

Décision : MERC07-00042

Date de la décision : Le 26 février 2007

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

**Présent : Gilles Bonin, avocat
Commissaire**

Personnes visées :

**1-M 30036C-646-P COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1**

Agissant de sa propre initiative

**3030016 CANADA INC.
17775, Arthur Hooper
Pierrefonds (Québec)
H9J 3R1**

Intinée

Procureur de la Commission: M^e Luc Loiselle

LA DEMANDE

La Commission examine le comportement de 3030016 CANADA INC. 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 des articles 26 à 32.1 et 36 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (ci-après « la Loi »).

Les déficiences reprochées à l'intimée 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 13 novembre 2006 conformément au premier alinéa de l'article 37 de la Loi.

Quant aux événements considérés pour établir ces déficiences ou leur absence, ils sont énumérés dans le « Relevé de comportement » (PEVL) qui concerne l'intimée pour la période du 27 juillet 2004 au 23 juillet 2006. Ce PEVL est préparé par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour chaque propriétaire et exploitant en relation avec sa « Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds ». Cette politique est autorisée par les articles 22 à 25 de la Loi.

De plus, un « Rapport de vérification de comportement » (rapport de l'inspecteur), préparé le 13 septembre 2006 par Jocelyne MARTEL, inspectrice au Service de l'inspection de la Commission, est déposé au dossier afin d'informer la Commission d'autres événements, manquements, mesures, gestes ou omissions de l'intimée pouvant être pertinents pour conclure à d'éventuelles déficiences.

L'audience a eu lieu le 1^{er} février 2007. La Commission était représentée par son procureur. M. Daminder SINGH, son président, représentait l'intimée. Il a été précisé à M. Singh qui s'exprime en anglais, que l'audience se déroulerait en français et en anglais et que s'il ne comprenait pas bien, il n'avait qu'à demander les explications nécessaires - à noter que la majeure partie de l'audience s'est déroulée en anglais.

Le 29 janvier 2007, la compagnie INFOTAX SCT INC. (INFOTAX) est intervenue au nom de l'intimée pour demander une remise de l'audience au motif qu'un plaidoyer de non culpabilité serait déposé en cour le 15 février concernant le décès d'une personne - un accident avec décès est le principal motif de la convocation. Le 30 janvier, M^e Luc LOISELLE du contentieux de la Commission faisait part à la présidente de la Commission de son opposition à la demande de remise, avec copie à INFOTAX:

« Madame la présidente,

La cause mentionnée en rubrique est prévue pour être entendue le 1^{er} février prochain.

J'ai reçu copie de la demande de remise présentée le 29 janvier 2007 pour 3030016 Canada inc. par Infotax SCT inc..

Je tiens à manifester mon opposition à cette remise du fait de la non-pertinence de sa motivation. Dans son mandat de protection de la sécurité du public, la Commission n'a pas à attendre le résultat d'un procès criminel lié à un accident mortel pour procéder à l'examen du comportement d'un transporteur.

Je tiens également à spécifier que la présente ne constitue d'aucune manière une reconnaissance du droit d'une corporation à plaider pour une autre. »

La demande a été référée au commissaire en audience.

Le 1^{er} février, l'intimée a participé à l'audience sans soulever cette question.

LES FAITS CONSTITUTIFS DU DOSSIER

L'intimée est une entreprise qui oeuvre dans le domaine du transport en vrac et de distribution de circulaires. L'entreprise fait deux types de transports: pour le vrac de Montréal aux environs de Toronto (85%) et du local pour la distribution (15%). Son président est monsieur Darminster SINGH.

Elle opère sous l'appellation de JESSY TRANSPORT. Elle est inscrite aussi en Ontario (CVOR). Elle opère quelques 13 véhicules (tracteurs et remorques) et emploierait 7 conducteurs.

L'entreprise a déjà été sanctionnée en 2001: elle avait alors été décoté à « conditionnel ». Elle avait récupéré une cote « satisfaisant » en 2002.

La Commission est saisie de l'affaire puisque le PEVL établit principalement qu'un véhicule de l'intimée a été impliqué dans un accident mortel le 15 juin 2006. Sont inscrites aussi au PEVL des contraventions comme le non respect des heures de conduite et de travail, des surcharges ou des implications dans des accidents. Aucun seuil à ne pas atteindre n'est atteint.

