

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	MCRC08-00055
DATE DE LA DÉCISION	:	20080417
DATE DE L'AUDIENCE	:	20080222, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	1-M-30036C-834-P
NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE	:	M07-04565-6
OBJET DE LA DEMANDE	:	Vérification de comportement
MEMBRES DE LA COMMISSION	:	Jean-Denis Pelletier François Dumais

9107-4252 Québec inc.

NIR : R-562877-2

et

Gurvinder Singh

et

SukwinderJit Singh Padda

Personnes visées

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 9107-4252 Québec inc. (9107) 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 9107 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 15 janvier 2008, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[3] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement (dossier) de 9107 pour la période du 29 mai 2005 au 28 mai 2007.

[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 Marie-Josée Persico représente la Commission et MM. SukwinderJit Singh Padda et M. Gurvinder Singh représentent leur compagnie et comprennent bien l'importance et les conséquences de leur choix.

Profil de l'entreprise

[6] L'entreprise, en opération depuis 2001, œuvre principalement dans le transport de marchandises générales et de produits réfrigérés.

[7] Les États américains ainsi que les villes ontariennes constituent 90 % des déplacements hors du rayon de 160 km du port d'attache. L'entreprise dessert aussi le territoire de Montréal et de Québec.

[8] Le transport est effectué à 100 % pour d'autres, principalement pour CH Robinsion Transport, Trafic Tech Transport, Thomas Transport, Canada Wide LTD & TL Services ainsi que P. C. Germain.

[9] M. Gurvinder Singh est administrateur, président, secrétaire et actionnaire majoritaire et SukwinderJit Singh Padda est le responsable des opérations.

[10] Actuellement, onze (11) conducteurs sont à l'emploi de l'entreprise dont deux (2) (Amarjit Singh et Kulwant Singh) sont assignés à titre de voituriers-remorqueurs pour l'entreprise P. C. Germain.

[11] L'entreprise est actuellement propriétaire de six (6) tracteurs dont l'âge varie de trois (3) à douze (12) ans.

[12] L'entreprise est aussi propriétaire de cinq (5) remorques, lesquelles sont équipées d'un système de freinage pneumatique et quatre (4) d'entre elles disposent de régleurs de freins manuels.

Dossier PECVL

[13] La Commission a été informée par la Société que, pour la période du 29 mai 2005 au 28 mai 2007, l'entreprise a atteint le seuil dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » en accumulant quatre (4) mises hors service alors que le seuil à ne pas atteindre est de quatre (4). Ces mises hors service sont le résultat de défauts majeurs aux véhicules de l'entreprise, à savoir :

- deux (2) ajustements défectueux des freins;
- deux (2) systèmes de freinage défectueux.

[14] De plus, une défaut critique a été constatée le 19 mars 2007 aux freins de la remorque Frue, 1999 plaquée RE90968.

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

[16] 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.

[17] Plus précisément, au cours de cette période, l'entreprise a, par l'entremise de ses conducteurs, commis des infractions relatives à la sécurité des opérations, à savoir :

- deux (2) infractions relatives aux fiches journalières;
- un (1) excès de vitesse;
- un (1) accident avec dommages matériels.

[18] Une mise à jour de ce dossier, pour la période du 13 février 2006 au 12 février 2008 est présentée par Mme Linda Paquet, technicienne à la Société. Ce rapport indique que :

- a) le parc de véhicules considéré à titre de propriétaire est de 7,1 véhicules-année et celui à titre d'exploitant est passé de deux (2) à quatre (4) véhicules-année.
- b) il y a eu augmentation des infractions quant à la « Sécurité des opérations » soit : une (1) infraction au Québec et une (1) hors-Québec;
- c) il n'y a pas eu de mise hors service additionnelle hors-Québec.

² L.R.Q. c. C-24.2.

Rapport et témoignage de M. Duy Nguyen Ngoc, inspecteur à la Commission des transports du Québec

[19] Suite à la visite en entreprise, le 17 mai 2007, il note que l'entreprise n'a pas de politique écrite portant sur la gestion de la sécurité et qu'il n'y a pas de preuve de formation dans les dossiers conducteurs.

Obligations à titre d'exploitant

La vérification périodique des permis de conduire

[20] Pour s'assurer de la validité des permis de conduire des conducteurs, une demande de production de dossiers de conduite est effectuée deux (2) fois par année par les responsables de l'entreprise, soit Mme Linda Berry et son directeur des opérations.

[21] M. SukwinderJit Singh Padda mentionne que l'entreprise applique la « tolérance zéro » quant au manquement à cette obligation. Il ajoute que le conducteur fautif est immédiatement congédié.

