

NUMÉRO DE LA DÉCISION : MCRC08-00119  
DATE DE LA DÉCISION : 20080717  
DATE DE L'AUDIENCE : 20080605, à Montréal  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 9-M-30037C-123-P  
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : Q08-80282-8  
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement  
MEMBRE DE LA COMMISSION : Pierre Gimaiël.

---

**3305449 Canada inc.**  
(Sunline Transport)  
NIR : R-509399-3

et

**Gurinder Singh Johal**

Personnes visées

## DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 3305449 Canada inc., faisant affaire sous le nom et la raison sociale de Sunline Transport, 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 légales de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*<sup>1</sup> (la Loi ou la Loi 430).

---

<sup>1</sup> L.R.Q. c. P-30.3.

## **LES FAITS**

[2] Les déficiences reprochées au transporteur sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation que la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission ont transmis à la compagnie et à son président, Gurinder Singh Johal, par poste certifiée, le 29 avril 2008, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] Les événements pris en considération sont inscrits au dossier d'évaluation du comportement de 3305449 Canada inc. pour la période du 5 février 2006 au 4 février 2008. La Société de l'assurance automobile du Québec (la Société) constitue un dossier sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL), selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[4] La cote de sécurité de 3305449 Canada inc. porte la mention « satisfaisant » depuis son inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission (le Registre), le 1<sup>er</sup> avril 1999. Ses activités sont reliées au transport général. Les mouvements de transport sont effectués au Canada et aux États-Unis, soit à 90% au-delà du rayon de 160 kilomètres. L'entreprise exploite trois tracteurs et dix remorques dont elle est propriétaire.

[5] La Commission est saisie de l'affaire car le dossier établit principalement que 3305449 Canada inc. a dépassé le seuil applicable de 5 dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules », en accumulant 6 mises hors service. Elle a aussi atteint le seuil de 24 points dans la zone « Sécurité des opérations ».

[6] Ainsi, les contrôleurs routiers de la Société ont constaté les infractions critiques suivantes :

- cinq déficiences majeures à un pneu;
- deux déficiences majeures au système de freinage;
- une déficience majeure découlant de la qualification du conducteur;
- une déficience majeure reliée aux heures de conduite;
- une déficience majeure reliée au système d'alimentation en carburant;
- deux entraves au travail d'un contrôleur;
- une infraction relative à un feu rouge;
- un excès de vitesse;
- une infraction quant au nombre d'heures de conduite;
- une infraction reliée à l'entretien du véhicule;
- une infraction pour conduite d'un véhicule mis hors service;

- une signalisation non respectée;
- une fraude quant à la fiche journalière.

### La preuve administrée

[7] MM. Gurinder Singh Johal, président de la compagnie et Daniel Béland, consultant en transport, ainsi que M<sup>me</sup> Eliza Domingue, technicienne en administration à la Société, témoignent lors de l'audience.

[8] L'état de dossier du transporteur au 4 février 2008 s'établissait ainsi :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	6 / 5
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	24 / 24
Conformité aux normes de charges	0 / 14
Implication dans les accidents	0 / 11
Comportement global de l'exploitant	24 / 29

[9] Une mise à jour de l'état de dossier est déposée lors du témoignage de M<sup>me</sup> Domingue pour la période du 28 mai 2006 au 27 mai 2008<sup>2</sup>. Elle s'établit ainsi :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	4 / 6
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	27 / 24
Conformité aux normes de charges	0 / 14
Implication dans les accidents	0 / 11
Comportement global de l'exploitant	27 / 29

[10] Elle précise la nature des événements qui y sont consignés et décrit l'évolution du dossier depuis l'initiation de la procédure :

- a) une défectuosité majeure a été retirée de la liste parce qu'elle datait de plus de deux ans;

---

<sup>2</sup> Pièce CTQ-1 en liasse.

- b) trois autres sont passées du statut de majeur à mineur;
- c) deux nouvelles déficiences majeures, qui ont généré des mises hors service dans la zone « Sécurité des véhicules », se sont ajoutées au dossier de la personne visée
- d) le seuil établi à la « Sécurité des véhicules » a été haussé à 6, par l'effet de l'augmentation du nombre de véhicules;
- e) trois infractions se sont ajoutées dans la zone « Sécurité des opérations »;
- f) les accidents font état d'un seul accrochage mineur et d'un incident dont le transporteur a été libéré de toute responsabilité.