Une mise à jour de ce PEVL, pour la période du 23 janvier 2005 au 22 janvier 2007, indique un profil semblable. De plus la Commission est informée d'accidents survenus en Ontario.

Pour sa part, le rapport de l'inspecteur note des manquements de l'intimée quant au respect de ses obligations de propriétaire et d'exploitant de

véhicules lourds. Ce même rapport identifie aussi, le cas échéant, les mesures correctrices déjà mises en place. Dans la section « Faits saillants », le rapport mentionne ce qui suit:

« FAITS SAILLANTS

Profil de l'entreprise

Il s'agit d'une entreprise inscrite au RPEVL depuis août 2000. Elle a déjà vu sa cote modifiée à conditionnel en 2001. En 2002, sa cote a été rétablie à satisfaisant.

L'entreprise effectue le transport sur palettes de circulaires entre Toronto et Montréal et leur distribution localement dans les régions des Basses Laurentides, Montérégie et Montréal. Elle évalue que 85% des transports sont effectués à l'extérieur du rayon de 160 km et parcourir environ 70 000 km au Québec et 164 000 km à l'extérieur de la province annuellement.

L'entreprise utilise les services de deux sous-traitants (voiturier-remorqueur). Ces deux entreprises effectuent leurs transports exclusivement pour cette entreprise. Un contrat verbal lie les parties.

M Daminder Singh est inscrit comme l'unique administrateur, président et actionnaire majoritaire au Registraire des entreprises. Il est également administrateur d'une autre compagnie de transport Millenium Karan inc. Il y est inscrit comme administrateur, président et actionnaire majoritaire et son épouse y est inscrite comme deuxième actionnaire. Il mentionne que les deux entreprises ont les mêmes activités et que leur gestion est commune.

Il mentionne qu'il partage les responsabilités de la gestion des activités de transport avec son épouse.

Pour les fins de son exploitation, l'entreprise emploie sept conducteurs en incluant M Singh. Cinq d'entre eux effectuent les transports à plus de 160 km. Les conducteurs à leur embauche doivent avoir un minimum de trois ans d'expérience pour qu'ils soient acceptés par la compagnie d'assurance. Cette dernière effectue également l'analyse du dossier de conduite et du curriculum vitae du futur conducteur avant de donner son approbation. Ils sont rémunérés selon deux modes, soit : au mile s'ils effectuent les transports à plus de 160 km et à la semaine s'ils effectuent des transports locaux.

L'entreprise possède sept tracteurs et cinq remorques de type fourgon de 53'. L'âge moyen des véhicules est de 5 ans. Ils ont tous été acquis au moyen de contrat de location à long terme avec option d'achat.

Raison du transfert du dossier PEVL par la SAAQ

Un accident mortel a été imputé au PEVL.

Obligations à titre d'exploitant

Aucun recueil de politiques et procédures n'a été mis en place par l'entreprise. Toutefois, certaines politiques écrites ont été mises en place pour assurer un contrôle en regard de quelques un des engagements.

Les vérifications effectuées en entreprise démontrent que :

-La vérification périodique des permis de conduire

M Singh mentionne que les permis de conduire sont vérifiés à l'embauche à l'aide du dossier de conduite émis par la SAAQ et ensuite, à tous les trois mois, la validité des permis de conduire est révérifiée en demandant une nouvelle copie du dossier de conduite à jour.

Les conducteurs s'engagent également par écrit à maintenir en tout temps leur permis de conduire valide et d'aviser immédiatement M Singh si leur permis de conduire est suspendu, modifié ou révoqué.

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

Une infraction commise hors Québec avant le 1er janvier 2006 d'inscrite au fichier SAAQ.

M Singh mentionne que les conducteurs ont été avisés verbalement de respecter en tout temps les limites de vitesse et les règles de circulation routière. Ils ont également été avisé qu'ils devront assumer eux-mêmes les frais pour les infractions qu'ils commettent.

-La consommation de drogues et alcool

M Singh mentionne que les conducteurs ont été avisés verbalement qu'ils leur étaient interdits d'être sous l'effet et/ou de consommer des drogues et/ou alcool lorsqu'ils sont assignés à la conduite. Ils sont également avisés qu'un manquement à cette règle mène directement au congédiement.

