

Décision : QCRC06-00182

Numéro de référence : M06-80160-4

Date de la décision : Le 13 septembre 2006

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Québec

Date de l'audience : Le 5 septembre 2006

Présent : LÉONCE GIRARD, avocat
Commissaire

Personnes visées :

7-Q-30035C-326-P COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1)
200, Chemin Sainte-Foy, 7e étage
Québec (Québec)
G1R 5V5

agissant de sa propre initiative

LE GROUPE G.D.Y. INC. (2)
171, rue de l'Écluse
Sacré-Coeur (Québec)
G0T 1Y0

intimée

GERMAIN TREMBLAY (2)
134, boul. Gagné
Sacré-Coeur (Québec)
G0T 1Y0

mis en cause

Procureur : (1) Me Pierre Darveau
Procureure : (2) Me Brigitte Émond

Les services juridiques de la Commission des transports du Québec ont fait

parvenir à LE GROUPE G.D.Y. INC. et à son président et principal dirigeant, monsieur Germain Tremblay, par poste certifiée, un avis d'intention et de con-vocation conformément au premier alinéa de l'article 37 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds. L'entre-prise et son dirigeant ont été convoqués en vue d'évaluer leur comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui leur sont imposées en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier dans l'exploitation de véhicules lourds.

Le dossier d'évaluation du comportement de l'intimée a été transmis à la Commis-sion par la Société de l'assurance automobile du Québec en raison de l'atteinte du maximum des points attribués sous le volet «sécurité des opérations».

Les reproches ou événements formulés contre l'intimée sont énoncés dans l'avis transmis et couvrent la période du 14 janvier 2004 au 13 janvier 2006. Une mise à jour de ce dossier au 28 août 2006 a été déposée lors de l'audience.

Une inspection réalisée par un inspecteur de la Commission a également permis de consigner au dossier toutes les informations pertinentes à l'évaluation du comportement de l'entreprise. Le rapport préparé le 30 mars 2006 est déposé au dossier afin d'informer la Commission et lui permettre de déterminer si des déficiences sont présentes.

La Commission doit donc examiner et déterminer si les faits et gestes ou événements allégués dans l'avis transmis constituent des déficiences de l'intimée dans son exploitation de véhicules lourds et si, le cas échéant, ces déficiences peuvent être corrigées ou non par l'imposition de certaines conditions.

Lors de l'audience qui a eu lieu, la Commission était représentée par Me Darveau. Quant à l'intimée, elle est présente par ses administrateurs et est représentée également par procureure.

Il importe de prendre en considération la remarque préliminaire de Me Brigitte Émond, procureure de l'entreprise intimée. Elle a en effet motivé l'absence de l'administrateur identifié lors de l'enquête menée par la Commission, monsieur Germain Tremblay. Une chirurgie récente l'a retenu chez lui. Cependant, le rôle de ce dernier n'est plus le même. La vente de son entreprise à son fils et à un autre employé a modifié la structure administrative. C'est maintenant Jonny Tremblay, son fils, qui est président et directeur général de l'entreprise.

Cette transaction récente mitige l'importance de la présence de l'ancien président Germain Tremblay aux yeux de la Commission. Bien que dûment convoqué, son absence est raisonnablement expliquée de l'avis de la Commission.

La preuve soumise par Me Pierre Darveau repose sur les documents déposés au dossier dont le rapport de vérification du comportement et ses annexes préparés par le Service de l'inspection de la Commission, les politiques de l'entreprise et son dossier d'infractions, de même que sur la mise à jour de ce dossier déposée par la technicienne de la Société de l'assurance automobile du Québec, madame Marie-Claude Lehoux.

Dans son témoignage, madame Lehoux précise la nature des reproches formulés contre l'intimée LE GROUPE G.D.Y. INC. et fait voir l'évolution du dossier depuis l'institution de la procédure.