[11] M. Gurinder Singh Johal explique qu'il a pris conscience, dès qu'il a reçu la convocation de la Commission, du mauvais état du dossier de son entreprise en matière de sécurité routière. Il a alors communiqué avec un consultant en transport, soit Gestion Daniel Béland, pour que celui-ci analyse la situation et instaure les mesures requises pour assurer une bonne gestion de la sécurité.

[12] Ce dernier, dans son témoignage, trace la nomenclature des interventions qu'il y a effectuées. Des rencontres eurent lieu les 3, 17 et 31 mai 2008. À ces occasions, il a rencontré les trois personnes responsables de la gestion, soit MM. Gurinder Singh Johal, Jazzinder Singh et M<sup>me</sup> Gurwinder Kawr. Une analyse fut alors réalisée à propos des différents dossiers et documents ainsi que des politiques en vigueur dans la compagnie. Il y avait des dossiers des véhicules et des chauffeurs, mais ceux-ci étaient incomplets.

[13] Le consultant souligne qu'il a débuté un processus d'implantation des politiques et des documents, autant pour la gestion des chauffeurs que pour l'entretien préventif des véhicules.

[14] Ainsi, une politique de sanctions a été mise en place. Un calendrier relatif aux entretiens préventifs obligatoires qui prévoit une inspection des véhicules quatre fois par année est déjà institué. Les dossiers des véhicules et des conducteurs ont été instaurés et des formations spéciales seront aussi dispensées à tout le personnel. Certaines d'entre elles ont été données le 28 juin 2008.

[15] Ces séances de formation portent sur la vérification avant départ, sur la *Loi 430* et sur les heures de conduite et de travail. Finalement, les dirigeants amélioreront leurs connaissances sur les lois et les règlements ainsi que sur les obligations qui en découlent pour eux.

[16] En ce qui concerne la flotte de véhicules, le procureur de la compagnie explique que les chiffres qui apparaissent au dossier à la Société sont inexacts. Le parc de véhicules est constitué de 6 tracteurs routiers, de 10 semi-remorques et d'un camion porteur.

[17] On remarque que les mises hors service consignées au dossier du transporteur découlent, pour ainsi dire, de laxisme au niveau de la vérification avant départ et des réparations qui doivent être rapidement effectuées lorsqu'une défektivité est constatée. C'est la raison pour laquelle le consultant a initié un calendrier d'entretiens préventifs et des séances de formation sur la vérification avant départ.

[18] Le consultant sera aussi impliqué dans la gestion de la sécurité. Il assurera un suivi en entreprise, à tout le moins, au cours des premiers mois de l'implantation des nouvelles politiques.

[19] Le 16 juin 2008, la Commission a reçu les attestations des formations reçues par MM. Gurinder Singh Johal et Jazzinder Singh et par M<sup>me</sup> Gurwinder Kawr. Elles portaient sur les différents aspects administratifs de la gestion de la sécurité par une entreprise de transport. Les obligations découlant de la *Loi*, les différents formulaires en ce qui regarde le transport au Québec et aux États-Unis et les programmes de maintenance y ont aussi été abordés.

## **LE DROIT**

[20] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilent la Commission à attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », lorsqu'elle évalue notamment qu'une personne met en péril ou en danger de façon répétée la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins par des déficiencies qui, à son avis, ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[21] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue que les déficiencies constatées peuvent être remédiées par des mesures appropriées.

[22] Il est à noter que la Commission attribue une cote de sécurité « insatisfaisant » lorsqu'une personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité « conditionnel ».

[23] Dans certains cas particuliers, elle peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler.

[24] Plus particulièrement, l'article 27 de la *Loi* prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », ce qui a pour effet d'interdire à une personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, notamment si :

1° à son avis, cette personne met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l'intégrité de ces chemins;

2° à son avis, cette personne met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d'une autre loi visée à l'article 23;

3° cette personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité « conditionnel », à moins que cette personne ne démontre que d'autres mesures ont permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de la condition;

4° un associé de cette personne ou, s'il s'agit d'une personne morale, un de ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « insatisfaisant »;

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

[...]