Le respect de la vitesse et des règles de circulation routière

[22] On fait état que les véhicules sont équipés d'un limiteur de vitesse fixé à 105 km/h. M. SukwinderJit Singh Padda indique que l'entreprise effectue occasionnellement la vérification du kilométrage parcouru versus la durée du voyage.

La consommation de drogues et alcool

[23] Étant donné que les conducteurs sont embauchés pour effectuer majoritairement du transport vers les États-unis, l'entreprise dispose d'un programme de dépistage chez « Driver Check » obligeant les conducteurs de passer un test de dépistage avant le début de l'emploi.

La formation en matière de sécurité, d'arrimage et de manutention de marchandises

[24] Aucune formation en matière de sécurité n'a été offerte et aucune n'est prévue. Cependant, il a été mentionné que lors de l'embauche, chaque nouveau conducteur est soumis à un test d'évaluation routier.

Les heures de conduite et de travail

[25] Les conducteurs remplissent une fiche journalière pour inscrire les heures de conduite et de travail lors des déplacements qui sont à l'intérieur et à l'extérieur du rayon de 160 km du port d'attache.

[26] L'entreprise ne tient pas de fiche récapitulative et aucun autre moyen de contrôle n'a été implanté afin de s'assurer du respect de la réglementation relative aux heures de conduite et de travail par cycle de travail. Il a simplement mentionné que les conducteurs utilisent le cycle de travail de 60 heures de travail par période de sept (7) jours consécutifs.

[27] Les fiches journalières ne sont disponibles que depuis le mois de janvier 2007.

La vérification avant départ

[28] L'entreprise ne dispose d'aucune politique écrite afin de s'assurer du respect de cet engagement. Les livrets de rapport sont fournis aux conducteurs et sont vérifiés au retour des voyages. Les conducteurs effectuent la vérification avant chaque départ.

[29] Aucune politique écrite n'a été instaurée afin de s'assurer que les déficiences constatées sont notées dans le rapport sur la vérification avant départ. Cependant, lorsqu'une déficience est constatée, les conducteurs doivent la noter et en informer le propriétaire.

Le respect des charges et dimensions

[30] Les véhicules sont équipés de cadrans à air. Les conducteurs sont aussi appelés à vérifier les bons de connaissance afin de s'assurer que la charge est respectée. La marchandise est toujours chargée par le client et les conducteurs effectuent uniquement le transport et la livraison.

[31] M. SukwinderJit Singh Padda affirme que lors de la période de dégel, les conducteurs sont informés de la charge permise.

Le dossier du conducteur

[32] Lors de la vérification des dossiers «conducteurs», il a été constaté que l'entreprise ne respecte pas le Règlement en ce qui a trait au temps de conservation, soit douze (12) mois à compter de la date de la fin d'emploi des conducteurs Gurmit Padda, Rajan Dhingra, Tarsem Singh Bange. De plus, aucun dossier n'est tenu en entreprise pour les conducteurs Kulwant Singh et Pierre Ouellette.

La procédure et le suivi en cas d'accident

[33] Aucune procédure écrite n'a été établie. Le conducteur doit remplir un constat amiable.

Obligations à titre de propriétaire

Le programme de vérification mécanique

[34] L'entreprise ne dispose pas de calendrier de planification relativement aux interventions. Cependant, le gestionnaire mentionne que la vérification périodique obligatoire est effectuée annuellement chez des mandataires de la Société.

[35] L'entreprise ne dispose d'aucun programme d'entretien obligatoire prévu au règlement. Aussi, aucune fiche d'entretien n'est tenue par l'entreprise. De plus, l'entreprise ne dispose pas de registre de mesure des freins et des pneus pour chacun des véhicules.

Le délai de réparation des déficiences écrites au rapport de vérification avant départ

[36] Lorsqu'une déficience est constatée par le conducteur au moment de la vérification avant départ, il doit noter l'information sur le rapport. Par la suite, le service d'un mécanicien est alors utilisé. Par contre, lorsqu'une déficience est constatée en cours de route et qu'elle est majeure, le conducteur doit suivre l'instruction du propriétaire afin de réparer la déficience chez le garage le plus près. Peu importe la nature de la déficience, la réparation est toujours effectuée au cours de la même journée.

Le dossier du véhicule

[37] La vérification des dossiers « véhicules » a permis de constater que les éléments suivants ne sont pas tenus :

- le calendrier de planification relativement aux interventions;
- les fiches d'entretien obligatoire;
- le registre des mesures de freins.