Au chapitre de la sécurité des véhicules, une inspection avec réussite le 13 avril 2006 a été inscrite au dossier. Trois événements comportant des déficiences majeures ont été retirés en raison du délai de deux ans prévu à la politique d'évaluation. Enfin, deux nouvelles déficiences majeures ont été décelées lors d'inspections en juin et juillet 2006. Essentiellement, ce sont les ajustements aux freins et l'état du châssis des véhicules qui sont en cause.

Sous le volet de la sécurité des opérations, onze infractions dépassant le délai de deux ans ont été retirées et sept nouvelles se sont ajoutées. Plusieurs excès de vitesse (9) sont survenus, dont quatre aussi récemment qu'en mai, juin et juillet 2006. Près de la moitié (4) ont été constatées dans des zones où la vitesse est limitée à 50 ou 70 km/h. Deux infractions concernent des feux rouges. Plusieurs des infractions retirées étaient aussi des excès de vitesse.

Au total 23 infractions diverses sont encore inscrites au dossier.

Bien que ne représentant pas le volet principal sous examen, quatre surcharges importantes sont inscrites au dossier dont une date de juin 2006. Par ailleurs, comme en fait état la mise à jour déposée, quatre dépassements de charge ont été retirés dont deux en raison du délai de deux ans.

Deux accidents avec blessés figurent au dossier. Par ailleurs, en considérant les six accidents avec dommages matériels retirés, l'entreprise a été impliquée dans une quinzaine d'événements de ce genre.

Monsieur Gaston Gill, inspecteur au Service de l'inspection de la Commission, présente le rapport qu'il a produit le 30 mars 2006. L'essentiel du

témoignage de monsieur Gill peut se résumer par les extraits suivants de son rapport :

« **Obligations à titre d'exploitant**

- . *L'exploitant ne possède aucune politique et/ou procédure en regard de l'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.*

Les vérifications effectuées en entreprise démontrent que :

- . *La vérification périodique des permis de conduire*

Le dossier de conduite du conducteur est demandé à tous les ans. Par contre, cette vérification n'est pas effectuée pour les voituriers-remorqueurs.

- . *Le respect de la vitesse et des règles de circulation routière*

L'exploitant n'a établi aucune politique et/ou procédure écrite afin de s'assurer du respect de la vitesse et des règles de circulation routière auprès de ses conducteurs et voituriers-remorqueurs. Les véhicules de l'entreprise sont limités à 105 km/h.

Le dossier de comportement de l'entreprise produit par la SAAQ, au volet « Sécurité des opérations » indique 14 infractions.

- . *La consommation de drogues et alcool*

L'exploitant n'a établi aucune politique afin de contrôler la consommation des drogues et alcool auprès de ses conducteurs et voituriers-remorqueurs.

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

L'exploitant n'a offert ou donné aucune formation en matière de sécurité à ses conducteurs.

Deux dirigeants de l'entreprise (Daniel Lapointe, Johnny Tremblay) ont suivi une formation sur la manutention et l'arrimage des charges auprès d'une association en octobre 2005. Par la suite, ils ont informé les conducteurs des nouvelles normes lors d'une rencontre le 3 décembre 2005.

L'exploitant ne s'assure pas de la formation pour les voituriers-remorqueurs à son emploi.

Le dossier de comportement de l'entreprise produit par la SAAQ, au volet « Sécurité des opérations », indique deux infractions pour chargement non-conforme et aucune réprimande auprès des conducteurs.

Par contre, M. Johnny Tremblay déclare que de la formation est prévue au début avril 2006 pour le personnel de l'entreprise. Cette formation sera donnée par M. Michel Roy, formateur pour E.N.C.E.L. (École nationale de camionnage et équipement lourd).

- . *Les heures de conduite et de travail*

Les conducteurs opèrent sur le cycle de 60 heures de travail par période de 7 jours consécutifs et l'horaire de travail du transport en forêt et sur route s'échelonne du dimanche soir jusqu'au vendredi midi.

