

Décision : MCRC06-00116

Numéro de référence : M05-01385-4

Date de la décision : Le 4 juillet 2006

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Présent : Jean-Yves Reid, CA
Commissaire

Personne(s) visée(s) :

1-M-30036C-407-P COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal
(Québec)
H2M 2V1

Agissant de sa propre initiative

9141-5570 QUÉBEC INC.
980, 7ième Avenue
Lachine
(Québec)
H8S 3A6

Kundless, Balbir Singh
625, rue Liège, app. 6
Montréal
(Québec)
H3N 1A7

Intimés

Procureur de la Commission : Me Luc Loiselle

LA DEMANDE

La Commission est appelée à examiner le comportement de 9141-5570 QUÉBEC INC. et de M. BALBIR SINGH KUNDLESS, intimés, afin de décider si les déficiences qui leur sont reprochées affectent leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (Loi).

Les déficiences reprochées aux intimés sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (avis) que la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission leur ont transmis, par poste certifiée, le 9 janvier 2006, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la Loi.

LES FAITS

La Loi 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 chemins. À cette fin, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), prépare un Relevé de comportement (PEVL) en relation avec sa Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, tel qu'autorisé par les articles 22 à 25 de la Loi.

L'audience a eu lieu le 29 mars 2006. La Commission était représentée par son procureur, Me Luc Loiselle. En début d'audience, M. Balbir Singh Kundless informe la Commission qu'il a de la difficulté à comprendre et à parler et le français et l'anglais. Il est accompagné de M. Gurtak Kandola, lequel a alors été assermenté à titre d'interprète pour les deux intimés.

Le procureur de la Commission présente un bref résumé des motifs énoncés à l'avis transmis, en regard des événements considérés, pour établir les déficiences imputées aux intimés. Il rappelle que la Commission est saisie de l'affaire, puisque le PEVL qui concerne l'intimée, pour la période du 28 avril 2005, date de son inscription au Registre, au 25 juillet 2005, établit principalement que l'entreprise a atteint le seuil dans la zone de comportement « *Implication dans les accidents* » en accumulant dix (10) points alors que le seuil à ne pas atteindre est de huit (8).

En effet, il appert des fichiers informatisés de la Société que, durant la période mentionnée, un véhicule de l'entreprise a été impliqué le 4 juillet 2005, dans un accident ayant causé le décès d'une personne, à

¹L.R.Q., c. P-30.3

l'intersection de la route 209 et de la montée Mercier, et que c'est le seul événement consigné au dossier.

Une mise à jour de ce dossier PEVL, couvrant la période du 28 avril 2005, date de l'inscription au Registre, au 20 mars 2006, est commentée par Mme Marie-Claude Lehoux, technicienne de la SAAQ. Son témoignage est à l'effet que le dossier de l'intimée ne contient aucun élément nouveau à l'exception du parc de véhicules considérés à titre de propriétaire qui passe de 2.3 véhicules-année à 1.3 et à titre de propriétaire qui passe de 1 véhicule-année à 2 véhicules-année. Ces changements ont pour effet de modifier les seuils de points à ne pas atteindre.

Le procureur de la Commission fait entendre Mme Maryse Boucher de la Bruère, agent de police à la Sûreté du Québec. Celle-ci commente le rapport qu'elle a produit, à la suite de son enquête, en raison de l'accident mortel du 4 juillet 2005. Le témoin en vient aux conclusions suivantes :

- la vitesse pourrait être un facteur aggravant;
- il n'y avait aucune trace de freins sur la chaussée;
- le conducteur n'était pas détenteur d'un permis de conduire du Québec, mais l'était d'un permis valide de l'Alberta, malgré que ce dernier habite au Québec depuis plus de trois mois;
- elle ne connaît pas la signification de la classe 100 d'un permis de conduire délivré par l'Alberta et elle ne peut se prononcer sur la légitimité d'être autorisé ou non à conduire un autobus avec tel permis;
- une vérification a été faite sur les deux véhicules impliqués dans l'accident et aucune défectuosité majeure n'a été constatée.

Alors que M. Kandola traduisait à l'intimé les propos de Mme Maryse Boucher de la Bruère, la Commission et son procureur ont pu constater que celui-ci semblait être beaucoup plus au fait des opérations de l'entreprise intimée que son président M. Balbir Kundless.