Témoignages de M. Gurvinder Singh, président et M. SukwinderJit Singh Padda, directeur des opérations de 9107-4252 Québec inc.

[38] L'entreprise fait aussi affaires sous la raison sociale « Trans US ».

[39] Pour s'assurer de la validité des permis de conduire des conducteurs, l'entreprise, par son directeur des opérations ou Mme Linda Berry, contrôlease, effectue une vérification visuelle.

[40] En ce qui concerne l'infraction du 26 octobre 2006 en Ontario au cours de laquelle le conducteur ne possédait pas de fiche journalière, M. Padda affirme qu'il ne s'en souvient pas.

[41] Il mentionne que les livrets de rapport de vérification avant départ sont fournis aux conducteurs et sont vérifiés au retour des voyages. Cependant, aucune politique écrite n'est établie pour s'assurer du respect de cet engagement.

[42] Les véhicules motorisés sont limités à 105 km/h et sont équipés de cadrans à air.

[43] L'entreprise n'est pas accréditée PEP.

LE DROIT

[44] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilent 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.

[45] 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.

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

[47] 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.

[...]

[48] 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 ».

[49] 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.

[50] 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

[51] 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.

[52] 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.

[53] La preuve établit que l'entreprise a surtout des difficultés sous l'aspect sécurité des opérations et sécurité des véhicules. En effet, les quatre (4) mises hors service dénotent un sérieux comportement lacunaire de 9107 quant à la vérification avant départ de la part de ses conducteurs, quant à l'entretien de ses véhicules et quant au programme de maintenance préventif.

[54] L'analyse du dossier démontre que l'entreprise a un comportement lacunaire sous plusieurs aspects : systèmes de freinage défectueux, plusieurs défauts mineurs sur les tracteurs et les remorques, surcharges, fiches journalières manquantes ou mal remplies, excès de vitesse, etc.

[55] Or, lors de l'audience, les témoignages du président et du directeur des opérations n'ont pas apporté beaucoup d'éclairage ni de facteurs atténuants quant aux mesures prises pour corriger un comportement répréhensible.

[56] Et même, lors de l'audience, il y a des versions contradictoires quant à l'infraction du 19 mars 2007 où le conducteur Pierre Ouellette a été contrôlé à Trois-Rivières avec la remorque RE90968 : deux (2) défauts majeurs et cinq (5) mineurs.

[57] Enfin, M^c Persico, procureure de la Commission, fait remarquer qu'il n'y a pas de corrélation entre la réparation des défauts et les inscriptions aux rapports de vérifications avant départ.

[58] De plus, elle précise que l'entreprise n'a pas de politiques ni de procédures écrites et qu'il n'y a pas de sanctions graduées pour les conducteurs.

CONCLUSION

[59] L'analyse de l'ensemble du dossier permet à la Commission de constater que l'entreprise ne possède pas la plupart des outils nécessaires pour une saine gestion de la conformité de ses véhicules ainsi que pour s'assurer de la compétence de ses conducteurs.

[60] Aussi, la Commission doit s'assurer que les déficiences ne se reproduiront plus et l'un des moyens pour ce faire est qu'une tierce personne dans le dossier, en l'occurrence un consultant expert en transport, lui fasse un suivi des mesures entreprises.

[61] 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 :

REMPLECE	la cote de sécurité de 9107-4252 Québec inc., portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;
IMPOSE	à 9107-4252 Québec inc. de faire suivre à MM. SukwinderJit Singh Padda et M. Gurvinder Singh des sessions de formation sur la Loi 430, volet gestionnaire;
IMPOSE	à 9107-4252 Québec inc. de faire suivre à tous les conducteurs des sessions de formation sur la vérification avant départ;
IMPOSE	à 9107-4252 Québec inc. de produire à la Commission un document sur les politiques et procédures concernant la réglementation sur les obligations et devoirs des propriétaires et exploitants de véhicules lourds;
IMPOSE	à 9107-4252 Québec inc. de produire à la Commission un calendrier de planification des entretiens obligatoires et préventifs pour tous ses véhicules;

IMPOSE

à 9107-4252 Québec inc. de donner mandat à un consultant de faire rapport à la Commission sur les sessions de formation données et la liste des participants ainsi que sur le suivi des mesures correctives entreprises;

Le rapport du consultant devra être remis à la Commission au plus tard le 1^{er} octobre 2008.

Jean-Denis Pelletier, ing.
Commissaire

François Dumais
Commissaire

p.j. Avis de recours

c.c. M^e Marie-Josée Persico, pour la Commission des transports du Québec