Une fiche journalière est complétée par les conducteurs qui circulent à plus de 160 kilomètres du port d'attache (50 %). J'ai vérifié la documentation pour cinq conducteurs et les renseignements indiqués sont conformes à la réglementation. Par contre, sur quelques fiches journalières il y manque le total d'heures d'indiqué pour certaines activités (repos, couchette, conduite, travail).

Il est à noter que mes vérifications se sont limitées au contrôle des informations inscrites sur les fiches journalières et que les documents relatifs aux voyages n'ont pas été vérifiés.

Aucun contrôle des heures de conduite et de travail n'est effectué auprès des voituriers-remorqueurs.

Pour les conducteurs effectuant du transport en forêt, les heures sont comptabilisées à l'aide d'une boîte noire à l'intérieur du camion et deux fois par semaine, le conducteur transfère les données de la boîte noire au réseau informatique de l'entreprise. Par la suite, M. Éric Tremblay sort les données de chaque conducteur une fois par semaine. Cette documentation est conservée depuis le mois de février 2006.

M. Johnny Tremblay déclare que le répartiteur se fie au conducteur pour effectuer un suivi de ses heures de conduite et de travail.

L'exploitant n'a aucun système de suivi écrit des heures de service de façon à connaître le nombre d'heures disponibles avant d'effectuer un transport.

Le dossier de comportement de l'entreprise produit par la SAAQ, au volet « Sécurité des opérations », indique cinq infractions pour fiche journalière et aucune réprimande n'a été donnée aux conducteurs fautifs.

Les fiches journalières sont conservées pour la période requise (12 mois) tel que prescrit par la réglementation. Par contre, les feuilles de temps sont conservées depuis février 2006 et aucun document n'est conservé pour les voituriers-remorqueurs.

. La vérification avant départ

L'exploitant n'a établi aucune politique écrite afin de sensibiliser les conducteurs à effectuer une vérification avant départ, à noter toutes déficiences constatées de même que celles constatées en cours de route sur le rapport, à le conserver à bord du véhicule et le remettre, au responsable de l'entretien afin que la réparation soit effectuée dans le délai prescrit.

M. Johnny Tremblay mentionne que les conducteurs effectuent tous une vérification avant départ de chaque véhicule lourd. Il n'y a aucun responsable à l'intérieur qui s'assure à ce que la vérification a belle et bien été effectuée. De plus, il confirme que les déficiences constatées avant départ du véhicule lourd ainsi que celles survenues en cours de route sont réparées sans être mentionnées au rapport de vérification avant départ.

Aucun contrôle n'est effectué auprès des voituriers-remorqueurs.

Le dossier de comportement produit par la SAAQ, au volet « Sécurité des opérations », indique une infraction pour vérification avant départ.

De plus, au dossier de comportement de l'entreprise produit par la SAAQ, au volet « Sécurité des véhicules », il y a eu 44 inspections de véhicules, entre le 27 janvier 2004 et le 25 octobre 2005. De ce nombre, il y a eu quatre inspections qui ont été retirées et quatre fortuites. Des déficiences ont été constatées sur les véhicules lourds, soit 23 déficiences majeures et 206 déficiences mineures.

J'ai demandé de voir les rapports de vérification correspondant afin d'établir une comparaison entre les défauts identifiés par la SAAQ sur les certificats de vérification mécanique lors de contrôles sur route et celles notées par les conducteurs sur le rapport de vérification avant départ de la journée concernée. Deux rapports de vérification avant départ ont été retracés (21 mars 2005 et 8 juin 2005) et ils n'indiquaient aucune défectuosité.

Il est à noter que la plupart des défauts constatés lors de ces inspections de véhicules font partie des éléments à vérifier lors d'une vérification avant départ.

. *Le respect des charges et dimensions*

L'exploitant n'a remis aucune politique écrite aux conducteurs afin de les sensibiliser au respect des charges et/ou dimensions autorisées. Toutes les semi-remorques et huit camions sont équipés de cadran à air pour une lecture approximative de la charge.

M Johnny Tremblay mentionne que tout transport effectué par l'entreprise est pesé avant de circuler sur les routes à l'exception du transport de bloc de granite et de structure d'acier.

