

En vertu d'un avis d'intention et de convocation du 31 mai 2007, la Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande d'examen de comportement de LE GROUPE G.D.Y INC. (GDY) et de monsieur Johnny Tremblay, administrateur président, suite à un événement critique, soit un accident mortel survenu le 20 mars 2007.

Cet avis d'intention et de convocation fait également état que le 13 septembre 2006 la Commission rendait la décision QCRC06-00182 remplaçant la cote de sécurité de GDY portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « conditionnel » et que suivant les fichiers informatisés de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), l'entreprise a commis des dérogations au Code de la sécurité routière depuis le 13 septembre 2006, date de la décision ci-dessus mentionnée, et qui sont énoncés à l'avis.

LE DROIT

La *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (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.

Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilite la Commission à attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » lorsqu'elle évalue 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.

La Commission peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel » lorsqu'elle évalue que des mesures peuvent effectivement remédier aux déficiences constatées.

Dans certains cas particulier, la Commission peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler.

L'article 28 de la *Loi*, permet à la Commission de prendre toute mesure appropriée et raisonnable lorsqu'elle attribue ou maintient une cote de sécurité de niveau « conditionnel ».

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.

¹ L.R.Q., c. P-30.3

LES FAITS

GDY et Monsieur Johnny Tremblay sont représentés par M^e Brigitte Émond et la Commission par M^e Pierre Darveau.

Le procureur de la Commission fait entendre madame Linda Paquet, technicienne en administration à la SAAQ. Elle mentionne que le dossier a été transmis à la Commission le 15 mai 2007 suite à un accident mortel survenu le 20 mars 2007 et impliquant un véhicule de GDY. Elle commente le contenu de la mise à jour au 12 juin 2007 du dossier PEVL de GDY².

La section « sécurité des opérations » fait état de 14 infractions dont 4 excès de vitesse, une signalisation non respectée, 7 infractions relatives aux fiches journalières et au nombre d'heures de conduite et 2 infractions relatives au permis spécial de circulation. Elle indique par ailleurs que malgré ces infractions GDY n'a pas atteint le seuil prévu par la SAAQ, pour cette section, puisqu'elle totalise 32 points sur une possibilité de 65 points.

Dans la section « implications dans les accidents », elle informe la Commission qu'un accident avec blessés est survenu le 23 avril 2007 en plus de l'accident mortel du 20 mars 2007.

Finalement dans la section « autres événements » elle indique que l'un des véhicules de GDY a fait une sortie de route et il y a eu déversement, le 10 novembre 2006.

Elle conclut son témoignage en mentionnant que malgré tous ces événements, GDY a accumulé à son PEVL 36 points sur une possibilité de 81 points et que le dossier n'aurait pas été transmis à la Commission sans la survenance de l'accident mortel du 20 mars 2007.

Par la suite, l'agent Stéphane Bolduc de la Sûreté du Québec a été appelé à témoigner.

Il est rattaché au poste de police de la Sûreté du Québec situé à Tadoussac. Il est policier enquêteur de niveau 2 et c'est lui qui a été appelé à faire enquête suite à l'accident mortel du 20 mars 2007.

L'accident est survenu sur la route 138 dans le secteur de Les Escoumins. Il dit que la route entre, Tadoussac et Les Escoumins, était sur l'asphalte, que la température était belle et que la visibilité était bonne. Quelques kilomètres après Les Escoumins et peu avant l'endroit où a eu lieu

² Pièce CTQ-1

l'accident, la température s'est rapidement détériorée, il y avait de forts vents entraînant une intense poudrerie diminuant la visibilité.

L'accident s'est produit sur une section plane et droite de la route qui est, à cet endroit, à deux voies et dont la vitesse permise est de 90 km/heure. Il a constaté que le véhicule de GDY circulait de l'est vers l'ouest alors que celui de la victime circulait en sens inverse soit de l'ouest vers l'est.

