

Décision : MCRC02-00115

Numéro de référence : M01-04759-1

Date de la décision : Le 30 avril 2002

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 26 avril 2002

Présent : Gilles Tremblay
Commissaire

Personnes visées :

6-M-30034C-550-P

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1

- Agissant de sa propre initiative -

3095-4333 QUÉBEC INC.
5773, rue Ferrier, suite 100
Mont-Royal (Québec)
H4P 1N3

- Intimée -

Procureur de la Commission : M^e Yves Gemme

Les services administratifs de la Commission demandent de
déclarer 3095-4333 QUÉBEC INC. (ci-après 3095) partiellement ou

totalelement inapte en raison des nombreuses dérogations à ses obligations en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds pour la période du 14 septembre 1999 au 13 septembre 2001.

LE DROIT APPLICABLE

Cette demande est soumise dans le cadre de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* dont le but est d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau.

La Commission déclare totalelement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis de façon significative l'intégrité de ce réseau (article 27 1°). La personne déclarée totalelement inapte reçoit une cote de niveau « insatisfaisant ». Cette déclaration entraîne une interdiction de circuler ou d'exploiter un véhicule lourd (article 32).

La Commission déclare partiellement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier ou compromis l'intégrité de ce réseau (article 29 1°). La personne déclarée partiellement inapte reçoit une cote de niveau « conditionnel » et la Commission lui impose des conditions particulières (article 32).

Les agissements ou omissions à considérer dans l'évaluation du comportement sont ceux qui ont résulté en une dérogation à l'une ou l'autre des lois mentionnées à l'article 26. Avant d'imposer une mesure, la Commission doit avoir constaté une dérogation aux dispositions de :

- la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*;
- le *Code de la sécurité routière*;
- à une loi dont la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est chargée de l'application en vertu de l'article 519.65 du *Code de la sécurité routière* si une telle disposition concerne la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou l'intégrité de ce réseau.

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

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 savoir 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 (PEVL) corrige la situation et redevienne sécuritaire.

LA PREUVE ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION

Le profil de la personne inscrite et la nature de ses activités

3095 est une entreprise qui effectue du transport uniquement pour compte d'autrui sur de longues distances entre la région montréalaise et les États-Unis. Elle dispose de 13 tracteurs et autant de semi-remorques qui parcourent environ 180 000 kilomètres par année. La quasi-totalité des trajets (93 %) est réalisée en dehors des frontières du Québec.

L'entreprise embauche 16 chauffeurs dont 13 travaillent à plein temps. Tous les chauffeurs sont rémunérés en fonction du kilométrage parcouru.

Les dérogations

La SAAQ a transmis ce dossier à la Commission parce que cette personne a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » en cumulant 11 points sur un seuil à ne pas atteindre qui s'élève à 11 points.

Mme Jocelyne Martin, technicienne en administration à la SAAQ, indique que la mise à jour révèle l'ajout de quatre nouveaux

événements à ce dossier, dont deux excès de vitesse. Le parc de véhicules a été révisé en décembre 2001 en y intégrant deux véhicules supplémentaires. Cependant, l'impact est négligeable sur le nombre de véhicules pris en compte dans la politique. D'une part, ces deux véhicules sont répartis sur 24 mois et, d'autre part, seulement 7 % du kilométrage total est effectué au Québec.

En tenant compte de la mise à jour du dossier (pièce CTQ-1), les événements compilés au dossier de 3095 pour la période du 14 septembre 1999 au 18 avril 2002 se résument ainsi :

Au niveau des véhicules :

- Aucune mise hors service

Au niveau de l'exploitation :

<u>Nature des événements</u>	<u>Nombre de</u>
<u>dérogations</u>	
<u>Sécurité des opérations :</u>	
- Panneau d'arrêt	1
- Fiche journalière	3
- Excès de vitesse	3
- Signalisation non respectée	1

Implication dans les accidents :

- Accidents avec dommages matériels 3

Selon M. Guy Cohen, président et propriétaire de l'entreprise, les accidents avec dommages matériels ont eu lieu dans le stationnement de 3095 où les chauffeurs doivent manoeuvrer dans un espace fort restreint. Il s'agit d'événements mineurs car les dommages matériels sont peu élevés. Il reconnaît par contre que 3095 a été impliquée dans les autres événements.

La Commission ne retiendra pas ces accidents dans son évaluation car, dans ces cas-ci, ils n'ont rien à voir avec le comportement des chauffeurs sur la route.

Les infractions relatives au panneau d'arrêt, l'excès de vitesse du 20 mars 2001 et la signalisation non respectée sont autant d'événements que la Commission considère dangereux. La Commission s'est inspirée du niveau de la pénalité encourue à la suite d'une dérogation pour évaluer l'importance des événements

au dossier et ses conséquences sur la sécurité. Ainsi, ceux où il y a une pénalité légère peuvent être associés à des manquements aux conséquences mineures sur la sécurité, ceux avec une pénalité moyenne à une mise en danger et les gestes sanctionnés par une pénalité élevée à une mise en péril.