Les conducteurs ont une charte descriptive de la charge permise à l'intérieur du véhicule et un avis leur est transmis lors du dégel et tous doivent s'y conformer. Aucun contrôle ne s'applique auprès des voituriers-remorqueurs.

Le dossier de comportement produit par la SAAQ, indique au volet « Conformité aux normes de charge », sept infractions de surcharge et au volet « Sécurité des opérations », indique six infractions (quatre pour permis spécial de circulation et deux pour signal avertisseur absent).

. *Le transport de marchandises et de matières dangereuses*

Ne s'applique pas puisque l'entreprise n'effectue aucun transport de matières dangereuses.

. *Le dossier du conducteur*

J'ai vérifié le dossier de dix conducteurs et la validation du permis de conduire était échue dans cinq dossiers. Par contre, un dossier de conduite du conducteur récent est à l'intérieur du dossier. Aucun dossier n'est conservé pour les voituriers-remorqueurs.

Obligations à titre de propriétaire

. *Le programme de vérification mécanique*

L'entreprise n'est pas accréditée au programme d'entretien préventif (PEP) de la SAAQ.

Quatre mécaniciens sont à l'emploi et l'horaire des opérations sont du dimanche à 16 h jusqu'au vendredi 17 h, pendant 24 heures par jour.

La majorité des réparations s'effectuent au garage de l'entreprise, pour les autres elles sont confiées à des sous-traitants.

L'entretien préventif périodique (annuel) s'effectue auprès du « Centre du camion Cote-Nord - Forestville » et/ou « Dufour, Chevrolet, Oldsmobile ffl La Malbaie » mandataires autorisés par la Société de l'assurance automobile du Québec.

J'ai vérifié le dossier de dix véhicules lourds et un entretien préventif obligatoire est effectué à tous les six mois tel que prescrit par règle-ment. En regard de l'événement critique apparaissant au dossier de com-portement de la SAAQ en date du 8 juillet 2005 sur le véhicule immatriculé RN78069 (freins), un entretien préventif a été effectué aux dates suivantes :

11 avril 2005

10 mai 2005 (SAAQ)

17 octobre 2005

Le dossier de comportement de l'entreprise produit par la SAAQ, au volet « Autres événements au dossier », indique quatre infractions pour ne pas avoir maintenu en bon état mécanique et/ou en bon état de fonctionnement.

- . Le délai de réparation des déféctuosités écrites au rapport de vérification avant départ*

Il nous est impossible de vérifier si les déféctuosités ont été réparées dans les délais prescrits car M. Johnny Tremblay confirme que les déféctuosités constatées lors d'une vérification avant départ de même que celles constatées sur route ont été réparées sans être indiquées sur les rapports.

- . Le dossier du véhicule*

J'ai vérifié le dossier de dix véhicules lourds et la documentation exigée est présente à l'intérieur du dossier, à l'exception des rapports de vérifications avant départ effectués par les voituriers-remorqueurs.

La procédure et le suivi en cas d'accident

L'entreprise n'a établi aucune politique et/ou procédure écrite en cas d'accident.

Par contre, M. Johnny Tremblay déclare que lors de tout incident et/ou accident avec un véhicule lourd de l'entreprise, le conducteur doit communiquer avec un responsable de l'entreprise en tout temps et selon la gravité, il se déplacera sur les lieux. Par la suite, le conducteur relate les faits verbalement aux dirigeants

Aucune analyse d'accident en vue d'y apporter les correctifs nécessaires afin que cela ne se reproduise plus n'est prévue.

Le dossier de comportement de la SAAQ indique au volet « Implication dans les accidents » un accident avec blessés et au volet « Autres événements au dossier » 13 accidents avec dommages matériels et un accident mortel.»

Il importe de préciser qu'il s'agit du portrait non contesté de la gestion et du contrôle exercé dans l'entreprise au moment où l'inspection a eu lieu.

