par l'entreprise et ses conducteurs, des moyens mis en oeuvre pour vérifier le travail des conducteurs ainsi que des sanctions appliquées, le cas échéant.

Ce rapport périodique devra être transmis à la Commission aux dates suivantes :

- le 31 janvier 2008
- le 26 avril 2008
- le 30 juin 2008
- le 30 novembre 2008
- le 31 mai 2009
- le 30 novembre 2009

STATUE

que tous les rapports demandés devront être transmis au Service de l'inspection de la Commission à l'adresse suivante :

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

Télécopieur : (418) 528-2136

Gilles Tremblay
Membre de la Commission

p.j. Avis de recours

c.c.