En ce qui concerne les infractions sur la fiche journalière, la Commission doit les évaluer en fonction de la gestion de l'entreprise. Il lui faut déterminer si l'absence de documents ou de renseignements est le résultat d'un non-respect des heures de service ou s'il s'agit d'erreurs cléricales, parce que les conséquences ne sont pas les mêmes. Une personne qui conduit lorsqu'elle est fatiguée met en danger la sécurité des usagers du réseau routier. Celle qui a mal complété un formulaire alors qu'elle respecte les heures de conduite et de travail, a certes commis une infraction, mais cela est sans conséquence sur la sécurité.

Le comportement, la gestion et les mesures correctrices

La Commission a analysé ce dossier en vérifiant la présence de directives sur les diverses obligations, de méthodes de contrôle et de suivi, ainsi que du processus de rétroaction à la suite d'accidents ou de manquements importants en mettant un accent sur les lacunes décelées.

Les pièces déposées lors de l'audience et les réponses fournies à l'inspecteur de la Commission (annexe B du rapport) indiquent que cette personne a mis en place des politiques et directives pour gérer ses obligations en matière de sécurité.

Les dérogations font ressortir des lacunes au niveau des fiches journalières et du comportement des chauffeurs sur la route. L'examen du dossier a montré que ces événements étaient attribuables à des déficiences en matière de gestion et de formation. L'entreprise a su réagir à temps et elle a mis en place des mesures correctrices qui satisfont la Commission. Voici les principaux éléments qui l'ont amenée à cette conclusion.

M. Cohen reconnaît qu'il a eu des problèmes avec certains chauffeurs. Toutefois, il a pris les mesures nécessaires pour

corriger la situation. Ces mesures s'inscrivent d'ailleurs dans sa politique de gestion.

La vitesse de tous les véhicules est certes limitée électroniquement, mais cela n'empêche pas le chauffeur de dépasser les limites dans les zones urbaines. En conséquence, c'est pratiquement la tolérance zéro en ce qui concerne les excès de vitesse et le non-respect de la signalisation. Ainsi, deux chauffeurs fautifs ont été congédiés, tandis qu'un autre a été suspendu pour une semaine. Un des chauffeurs congédiés en était à son premier voyage pour l'entreprise; ce fut son dernier. Pourtant, 3095 a un processus d'embauche très serré car elle doit faire accepter tout nouveau venu par sa compagnie d'assurances qui mène aussi sa propre enquête. L'examen de son dossier à la SAAQ et auprès de ses anciens employeurs n'avait rien relevé d'anormal et ses tests sur la route étaient excellents.

Il y avait effectivement des problèmes au niveau des fiches journalières, mais c'étaient des oublis et des erreurs cléricales. C'est pourquoi 3095 a fait suivre un cours de formation sur la tenue des registres des heures de conduite à un de ses employés. Cette personne assiste les chauffeurs qui ont des problèmes et elle leur explique comment compléter correctement le registre.

Les chauffeurs sont surveillés de près. Depuis janvier, l'entreprise effectue un contrôle mensuel des registres et ce, en plus de vérifier leur travail à partir des données inscrites sur le rapport de route de chaque voyage. Ces vérifications n'étaient pas faites sur une base régulière auparavant. Les chauffeurs ont d'ailleurs reçu l'avertissement qu'il n'y aurait plus de tolérance sur les excès de vitesse ainsi que sur les erreurs ou les oublis relatifs au registre des heures de conduite.

L'embauche d'un consultant a aussi permis d'améliorer la situation au niveau du suivi, des contrôles et de l'application de mesures disciplinaires graduées. Tous les chauffeurs ont été informés des nouvelles règles et ont reçu des instructions écrites à ce sujet.

En plus de la formation prévue sur les heures de service, le

procureur de la Commission a suggéré que M. Cohen et tous ses chauffeurs suivent une formation sur les obligations découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* de même que sur la conduite préventive. M. Cohen s'est engagé à suivre ces cours additionnels qui se veulent une mesure préventive.

CONCLUSION

L'examen de ce dossier révèle plusieurs événements dangereux attribuables à des déficiences en matière de gestion de la sécurité. Cependant, la Commission constate que 3095 a mis en oeuvre les mesures correctrices qui remédient de façon permanente aux problèmes décelés. En conséquence, il n'y a pas lieu de donner suite à l'avis d'intention.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. REJETTE la demande de déclaration d'inaptitude.
2. MAINTIENT la cote de 3095-4333 QUÉBEC INC. avec la mention « satisfaisant ».

Gilles Tremblay
Commissaire