Témoignent ensuite pour l'intimée messieurs Jonny Tremblay et Daniel Lapointe. Monsieur Tremblay confirme les changements de propriété et

administratif survenus récemment dans l'entreprise. C'est maintenant lui qui est président.

Le Groupe G.D.Y. Inc. est en activité depuis une vingtaine d'années et plus particulièrement dans le domaine du transport depuis une quinzaine d'années. D'abord exclusivement transporteur forestier, la compagnie a transporté aussi par la suite des marchandises générales dans une proportion de 50 %. Depuis avril 2006, le nombre de camions a été réduit de quatre unités et la proportion des opérations est d'environ 70 % du transport général constitué de bois de sciage ou d'oeuvre, quelques activités reliées aux dimensions excessives et des marchandises diverses. Onze camions sont affectés à cette partie des activités et trois autres sont dans le domaine forestier.

Des changements sont survenus au lendemain de l'enquête de la Commission.

Un expert en analyse, diagnostic et redressement de l'encadrement et de la gestion de la sécurité a été embauché. Des politiques sur tous les aspects des obligations concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds ont été élaborées, adoptées et mises en application. Des formations ont été dispensées. Elles ont porté sur tous les éléments particuliers de la sécurité, soit :

- la Loi 430;
- les obligations découlant de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds;
- les normes d'arrimage;
- la vérification avant départ;
- les heures de conduite et de services;
- la conduite préventive.

Les attestations émises concernant ces formations sont produites (I-1). Tous les conducteurs et autres employés ont suivi les formations dispensées.

Dans le cas de quatre nouveaux conducteurs embauchés après les formations, ils ont reçu une formation de base et toute la documentation pertinente. Par ailleurs, ils ont été soumis à un examen et les points faibles relevés ont été analysés et corrigés.

Diverses politiques sont maintenant en application. L'une d'elles a trait à la discipline et prévoit des sanctions graduées.

Des dossiers ont été constitués sur chacun des conducteurs. Ils contiennent toutes la documentation pertinente et les autorisations nécessaires pour

procéder à la vérification du dossier de conduite.

Un comité d'enquête a été constitué pour analyser les accidents qui surviennent et gérer plus efficacement leurs conséquences sur l'entreprise.

La flotte de véhicules a été renouvelée. Ce sont les incertitudes entourant le changement d'administration qui ont ralenti durant un certain temps le rajeunissement nécessaire des équipements. D'autre part, l'exploitation en forêt étant considérablement diminuée, cela a un effet positif sur le maintien d'un meilleur état mécanique des véhicules.

Monsieur Tremblay fait état de la bonne performance actuelle de l'entreprise au chapitre de la sécurité des véhicules. Un certain type de transport oblige à circuler sur une route en gravier durant plusieurs centaines de kilomètres quotidiennement. Les véhicules sont interceptés plusieurs fois par jour et pourtant aucune défectuosité récente n'a été décelée. Une attestation de conformité émise par un contrôleur (I-5) fait état de cette affirmation.

Chaque véhicule est muni d'un livre de bord. Ce document contient toutes les informations utiles aux conducteurs pour les aider dans leurs obligations concernant la vérification avant départ, le transport à plus de 160 km, la liste des défectuosités mineures et majeures et les poids autorisés. Un aide mémoire sur les régleurs de jeu des freins y est aussi inclus.

Monsieur Tremblay dépose plusieurs autres documents faisant état de l'amélioration du contrôle et du suivi de la sécurité des opérations et des véhicules.

Un système maison de contrôle des heures de service a été développé et est appliqué.

Un rapport (I-13) du professionnel engagé pour accompagner l'entreprise dans son redressement est déposé. Ce rapport énonce ce qui suit en guise d'appréciation globale du comportement de l'entreprise :

« J'ai donc pu constaté lors de ma visite que l'équipe de gestion de l'entreprise a implanté une série de mesures administratives telles que la publication des politiques de l'entreprise, la mise en place d'un program-me de formation, la tenue exemplaire des dossiers, un système informatisé de fiches récapitulatives, l'application de mesures disciplinaires envers les délinquants et un «Livre du camion» contenant des aide-mémoire perti-nents. L'ensemble de ces mesures témoigne d'un réel souci de conformité aux exigences réglementaires.

