

NUMÉRO DE LA DÉCISION : MCRC09-00030
DATE DE LA DÉCISION : 20090206
DATE DE L'AUDIENCE : 20081202, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 9-M-30037C-236-P
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M08-06652-9
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Pierre Gimaiël.

3030016 Canada inc.
NIR : R-508520-5

et

Darminder Singh

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de la compagnie 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 légales de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la *Loi* ou la *Loi 430*).

¹ 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 a transmis à la compagnie et à son président, M. Darminder Singh, par poste certifiée, le 22 octobre 2008, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] 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] Les événements pris en considération sont inscrits au dossier de 3030016 Canada inc. pour la période du 21 mai 2006 au 20 mai 2008. La compagnie de transport ayant déjà fait l'objet de décisions antérieures par la Commission², l'évaluation des responsabilités du propriétaire et exploitant portera donc sur les événements survenus depuis le 23 janvier 2007.

[5] La Commission est saisie de l'affaire car le dossier établit principalement que 3030016 Canada inc. a atteint le seuil applicable de quatre mises hors service dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules ». Ces mises hors service sont le résultat de trois déficiences majeures relatives à l'ajustement des freins et d'une au système de freinage.

[6] De plus, il appert des fichiers informatisés de la Société que, durant la période du 23 janvier 2007 au 20 mai 2008, deux infractions relatives à la sécurité des opérations ont été commises et que des véhicules de l'entreprise ont été impliqués dans sept accidents routiers avec dommages matériels.

Historique de la cote de sécurité de l'exploitant et propriétaire

[7] Fondée depuis 1994, la compagnie effectue principalement le transport de circulaires entre Toronto et la grande région de Montréal. Elle transporte également des électroménagers, des meubles et des bouteilles d'eau. Elle exploite présentement six tracteurs routiers et cinq semi-remorques de type fourgon.

² Décision *Commission des transports du Québec et 3030016 Canada inc.* (4 juillet 2001), n° QCRC01-00193 (Commission des transports).

Décision *3030016 Canada inc.* (18 mars 2002), n° QCRC02-00106 (Commission des transports).

Décision *Commission des transports du Québec et 3030016 Canada inc.* (26 février 2007), n° MCRC07-00042 (Commission des transports).

[8] L'entreprise a déjà été sanctionnée en 2001, alors que sa cote de sécurité avait été modifiée par celle portant la mention « conditionnel ». Elle a été réévaluée à « satisfaisant » en mars 2002, après qu'elle se soit entièrement conformée à l'ordonnance de la décision QCRC01-00193.

[9] La Commission était de nouveau saisie du dossier du transporteur par la Société en 2007, car un de ses véhicules avait été impliqué dans un accident mortel le 15 juin 2006. En raison des lacunes constatées au niveau de la gestion de la sécurité dans l'entreprise, malgré la sanction de 2001 et la formation imposée et suivie à cette époque, plusieurs autres conditions lui ont été dictées et sa cote fut ramenée au niveau « conditionnel ». Elle n'a pas été modifiée ou réévaluée depuis la décision du 26 février 2007, bien qu'on puisse lire au rapport de vérification de M. Lapensée que : « Le rapport administratif sur le suivi des conditions rédigé le 28 décembre 2007 par Mme Julie Bourassa, inspectrice, démontre que les conditions imposées ont été respectées. » Le transporteur n'a introduit, pour sa part, aucune demande de réévaluation de cote.

La preuve administrée

[10] MM. Darminder Singh, président et actionnaire unique de la compagnie, Daniel Beauséjour, mécanicien dans l'entreprise, François Gosselin, technicien en administration à la Société, ainsi que Shawn Lapensée, inspecteur à la Commission, témoignent lors de l'audience.

[11] La preuve soumise par le procureur de la Commission est basée, entre autres, sur les documents déposés au dossier dont le *Rapport de vérification du comportement* et ses annexes préparés par M. Lapensée, du Service de l'inspection de la Commission, à la suite d'une visite qu'il a effectuée en entreprise le 12 juin 2008.