Questionné sur cette constatation, M. Kandola a confirmé qu'il en est le « supervisor » et l'employé à plein temps depuis 2004. Il ajoute qu'il est la personne dirigeante de cette entreprise et qu'il en assume toutes les responsabilités reliées aux obligations d'un propriétaire de véhicules lourds.

Aux fins d'analyse et de compréhension de l'affaire, M. Kandola est donc de nouveau assermenté non pas à titre d'interprète, mais de témoin pour les

intimés.

Lors de son interrogatoire par le procureur de la Commission, M. Kandola Gurtak donne des informations quant aux relations qu'il entretient avec M. Balbir Singh Kundless et le rôle qu'il occupe auprès de l'entreprise intimée.

Questionné par la Commission, il argue que les activités de l'entreprise n'avaient débuté que trois ou quatre jours avant l'accident du 4 juillet 2005.

Jusqu'au 28 juin, les travailleurs de ferme voyageaient avec les autos personnelles ou des minivans. Il a procédé à l'embauche du chauffeur M. Hargurinder Sin Gill, en se limitant à vérifier son permis de conduire et en évaluant ses capacités au volant « driving test ».

M. Kandola ne peut s'expliquer pourquoi, le jour de l'accident, le conducteur a utilisé le véhicule visé, alors que ce sont les minibus qui devaient servir au transport des travailleurs.

Il s'est rendu sur les lieux de l'accident dans le but de questionner son chauffeur, mais ce dernier avait déjà été transporté à l'hôpital par ambulance. Depuis ce jour, il n'a jamais réussi ni à le rencontrer ni à communiquer avec lui.

La compagnie 9141-5570 QUÉBEC INC. a cessé son exploitation, depuis le jour de l'accident, et s'est départie de ses véhicules sauf de celui qui a été impliqué dans l'accident du 4 juillet 2005. Trois des quatre véhicules cédés ont été vendus à M. Gurtak Kandola les 8 et 12 juillet 2005.

M. Kandola concède que M. Balbir Singh Kundless et lui sont ignorants de la Loi 430 et ne sont pas familiers avec les obligations qui incombent à un propriétaire de véhicule lourd. Il admet également que l'entreprise n'a instauré ni politique ni procédure et ne possède aucun dossier de conducteur ou de véhicule.

Enfin, M. Kandola déclare que sur les douze passagers de l'autobus accidenté, il n'en connaissait que quatre ou cinq, et ceci, malgré le fait que ce sont des employés de l'entreprise intimée.

Lorsque Me Loiselle lui demande s'il est conscient qu'une décision de la Commission pourrait lui interdire de mettre en circulation des véhicules lourds soit à titre personnel ou par le biais de sa compagnie 6525164 CANADA INC., M. Kandola lui a répondu par la négation et s'est par ailleurs demandé le bien fondé d'une telle procédure faisant valoir qu'il n'a rien fait de mal.

L'ANALYSE ET DÉCISION

La politique d'évaluation et le système de pointage introduits par la SAAQ ne lient pas nécessairement la Commission dans son évaluation du comportement de l'intimée, mais constituent plutôt un outil permettant à celle-ci de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission.

Dans son appréciation du comportement, la Commission peut aussi tenir compte des inspections et des contrôles routiers qui ne comportent aucune irrégularité, ainsi que des mesures correctrices mises en place (article 36) de la Loi.

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 déterminer 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 corrige la situation et redevienne sécuritaire.

La Loi habilite la Commission à attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant », lorsqu'elle évalue notamment qu'une personne met en péril ou en danger 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 (Art. 26 et 27 de la Loi).

Elle peut également attribuer une cote de sécurité « conditionnel », lorsqu'elle évalue que des mesures peuvent effectivement remédier aux déficiences constatées (Art. 28 de la Loi). Dans certains cas particuliers, elle peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler (Art. 7 et 30 de la Loi).

La Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise. Cependant, elle ne mentionne que les faits nécessaires à sa prise de décision et applique, s'il y a lieu, les mesures nécessaires.