En conclusion, la ferme volonté exprimée par la nouvelle équipe de gestion m'incite à affirmer que le virage de conformité est définitivement implanté ».

Enfin, une formation additionnelle relative aux freins, leur ajustement et

entretien, doit être suivie bientôt pour le mécanicien responsable de cet aspect dans l'entreprise.

Contre interrogé, monsieur Lapointe précise que la formation concernant la conduite préventive n'a couvert que l'aspect théorique.

Quant à savoir pourquoi la limite de vitesse des véhicules est fixée à 105 km/h au lieu de 100 km/h, les témoins disent que c'est dans le but de laisser un peu de manoeuvre aux conducteurs dans les côtes par exemple. Toutefois, deux nouveaux et récents camions achetés sont limités à 101 km/h.

Enfin, l'entreprise affiche son PEVL de façon à ce que ses employés et conduc-teurs puissent en prendre connaissance et être conscientisés de l'impact des comportements.

Les recommandations du procureur de la Commission sont à l'effet que des mesures doivent être imposées à l'intimée. À son avis les formations dispensées n'ont pas donné l'effet souhaité. La conduite préventive n'a porté que sur l'aspect théori-que de ce genre de conduite. Plusieurs conducteurs ont cumulé plusieurs infrac-tions dont certaines sont récentes. Cet historique et l'examen du dossier actuel commande un accompagnement.

Il propose donc une formation pratique portant sur la conduite préventive. Les infractions d'excès de vitesse dans les zones où la vitesse est limitée à 50 ou 70 km/h justifient, selon lui, sa recommandation.

Par ailleurs, la limite de vitesse des véhicules à 105 km/h est très élevée. Rien ne justifie le dépassement de la vitesse maximale de 100 km/h.

Me Darveau croit aussi que la communication du dossier PEVL de l'intimée à la Commission informant, pour une période déterminée, de toute infraction ou manquement survenu et des mesures prises suite à ces manquements constituent, avec la signification de la présente décision aux conducteurs, un moyen efficace de conscientiser ces derniers de l'impact important de leur comportement sur l'entreprise.

Me Brigitte Émond considère que la preuve administrée a démontré que des changements majeurs sont survenus depuis l'enquête de la Commission.

Des formations diverses sur tous les aspects de la sécurité ont été dispensées.

Le rapport de l'enquêteur fait voir que le nombre de défauts majeurs a considérablement diminué entre 2004 et 2005.

Le parc de véhicules a été rajeuni presque entièrement et d'autres changements sont à venir à court terme.

Des contrôles et des suivis ont été mis en place et, selon la politique adoptée, des mesures sont prises le cas échéant. La preuve a montré que même un mécanicien a été sanctionné.

Cependant, Me Émond est elle-même aussi d'avis que malgré les efforts consentis, des problèmes continuent de viser les conducteurs. Comme mesure, elle indique que le PEVL de l'entreprise a été affiché et que le dossier de conduite de tous les chauffeurs est régulièrement consulté. Il est même envisagé de l'afficher.

Bien que consciente du fait que certains conducteurs ne semblent pas comprendre l'importance de leur comportement sur l'entreprise, elle se dit d'opinion que l'attribution d'une cote de niveau conditionnel n'est pas nécessaire. La cote peut être maintenue selon elle, tout en proposant des conditions que la Commission pourrait transmettre aux chauffeurs sous forme de message.

Sommairement, elle considère que l'entreprise a fait ses devoirs et présente un dossier acceptable de sécurité. Les mesures ne devraient viser que les chauffeurs et leur être diffusées au moyen de messages par l'entreprise comme des informations remises avec la paye ou l'affichage de dossiers.

La Commission doit examiner et déterminer si les faits et gestes ou événements mis en preuve constituent des déficiences de l'intimée dans son exploitation de véhicules lourds et si, le cas échéant, ces déficiences peuvent être corrigées ou non par l'imposition de certaines conditions.