[12] Une mise à jour de l'état de dossier de 3030016 Canada inc. à la SAAQ est déposée lors du témoignage de M. Gosselin pour la période du 20 novembre 2006 au 19 novembre 2008³. Elle s'établit ainsi :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	4 / 4
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	12 / 40
Conformité aux normes de charges	0 / 21
Implication dans les accidents	4 / 14
Comportement global de l'exploitant	16 / 51

³ Pièce CTQ-1.

[13] Il précise la nature des événements qui y sont consignés et fait voir l'évolution du dossier depuis l'initiation de la procédure. Il ressort que quatre défauts majeurs ont généré des mises hors service dans la zone « Sécurité des véhicules » et qu'un excès de vitesse, deux mises hors service de conducteur, un dépassement non sécuritaire et une signalisation non respectée sont indiqués à la zone « Sécurité des opérations ». Ces infractions sont survenues après le 23 janvier 2007.

[14] Les quatre mises hors service découlent de défauts majeurs constatés au système de freinage, dont trois pour des manquements à l'ajustement des courses de tige des freins.

[15] Le rapport de vérification de l'inspecteur dénote, entre autres, les faits suivants :

- a) tous les documents requis à la gestion de la sécurité sont conservés dans l'entreprise. M. Darminder Singh agit à titre d'administrateur général de l'entreprise et de responsable de la conformité. Il est le seul responsable des chauffeurs et veille à l'application des différentes politiques de l'entreprise. Il voit aussi aux divers aspects fonctionnels des opérations dont les finances, la clientèle, le personnel et les principaux éléments décisionnels reliés à la gestion en général;
- b) depuis la décision MCRC07-00042, on retrouve tous les documents et les politiques nécessaires aux opérations sécuritaires. Par contre, aucun programme de formation continue n'a été mis en place;
- c) la gestion du registre des heures de conduite et de repos laisse place à des manquements et à certaines erreurs;
- d) la vitesse de tous les véhicules est limitée à 107 km/heure;
- e) depuis juin 2007, la maintenance, sous la supervision de M. Daniel Beauséjour, est effectuée de façon régulière, soit à tous les 20 000 kilomètres;
- f) un calendrier des entretiens préventifs a été institué et est affiché sur un babillard;
- g) une mesure des freins est faite à chaque inspection et est inscrite au registre de maintenance de chacun des véhicules;
- h) les remorques sont vérifiées aux six semaines en plus de leur inspection semestrielle;

- i) bien que les vérifications avant départ soient faites par les conducteurs, les déficiences décelées ne sont pas inscrites à la fiche de vérification si elles sont réparées immédiatement;
- j) en ce qui concerne l'entretien préventif des véhicules, le délai de six mois n'a pas été respecté dans le cas de trois remorques.

[16] M. Beauséjour précise qu'il travaille au sein de l'entreprise depuis environ 18 mois. Embauché en juin 2008, il a procédé à la mise en place d'un système de récupération des fiches de vérification avant départ. Les réparations requises sont alors effectuées rapidement au garage de l'entreprise ou par une unité mobile, dont les services sont requis lorsque le véhicule est sur la route.

[17] Après s'être rendu compte que les tiges de commande des régleurs de jeu automatiques des freins se désajustaient dès la sortie des véhicules du garage, il a procédé à leur remplacement ainsi qu'à celui des autres pièces qui lui sont apparues trop usées ou déficientes dans le système de freinage. Toutes les remorques ainsi que tous les camions ont été ainsi vérifiés et réparés.

[18] Il a aussi commencé à installer des indicateurs visuels de course de tige commande des freins, exercice qu'il entend compléter dès que possible.

[19] Afin que les dossiers tenus pour chacun des véhicules soient complets, il a institué un bon de réparation qui est classé au dossier de chaque véhicule après la réparation, avec tous les documents se rapportant à l'achat des pièces requises pour effectuer le travail.

[20] Pour sa part, le président de l'entreprise indique qu'à la suite de la dernière décision rendue par la Commission, tous les chauffeurs ainsi que lui-même ont reçu des formations sur les heures de conduite et la vérification avant départ. Bien qu'il ait suivi, avec son épouse, une formation portant sur les obligations pour les gestionnaires découlant de la *Loi 430*, il admet ne pas connaître le volume des politiques internes de l'entreprise préparé par un consultant en transport et remis aux employés.