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

M Singh a eu une formation sur la Loi 430 en conformité avec la décision de juillet 2001.

Aucun conducteur n'a eu de formation en matière de sécurité, d'arrimage et de manutention de marchandises.

-Les heures de conduite et de travail

Trois infractions d'inscrites au dossier PEVL aux sections 8 et 12

M Singh a eu une formation sur la réglementation concernant

les heures de conduite et de travail en conformité avec la décision de juillet 2001.

M Singh mentionne que tous les conducteurs effectuant des transports à plus de 160 km complètent une fiche journalière. Toutefois, les deux conducteurs effectuant les transports locaux ne complètent ni feuille de temps, ni fiche journalière. Le cycle utilisé à des fins de contrôle est de 60 heures en 7 jours.

L'analyse des fiches journalières a relevé plusieurs dépassements concernant le nombre maximal d'heure de conduite, d'heure de conduite et de travail et d'heure au cours du cycle de travail. Toutefois, elles étaient complétées généralement conformément à la réglementation.

Les fiches journalières sont conservées pour la durée prescrite, soit 12 mois.

M Singh mentionne qu'aucune vérification des heures de conduite et de travail n'a été faite lors de l'embauche des nouveaux conducteurs.

-La vérification avant départ

Sept contrôles routiers sur route furent effectués par les contrôleurs routiers ontariens uniquement au cours de 24 derniers mois. En plus, une infraction commise hors Québec avant le 1er janvier 2006 d'inscrite au fichier SAAQ.

M Singh a eu une formation sur la vérification avant départ en conformité avec la décision de juillet 2001.

Il mentionne qu'il n'a mis aucun moyen en place pour s'assurer que les conducteurs effectuent à chaque jour leur vérification avant départ. Il ajoute que les déficiences ne sont pas notées généralement sur le rapport de vérification avant départ. Les conducteurs l'avisent verbalement lorsqu'il en décelé une.

Aucune des déficiences décelées lors des contrôles routiers n'était notée sur les rapports de vérification avant départ correspondants.

-Le respect des charges et dimensions

Trois infractions de surcharge d'inscrite au dossier PEVL aux sections 9 et 12. Ces infractions se sont toutes produites lors de la période de dégel.

M Singh mentionne que tous les conducteurs ont reçu l'information concernant la masse maximale permise pour leur véhicule. Les conducteurs qui effectuent les transports en partance de Toronto, assistent au chargement de leur remorque. Ils ont la responsabilité de s'assurer que la marchandise chargée correspond à celle décrite sur le bon de livraison. Les conducteurs des transports locaux utilisent les informations fournies

par le conducteur qui a assisté au chargement à Toronto.

-Le transport de marchandises et matières dangereuses

L'entreprise n'effectue aucun transport de marchandises et de matières dangereuses.

-Le dossier du conducteur

Les dossiers du conducteur ne sont pas tenus conformément à la réglementation.

-La procédure et le suivi en cas d'accident

Un accident mortel et quatre accidents avec dommage matériel uniquement d'inscrite au dossier PEVL au section 10 et 12. Quatre accidents avec dommages matériels et un accident avec blessé commis hors Québec avant le 1er janvier 2006 d'inscrite au fichier SAAQ.

M Singh mentionne que tous les conducteurs ont été informés qu'ils doivent compléter un constat à l'amiable ou obtenir un rapport de police selon la gravité de l'événement. Ils doivent également prendre des photos du lieu de l'événement avec la caméra qu'il leur est fourni. L'entreprise ne tient aucun registre d'accident et ne procède à aucune analyse des faits recueillis (photos, constat amiable ou rapport de police et déclaration verbale du conducteur) afin de trouver des moyens pour qu'un tel événement ne se reproduise. Les informations sont transmises à leur assureur si nécessaire.

Pour ce qui est de l'accident mortel, le conducteur impliqué avait cumulé 23 heures de travail et de conduite au moment de l'événement. Concernant l'entretien du véhicule impliqué, aucune défectuosité n'était inscrite sur les rapports de vérification avant départ lors des 14 jours précédents et aucun document n'était disponible pour vérifier ce qui avait été fait sur le véhicule dans les semaines précédent l'événement.