Dans une situation comme celle décrite plus haut, les articles 26 à 30 de 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. La même loi permet aussi d'attribuer une cote de sécurité «conditionnel», lorsqu'elle évalue que des mesures peuvent remédier aux déficiences constatées. Dans certains cas particuliers, la Commission peut suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler.

Il appartient à la Commission d'analyser la preuve devant elle, de décider et, le cas échéant, d'appliquer les mesures nécessaires. Le PEVL, le rapport et l'enquête tenue établissent les faits. Toutefois, le rôle de la Commission ne se limite pas à constater des déficiences. La Commission doit apprécier un comporte-ment ainsi que, le cas échéant, les mesures mises en place pour

remédier aux déficiences.

La preuve documentaire produite et les témoignages entendus dans la présente affaire établissent clairement et sans détour de quelle entreprise il s'agit.

De l'avis de la Commission, cette preuve établit que l'intimée et ses représentants :

- ont adopté des politiques sur les aspects de la sécurité de leur exploitation et les ont mises en application;
- exerce maintenant de meilleurs contrôles et suivis concernant les conducteurs et la gestion des dossiers divers;
- ont dispensé diverses formations utiles.

Cependant, un constat demeure : des déficiences sont encore présentes au chapitre de la sécurité des opérations. Il est même admis que cet aspect doit encore être amélioré, notamment par des interventions sur les conducteurs.

La Commission ne peut toutefois accepter les recommandations de la procureure de l'intimée. Il n'est pas possible de maintenir une cote de sécurité de niveau satisfaisant et, en même temps, imposer des mesures aux conducteurs.

Il est de la responsabilité de l'entreprise de s'assurer que son exploitation ne pose pas de problème au chapitre de la sécurité des opérations.

La Commission reconnaît que les actions prises suite à l'enquête ont déjà donné des résultats intéressants. Cependant, c'est encore trop récent pour être en mesure d'affirmer que le comportement à risque est définitivement corrigé et ne se répétera plus. Au contraire, le dossier révèle que des déficiences subsistent notamment au chapitre de la sécurité des opérations. Mais, de l'opinion de la Commission, ces déficiences peuvent être corrigées par l'imposition de mesures. La prise de conscience suscitée par l'enquête et les nouvelles normes de gestion, de contrôle et de suivi de même que les politiques adoptées constituent sûrement des moyens efficaces mais qui ne suffisent pas.

Ainsi, compte tenu des difficultés évidentes de l'intimée de maîtriser adéquatement la sécurité des opérations afin de présenter un dossier acceptable de conformité à cet égard, la Commission va lui imposer les mesures énoncées au dispositif ci après.

POUR CES RAISONS, la Commission:

- 1- REMPLACE la cote de sécurité de LE GROUPE G.D.Y. INC. portant la mention «satisfaisant» par une cote de sécurité portant la mention «conditionnel»;
- 2- IMPOSE à LE GROUPE G.D.Y. INC. de prendre les mesures suivantes:

- a) suivre un programme de formation auprès d'un expert, d'une institution, d'un centre de formation ou d'une association de transport routier.

Cette formation doit porter sur la partie pratique de la conduite préventive et être suivie par tous les conducteurs de l'intimée;

- b) transmettre à la Commission, au plus tard le 6 novembre 2006, une preuve attestant du suivi et du résultat de la formation suivie;
- c) transmettre à la Commission le dossier PEVL à jour de l'entreprise à tous les trois mois à compter de la date de la présente décision et pour une durée de six mois, indiquant pour tout nouvel événement les mesures prises le cas échéant;
- d) fournir à la Commission, au plus tard le 6 novembre 2006, une preuve attestant que la vitesse de tous les véhicules lourds de l'intimée est limitée à 100 km/h;
- e) fournir à la Commission, au plus tard le 6 novembre 2006, une preuve attestant que tous les conducteurs de l'intimée ont reçu signification de la présente décision.

LÉONCE GIRARD
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.