[21] M. Beauséjour explique que le patron accorde beaucoup d'importance à la sécurité, mais qu'en raison du fait que toutes les responsabilités qui lui incombent dans l'entreprise représentent trop de travail pour une seule personne, il ne peut consacrer suffisamment de temps à la gestion des chauffeurs. Il recommande que ces responsabilités soient aussi confiées à une autre personne compétente en matière de transport qui pourrait le seconder en prenant charge des chauffeurs.

[22] Un des conducteurs fut impliqué dans un accident avec blessés le 28 septembre 2008. L'incident a occasionné des blessures très mineures. Bien que le transporteur soit considéré responsable, il est difficile d'en définir le niveau, puisque les deux véhicules effectuaient un changement de voie simultanément.

[23] En ce qui concerne les accidents avec dommages matériels, il est établi que les chauffeurs de 3030016 Canada inc. n'ont aucune responsabilité dans deux de ces cas et que les dommages matériels étaient mineurs et sans conséquence majeure. Deux des chauffeurs impliqués dans certains de ces incidents ne sont d'ailleurs plus à l'emploi de la compagnie.

[24] On remarque au dossier l'ajout de deux infractions pour dépassement de la limite des heures de travail et de repos. Lors de l'accident mortel qui suscita le premier passage de la compagnie devant la Commission, le chauffeur impliqué dans l'accident avait dépassé la limite permise des heures de conduite. Il ressort du rapport de M. Lapensée que le dirigeant de l'entreprise et ses chauffeurs ont reçu, à la suite de la décision MCRC07-00042, une formation spécifique aux heures de conduite et de repos. Or, les deux infractions subséquentes à ces formations démontrent que le problème n'est pas réglé.

[25] M. Singh n'a pas nié la possibilité que la méthode de rémunération en vigueur dans l'entreprise soit partiellement responsable des dépassements des heures de travail constatés. Il s'avère que chaque chauffeur a formé sa propre compagnie et que cette dernière est rémunérée au voyage.

LE DROIT

[26] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilite 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 déficiences qui, à son avis, ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

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

[28] 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 ».

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

[30] 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.

[...]

[31] 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 ».

[32] 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

[33] La Commission constate, en premier lieu, que 3030016 Canada inc. n'a atteint aucun des seuils définis à son dossier PEVL à titre d'exploitant. Le dossier lui a été

référé parce que le propriétaire a atteint le nombre de quatre mises hors service préétabli en fonction de son parc de véhicules.

[34] Bien que la compagnie ait instauré de nouvelles mesures depuis deux ans, l'audience et les divers éléments de preuve démontrent qu'il existe toujours des déficiences dans la gestion de la sécurité.

[35] Ainsi, un accident mortel occasionné par un dépassement des heures de conduite avait suscité que la Société réfère le dossier de la compagnie à la Commission en 2006. À la suite de la décision MCRC07-00042, des formations ont été reçues sur cet aspect de la sécurité. Or, deux infractions additionnelles aux heures de conduite et de repos se retrouvent au dossier du transporteur à la Société, ce qui signifie que les mesures mis en place n'ont pas suffi à corriger cette lacune.

[36] Le rapport de M. Lapensée fait aussi état de fiches journalières manquantes et de totaux des heures travaillées introuvables dans le registre des heures de conduite. Il est donc clair que la gestion des heures de conduite et de repos est déficiente. La Commission doit donc intervenir de façon énergique, puisque le dirigeant de l'entreprise semble incapable d'assurer une gestion adéquate de ses chauffeurs.

[37] M. Singh a démontré en audience son désir à procéder à l'embauche d'une personne compétente au poste de répartiteur et responsable des chauffeurs et de la flotte. Elle serait aussi en charge de tenir à jour toute la gestion administrative se rapportant aux heures de conduite et de repos.

[38] Au chapitre de l'état de la flotte, l'élaboration d'un calendrier d'entretien préventif élaboré par M. Beauséjour devrait résoudre les problèmes reliés à l'état des freins. De plus, il a procédé déjà au remplacement de plusieurs pièces usées du système de freinage. Un bon de travail a aussi été instauré pour chaque réparation effectuée sur un véhicule. Il y est indiqué que la réparation a été complétée et le document est conservé dans le dossier véhicule.