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

[26] La Commission peut imposer des conditions afin de corriger des déficiences. Elles 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.

## **ANALYSE**

[27] Au premier abord, la Commission constate que 3305449 Canada inc. a atteint trois des seuils définis à son dossier PEVL, soit à titre de propriétaire, dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules », et à titre d'exploitant, dans les zones reliées à la sécurité des opérations et au comportement global de l'exploitant.

[28] Les différentes infractions ainsi que les mises hors service démontrent un comportement inapproprié des dirigeants et des employés envers les lois et les règlements qui régissent le transport. Il s'agit d'un comportement qui peut mettre en danger la sécurité des usagers du réseau routier. Les mesures déjà instaurées devraient aider à résoudre les problèmes associés aux entretiens mécaniques et au comportement des chauffeurs. Par contre, la Commission doit s'assurer que les mesures prévues seront bien appliquées.

[29] La Commission considère que les moyens déjà mis en place sont importants. Le départ de quatre des chauffeurs responsables des infractions consignées au dossier d'évaluation de la compagnie et l'embauche d'un consultant, qui prendra en charge, avec le principal dirigeant, la gestion sécuritaire des opérations, démontrent le sérieux de l'entreprise à vouloir se conformer aux règles établies. La Commission doit aussi veiller à ce que tout le personnel ait été formé et que l'entretien des véhicules soit accompli de manière plus efficace.

## **CONCLUSION**

[30] Bien que beaucoup d'efforts aient déjà été déployés par M. Gurinder, il ressort de l'audience que toutes les mesures nécessaires pour corriger les déficiences constatées n'ont pas été complètement instaurées.

[31] Les connaissances des chauffeurs et du personnel de soutien au regard des obligations découlant de la *Loi 430* seront acquises au cours des mois prochains. La Commission veut s'assurer que tous les employés possèdent et maîtrisent les connaissances requises au niveau de la gestion de la sécurité. Les attestations des formations en conduite préventive, sur les heures de conduite et de travail, sur la vérification avant départ et sur la *Loi 430* seront donc requises et exigées.

[32] Il sera aussi nécessaire qu'une politique de sanctions, qu'un programme d'entretiens préventifs et son calendrier ainsi que les dossiers des conducteurs et des véhicules dûment complétés soient fonctionnels et bien implantés dans l'entreprise. L'instauration des politiques reliées à la gestion de la sécurité devra faire l'objet d'un rapport qui sera soumis à la Commission par le consultant en transport déjà mandaté par l'entreprise.

[33] Dans ces circonstances, la Commission doit modifier la cote du transporteur et lui imposer certaines conditions.

**PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :**

**MODIFIE** la cote de sécurité « satisfaisant » attribuée à 3305449 Canada inc. au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, par celle portant la mention « conditionnel »;

**IMPOSE** à 3305449 Canada inc. les conditions suivantes :

- a) élaborer et implanter, en la remettant à tous les chauffeurs, une politique graduée de sanctions;
- b) faire la preuve, à la Commission, de l'implantation des dossiers des conducteurs et des véhicules;
- c) faire suivre, aux chauffeurs et au responsable de l'entretien mécanique, une formation portant sur la vérification avant départ, incluant un résumé de la *Loi 430*, ainsi qu'une formation théorique sur la conduite préventive;
- d) fournir au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le 15 janvier 2009, les attestations des formations indiquées à ce dispositif qui auront été reçues;
- e) faire parvenir, par le consultant en transport, au plus tard le 15 janvier 2009, un rapport confirmant l'instauration des documents requis pour assurer une saine gestion de la sécurité dans l'entreprise.



Les documents demandés devront être transmis au Service de l'inspection de la Commission, à l'adresse suivante :

200, chemin Sainte-Foy, 7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V5  
Télécopieur : 418-528-2136.

Pierre Gimaïel  
Vice-président

p.j. Avis de recours

c.c. M<sup>c</sup> Luc Loiselle, pour la Commission des transports du Québec  
M<sup>c</sup> Jocelyn H. Leclerc, avocat de la personne visée