Sur les lieux de l'accident, la chaussée était recouverte de neige et la ligne de démarcation centrale n'était pas visible. Compte tenu de ces circonstances, il n'a pu déterminer le point d'impact entre les deux véhicules. Par ailleurs, les dommages se situent sur la partie gauche avant de chacun des véhicules. Il en conclut que l'un des véhicules empiétait sur la voie inverse, mais il lui a été impossible de déterminer lequel.

Après l'accident le véhicule de GDY a été inspecté, il était en tout point conforme et aucune anomalie n'a été décelée. Il en est de même pour le livre de bord du conducteur.

Selon lui, l'accident ne peut-être attribué à un bris mécanique, à une vitesse excessive ou à une perte de contrôle du véhicule de GDY. La principale cause provient d'un facteur environnemental, soit la brusque survenance d'une intense poudrerie nuisant à la visibilité des deux conducteurs impliqués dans l'accident. Selon son enquête il s'agit d'un accident malheureux et aucune négligence ne peut-être imputée à l'un ou l'autre des conducteurs. Compte tenu de ce constat, aucune enquête criminelle n'a été demandée.

Monsieur Michel Riverin conduisait le véhicule de GDY au moment de l'accident. Il possède 36 ans d'expérience dans la conduite de véhicules lourds.

Le 20 mars 2007, il circulait d'est en ouest sur la route 138. Jusqu'à environ un kilomètre et demi avant l'impact la route était sur l'asphalte, la température et la visibilité était bonne. De forts vents se sont élevés soudainement causant une intense poudrerie affectant sa visibilité. Il réduit alors sa vitesse à environ 50 km/heure. Il dit ne pas vouloir s'immobiliser sur le côté de la route craignant un impact par l'arrière d'un autre véhicule, compte tenu de la mauvaise visibilité occasionnée par la poudrerie. Il voit à la dernière seconde une voiture surgir devant lui et ne peut éviter l'impact.

Monsieur Dominique Boily suivait le véhicule de monsieur Riverin avant l'impact. Il corrobore en tout point le témoignage de ce dernier quant à la température, l'état de la chaussée et la vitesse du véhicule de monsieur

Riverin. Il ajoute qu'au moment de l'impact le véhicule de monsieur Riverin était dans sa voie de circulation.

Monsieur Daniel Lapointe est l'un des actionnaires de GDY. Il travaille pour l'entreprise à titre de répartiteur et s'occupe des relations avec les chauffeurs.

Les opérations de l'entreprise sont constituées d'environ 70 % en transport général le reste en transport forestier.

Suite à une inspection réalisée par l'inspecteur de la Commission en date du 30 mars 2006, l'entreprise a effectué des changements importants. Elle a élaboré et mis en application des politiques sur tous les aspects des obligations concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Elle a embauché un expert en analyse, diagnostic et redressement de l'encadrement et de la gestion de la sécurité. Des formations ont été dispensées aux employés et elles ont porté sur tous les éléments particuliers de la sécurité.

Un suivi du dossier de tous les chauffeurs est effectué aux 3 mois et le dossier PEVL de l'entreprise est affiché, permettant à tous les chauffeurs d'en prendre connaissance.

Lorsque les chauffeurs commettent des infractions, il applique alors sa politique de sanctions graduées allant de la réprimande au congédiement.

Il contrôle lui-même les heures de conduite et de travail de ses chauffeurs à l'aide d'un système informatisé.

Tous les chauffeurs qui ont entraîné la dégradation du PEVL de l'entreprise, après la décision de la Commission du 13 septembre 2006, par leur excès de vitesse ou par leur défaut d'inscrire correctement à leur fiche journalière leurs heures de conduite et de travail, ont été congédiés.

Quant au chauffeur Michel Riverin il est expérimenté et possède un excellent dossier. Il travaille pour la compagnie depuis sept ans et n'a fait l'objet que d'une seule infraction au cours de ces années.