Il mentionne que son conducteur n'est pas responsable de l'accident, il n'a jamais vu venir la moto qui l'a percuté.

Obligations à titre de propriétaire

-Le programme de vérification mécanique

Une infraction commise hors Québec avant le 1er janvier 2006 d'inscrite au fichier SAAQ.

M Singh mentionne qu'il a à son emploi un mécanicien à temps plein pour effectuer l'entretien des véhicules et les réparations mineures. Pour les autres réparations, il utilise les services de deux garages. Il mentionne que les entretiens préventifs sont effectués chez Kenworth Montréal. Les vérifications mécaniques

périodiques obligatoires sont effectuées chez Camion et Remorque H. K. de Dorval.

Il mentionne qu'au deux semaines, son mécanicien effectue une vérification des tracteurs et que mensuellement, leur entretien préventif est effectué. Aucun formulaire n'est complété et/ou conservé pour en prouver l'étendu.

Pour les remorques, le mécanicien de l'entreprise effectue leur entretien aux quatre à cinq semaines. Aucun formulaire n'est complété et/ou conservé pour en prouver l'étendu.

Aucun calendrier des vérifications à venir n'est tenu pour l'ensemble des véhicules.

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

M Singh mentionne qu'il est avisé verbalement des déficiences décelées. Il mentionne que lorsque la déficience est majeure, le conducteur se rend au garage le plus près, ou fait appel aux services de réparation sur route ou fait remorquer le véhicule. Pour les déficiences mineures, elles seraient réparées dans les 48 heures.

Aucune validation de ces informations n'a pu être faite puisque les déficiences décelées ne sont pas notées sur les rapports de vérification avant départ.

-Le dossier du véhicule

Les dossiers du véhicule ne sont pas tenus conformément à la réglementation. »

L'inspectrice a précisé et détaillé ces faits saillants en audience.

M SINGH a fait part à la Commission qu'il avait bien reçu copie du rapport; une représentante de INFOTAX lui a fait la traduction.

L'ANALYSE ET LA DÉCISION

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.

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).

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 les observations et explications de l'intimée établissent la preuve. 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 rapports et inspections qui ne relèvent aucune irrégularité et les mesures mises en place pour remédier aux déficiences (Art. 36 de la Loi).

Sur les faits constitutifs, la Commission a reçu les observations et explications de l'intimée. Essentiellement, elle ne nie pas les faits allégués. Elle confirme les données du rapport de l'inspectrice. La Commission note que l'intimée n'a pas de procédures écrites; elle ne contrôle pas très sérieusement ses conducteurs: ils sont souvent en voyages vers l'Ontario et aucun système n'est en place pour contrôler les heures de conduite et de travail et les vérifications avant départ; la Commission a noté qu'au cours de son témoignage, M Singh avait de la difficulté à se remémorer l'identité de ses conducteurs. La tenue des dossiers conducteurs et véhicules est aussi lacunaire.

En complément d'informations, il confirme qu'il administre aussi une autre compagnie de transport qui oeuvre dans le même domaine. M SINGH possède cette autre compagnie (MILLENIUM KARAM INC.) avec son épouse. Il a aussi confirmé que son épouse, Batinder Kaur Gidda, travaillait avec lui à la gestion de l'intimée.

Il n'a apporté aucune explication particulière concernant l'accident, autre que celle rapportée par l'inspectrice dans son rapport.

Le procureur de la Commission a souligné que l'entreprise avait encore des problèmes et des déficiences avec la gestion de la sécurité des transports et ce, malgré la sanction de 2001 et la formation imposée à cette époque. Il recommande à nouveau de la formation au gestionnaire et aux conducteurs présents et futurs -cette formation devra être plus poussée et encadrée; il réclame aussi le dépôt d'une copie des dossiers conducteurs et véhicules afin de vérifier s'ils sont correctement tenus; il a aussi demandé qu'une copie des « logbooks » soit envoyée à la Commission.

Invité à faire part de ses conclusions, M SINGH n'a rien ajouté.

La Commission a pris connaissance de la décision de 2001 imposant à l'intimée des conditions (QCRC01-00193). Ces dernières prévoyaient que M SINGH et ses conducteurs suivent une formation sur la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (Loi 430), la vérification avant départ et les heures de conduite et de travail. Cette décision avait été rendu par défaut de l'intimée de comparaître; toutefois, elle avait suivi les conditions comme en fait foi la décision QCRC02-00106 de mars 2002 qui rétablissait la cote « satisfaisant ».