[39] Par contre, il est évident que les chauffeurs ont une déficience en ce qui concerne la vérification avant départ et l'ajustement des freins. Des formations devront leur être données, ainsi qu'au dirigeant de l'entreprise, sur ces aspects de la sécurité. Ces personnes devront aussi recevoir une formation sur les heures de conduite, de travail et de repos.

[40] Bien que la compagnie ait déjà procédé à l'installation d'indicateurs visuels d'ajustement des freins sur certains de ses véhicules, la Commission doit s'assurer que tous les camions et toutes les remorques de la flotte en seront dotés.

[41] La Commission exigera aussi que la compagnie procède, avec l'aide d'un consultant, à l'embauche d'une personne compétente qui prendra charge de la gestion des chauffeurs. Le consultant assistera le dirigeant de l'entreprise dans l'intégration de la personne embauchée dans ses fonctions et veillera à l'instauration d'un système complet et fonctionnel de gestion de la sécurité dans l'entreprise. Il devra aussi s'assurer que M. Darminder Singh a reçu une nouvelle fois, une formation portant sur les obligations découlant de la *Loi 430*.

[42] Le consultant devra, de plus, faire parvenir à la Commission, les attestations des formations exigées par la présente décision ainsi qu'un rapport certifiant de l'embauche du responsable des chauffeurs et de l'instauration d'un système efficace de la gestion de la sécurité dans l'entreprise.

CONCLUSION

[43] Bien que des efforts aient déjà été déployés par l'entreprise, il ressort de l'audience que toutes les mesures nécessaires pour corriger les déficiences constatées n'ont pas été complètement instaurées.

[44] Les connaissances du gestionnaire, de ses chauffeurs et du personnel de soutien au regard des obligations découlant de la *Loi 430* devront être acquises au cours des prochains mois. 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 portant sur l'ajustement des freins, sur la vérification avant départ et sur les heures de conduite et de repos ainsi que celles sur les obligations découlant de la *Loi 430* seront donc requises et exigées.

[45] Il en va de même pour l'implantation des politiques reliées à la gestion de la sécurité. Elles devront faire l'objet d'un rapport qui sera soumis à la Commission par le consultant en transport qui sera mandaté par l'entreprise.

[46] Dans ces circonstances, la Commission va maintenir la cote « conditionnel » du transporteur et lui imposer de nouvelles conditions.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

MAINTIENT la cote de sécurité « conditionnel » attribuée à 3030016 Canada inc. au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds;

IMPOSE

les conditions suivantes à 3030016 Canada inc. :

- a) mandater un consultant reconnu en transport afin qu'il veuille à la l'instauration des mesures définies aux conditions apparaissant au dispositif de la présente décision;
- b) procéder à l'embauche d'un responsable des chauffeurs;
- c) faire suivre de nouveau à M. Darminder Singh ainsi qu'au responsable des chauffeurs une formation portant sur les obligations pour les gestionnaires découlant de la *Loi 430*;
- d) faire suivre aux chauffeurs et à M. Beauséjour, responsable de l'entretien mécanique, ainsi qu'aux mécaniciens, le cas échéant, une formation portant sur la vérification avant départ; incluant un résumé de la *Loi 430*, ainsi qu'une formation sur l'ajustement des freins;
- e) faire suivre aux chauffeurs et au responsable de ces derniers ainsi qu'à M. Darminder Singh, une formation sur les heures de conduite et de repos;
- f) fournir au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le **6 août 2009**, les documents attestant que les formations exigées ont été reçues;
- g) fournir au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le **6 août 2009**, la preuve de l'installation d'indicateurs visuels d'ajustement de freins sur tous les véhicules;
- h) requérir du consultant mandaté qu'il fasse parvenir, au plus tard le **6 août 2009**, un rapport confirmant l'instauration d'un système de gestion conforme et efficace au niveau des dossiers des véhicules, des dossiers des conducteurs, du calendrier d'entretiens préventifs et des documents relatifs à la vérification avant départ (ronde

de sécurité) ainsi que de l'embauche d'un responsable des chauffeurs et de son intégration 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^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Télécopieur : 418- 644-8034.

Pierre Gimaïel
Vice-président

p.j. Avis de recours

c.c. M^e Luc Loiselle, pour la Commission des transports du Québec