Monsieur Johnny Tremblay, actionnaire de GDY, s'occupe principalement de l'aspect mécanique. Tous les chauffeurs possèdent un livre d'inspections mécaniques pour chaque véhicule. Ils doivent appliquer les politiques de l'entreprise quant à la vérification avant départ et aux normes d'arrimage. Tous les véhicules subissent une inspection mécanique au moins une fois par semaine. Tous les véhicules sont équipés d'un limiteur de vitesse à 100 km/heure.

Quant à l'accident du 10 novembre 2006 causant un renversement de chargement, il est dû, selon lui, à la sortie subite d'un véhicule d'une cour de restaurant obligeant le conducteur à dévier brusquement de sa trajectoire afin d'éviter la collision entraînant ainsi le renversement de la remorque. Le véhicule fautif ne s'est jamais arrêté et malgré une enquête de la police il n'a pu être retracé.

Monsieur Pierre Brisson conduisait le véhicule de GDY lors de l'accident du 23 avril 2007. Il mentionne qu'une automobile a dépassé son véhicule par la droite au moment même où il s'apprête à tourner à droite dans une rue perpendiculaire à la route principale située dans la ville de Clermont. Il dit avoir signalé son intention de tourner à droite et prit toutes les précautions nécessaires avant de débiter sa manoeuvre. Malgré cela l'automobiliste a décidé de le dépasser par la droite et il n'a pu éviter l'impact.

Une lettre signée par le conducteur de l'automobile impliquée dans l'accident indique qu'il n'y a eu aucun blessé dans cet accident (pièce D-11) malgré ce qui est inscrit au dossier PEVL de GDY. Une autre lettre d'un témoin mentionne que le conducteur de GDY avait signalé son intention de tourner à droite avant que l'impact ne se produise (pièce D-12).

Monsieur Michel Roy, consultant en transport, mentionne qu'il a été embauché par GDY au mois d'avril 2006. Il a procédé à l'élaboration et à la mise en place d'un programme de formation, d'un programme de politiques et de conformité. Il a procédé à 4 visites chez GDY depuis ce temps et il mentionne que les politiques mises en place sont appliquées et qu'il y a eu un virage important de cette entreprise au niveau de la conformité et de la sécurité.

ANALYSE ET DÉCISION

La Commission lorsqu'elle se prononce, en vertu de la *Loi*, sur l'évaluation de comportement, le fait principalement en regard de l'intérêt public.

Il appartient donc à la Commission d'analyser la preuve et le cas échéant d'appliquer les mesures nécessaires. Le rôle de la Commission ne se limite pas à constater les déficiences. La Commission doit apprécier un comportement ainsi que, le cas échéant, les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

Tous les témoignages entendus concernant les circonstances entourant l'accident du 20 mars 2007 se corroborent et ne sont pas contredits.

À l'analyse de ces témoignages la Commission est convaincue que cet accident ne peut-être dû à la négligence de GDY ou de son chauffeur. Il s'agit, comme l'a mentionné le policier Bolduc et le procureur de la Commission, d'un

accident bête survenu à cause de conditions climatiques qui se sont détériorées soudainement. L'état mécanique du véhicule ne peut être mis en cause ni la vitesse ou la témérité du conducteur. Ce dernier s'est fait surprendre dans un blizzard survenu soudainement, et n'a pu éviter l'impact avec la voiture venant en sens inverse. Cet accident dont le point d'impact n'a pu être déterminé est dû uniquement à la détérioration soudaine des conditions climatiques.

Après examen des documents et de l'ensemble des témoignages, la Commission ne peut se convaincre que GDY a un comportement négligent en matière de sécurité routière ou, que par ses omissions, elle a provoqué l'accident du 20 mars 2007.

La preuve a démontré que GDY a élaboré et mis en application des politiques sur tous les aspects des obligations concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, qu'elle vérifie régulièrement la mécanique de ses véhicules, qu'elle les maintient en bon état et qu'elle s'est dotée et applique également des politiques inhérentes à ces chauffeurs, favorisant la sécurité de ses opérations.

En conséquence, il n'y a pas lieu de donner suite à l'avis d'intention et de convocation et la Commission fermera le présent dossier.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

- Ferme le dossier.

Daniel Bureau, avocat
commissaire