La Commission constate qu'outre l'accident mortel suite à une manoeuvre qui a fait en sorte qu'une remorque de l'intimée s'est retrouvée en travers d'une voie publique et qu'un motocycliste n'a pu l'éviter, c'est le respect de l'ensemble de ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds qui est déficient.

Elle constate aussi que les problèmes décelés en 2001 et sanctionnés par une obligation de formation, existent toujours dans la gestion de la sécurité des transports de l'entreprise. L'intimée devrait connaître et appliquer les mesures appropriées pour respecter la loi. L'épouse de M Singh est impliquée directement dans la gestion de l'entreprise; il y a lieu de s'assurer qu'elle connaît bien les obligations de l'intimée.

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 « conditionnel ». Elle peut ainsi 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.

La commission constate que les faits ne sont pas fortuits et sont le résultat de déficiences dans la gestion de la sécurité de l'entreprise. La mise en place des moyens pour respecter la loi est déficiente. La Commission estime toutefois que l'intimée peut redresser la situation. Il y a lieu , à nouveau, d'attribuer une cote de sécurité « conditionnel » et d'imposer des conditions à l'intimée dont de la formation, pour son principal gestionnaire, Darminter SINGH, son épouse et ses conducteurs. Les conditions comprendront une vérification de la réussite de la formation (vérification des connaissances). La Commission imposera aussi que l'intimée retienne les services d'un consultant reconnu en matière de gestion de la sécurité en transport, produise des politiques et procédures écrites et que leur implantation fasse l'objet de rapports de suivi.

Pour les fins de la vérification des connaissances, la Commission demandera que l'intimée s'adresse au Centre de formation en transport routier (CFTR) de St-Jérôme.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. **REPLACE** la cote de sécurité de 3030016CANADA INC. (l'intimée), portant la mention « satisfaisant », par une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

2. **IMPOSE** à l'intimée les conditions suivantes:

2.1 Faire suivre à M Darmindar Singh, son président, et Mme Batinder Kaur Gidda, l'épouse de M Singh, responsables de la gestion de la sécurité des transports de l'entreprise (responsables de la sécurité), une formation d'une durée d'au moins 8 heures, option gestionnaire, sur la Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds (Loi 430);

2.2 Faire suivre une formation aux mêmes personnes responsables de la sécurité et aux conducteurs, à son emploi au 1^{er} février 2007, d'une durée de 4 à 6 heures concernant les heures de conduites et de travail;

2.3 Faire suivre une formation aux mêmes personnes responsables de la sécurité, et aux conducteurs à son emploi le 1^{er} février 2007, d'une durée de 6 à 8 heures concernant la ronde de sécurité (vérification avant départ);

2.4 Toutes ces formations sont indépendantes l'une de l'autre. Elles devront être suivies auprès d'un formateur reconnu par la Commission¹. La preuve de leur suivi devra avoir été faite au plus tard le 30 avril 2007.

Cette preuve de formation devra être accompagnée d'une évaluation des connaissances faite auprès du Centre de formation en transport routier (CFTR) de St-Jérôme². Cette évaluation n'est imposée qu'à M Singh et son épouse, les gestionnaires.

¹ Répertoire disponible à: www.repetoirformations.qc.ca

² Répertoire disponible à: www.formationcftr.ca

3. **RETENIR** les services d'un consultant reconnu en gestion de la sécurité des transports afin de:

3.1 Produire au plus tard le 15 mai 2007, à la Commission, un cahier de politiques et procédures sur la gestion de ses obligations comme propriétaire et exploitante de véhicules lourds; ce cahier comprendra notamment un plan de formation de tout nouveau conducteur.

3.2 Produire un rapport du consultant sur l'implantation des politiques et procédures dans l'entreprise, le ou avant le 15 juin 2007 et produire un rapport du consultant sur le suivi de l'implantation des politiques et procédures le ou avant le 15 décembre 2007, y compris la mention de toute formation aux nouveaux conducteurs.

Gilles Bonin, avocat
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) 646-2299