Dans le présent dossier, la preuve établit que :

- les intimés ont confié à un conducteur la responsabilité de

transporter des personnes sans s'assurer que celui-ci a les connaissances ou l'expérience pour effectuer ce travail;

- le véhicule utilisé n'était pas celui désigné par les propriétaires pour effectuer ce genre de transport;
- le président et seul actionnaire de l'entreprise intimée, M. Balbir Kundless, n'a aucune connaissance de la réglementation et de la Loi 430;
- M. Gurtak Kandola, identifié comme employé et personne responsable des opérations de l'intimée, n'est pas, de son propre aveu, connaisseur de la Loi 430 et des obligations d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds;
- aucune procédure ou politique n'a été instaurée dans l'entreprise et aucun moyen de contrôle n'a été mis en place dans le but de respecter la réglementation.

La Commission constate que l'entreprise et ses dirigeants présentent des défaillances certaines en regard à l'application de l'ensemble des normes en matière de sécurité des véhicules lourds et se questionne sur son respect des lois et règlements. Elle constate donc que ces faits ne sont pas fortuits, mais bien le résultat de lacunes en matière de gestion et d'exploitation de l'entreprise.

Or, l'article 27 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* mentionne notamment, ce qui suit :

« 27. La Commission attribue une cote de sécurité
« insatisfaisant » à une personne, notamment si:

[...]

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
aliéna de l'article 32, que cette personne inscrite est incapable
de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule
lourd.

[...] »

En conclusion, la Commission est d'avis que ces déficiences ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

D'abord, le seul actionnaire et administrateur de l'entreprise, M. Balbir

Kundless ne peut s'exprimer clairement ni en français ni en anglais. Dès lors, l'imposition de formations sur la réglementation ou l'instauration de mesures de contrôle sur des politiques ou procédures s'avèrent quasi irréalisables.

L'insouciance des dirigeants à confier un autobus à un conducteur dont on ne connaît pas les qualifications en matière de transport de personnes et qui a mené à un accident mortel dénote un comportement tout à fait inacceptable pour un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

Les intimés doivent être interdits de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

En ce qui concerne l'implication de M. Gurtak Kandola, la Commission est consciente du fait que ce dernier était présent à l'audience et qu'il a apporté son témoignage sur les événements et de son implication à titre de personne à influence déterminante.

En revanche, M. Kandola n'a pas été visé dans l'avis de convocation, n'est pas identifié ni comme actionnaire ni comme administrateur de 9141-5570 QUÉBEC INC. Par conséquent, la Commission n'est pas d'avis de lui appliquer une cote « insatisfaisant » et de lui attribuer l'interdiction de mettre en circulation des véhicules lourds, afin de respecter les préavis prescrits par l'article 5 de la *Loi sur la justice administrative*.

M. Kandola a témoigné à l'effet qu'il est actionnaire et administrateur d'une autre entreprise inscrite au Registre de la Commission sous le nom de 6525164 CANADA INC.

Compte tenu des déficiences marquées, dont il a fait preuve dans l'exploitation de 9141-5570 QUÉBEC INC., la Commission va ordonner au Service de l'inspection de la Commission de procéder dans les plus brefs délais, à une inspection dans l'entreprise 6525164 CANADA INC. et d'en faire un rapport à la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission, afin de déterminer s'il y a lieu d'intenter une procédure de vérification de comportement pour 6525164 CANADA INC. et de son seul et unique actionnaire et administrateur M. Gurtak Kandola.

CONSIDÉRANT l'intérêt et la sécurité du public;

CONSIDÉRANT la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les*

MCRC06-00116

No de décision :

Page : 7

conducteurs de véhicules lourds (L.R.Q., c. P-30.3), notamment ses articles 26 à 38;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la justice administrative* (L.R.Q. c. J-3);

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. REMPLACE la cote de sécurité de 9141-5570 QUÉBEC INC. portant la mention « satisfaisant », par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant ».
2. APPLIQUE à M. BALBIR SINGH KUNDLESS, propriétaire et seul actionnaire de l'entreprise intimée, la cote de sécurité « insatisfaisant » attribuée à l'égard de 9141-5570 QUÉBEC INC.
3. ORDONNE QUE toute demande de réévaluation de la cote de 9141-5570 QUÉBEC INC. ou de M. BALBIR SINGH KUNDLESS soit soumise à l'approbation d'un commissaire.
4. ORDONNE au Service de l'inspection de la Commission de procéder à une enquête dans l'entreprise 6525164 CANADA INC. et de produire un rapport à la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission au plus tard le 4 août 2006.

Jean-Yves Reid, CA
Commissaire

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

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