

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2013 QCCTQ 0710
DATE DE LA DÉCISION : 20130321
DATE DE L'AUDIENCE : 20130320, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 34916
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Pierre Gimaiël.

2190159 Ontario inc.

NIR : R-595463-2

et

Atinder Singh Nijjar

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 2190159 Ontario inc.(2190159), 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).

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, Atinder Singh Nijjar, par

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

poste certifiée, le 24 septembre 2012, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] L'audience prévue devant être déplacée à deux reprises, soit du 26 novembre 2012 au 21 février 2013 et finalement au 20 mars 2013, à la demande de la compagnie. Trois avis de convocation ont donc été expédiés aux personnes.

[4] Les évènements pris en considération sont inscrits au dossier d'évaluation du comportement de 2190159 pour la période du 24 mai 2010 au 23 mai 2012.

[5] 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*.

[6] La cote de sécurité de 2190159 porte la mention « satisfaisant » depuis son inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission (le Registre), le 29 juillet 2010. Son droit d'exploiter un véhicule lourd a été suspendu du 25 août 2011 au 19 septembre 2011. Au 28 juin 2012, la mise à jour de l'inscription au Registre n'avait pas été faite avant la date ultime qui était le 26 juin 2012. Ses activités sont reliées au transport de marchandises générales. L'entreprise exploite deux camions tracteurs selon les immatriculations à la Société.

[7] La Commission est saisie de l'affaire, car le dossier établit principalement que 2190159 a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations », en accumulant 20 points alors que le seuil à ne pas atteindre pour son parc de véhicules est de 19. On notait aussi au dossier deux mises hors service.

[8] En raison des deux remises de l'audition de l'affaire, deux autres relevés de son dossier à la Société ont été déposés au dossier. Au dernier relevé qui a été déposé au dossier, on remarque que le nombre de points inscrits à la zone de comportement « Sécurité des opérations » est passé de 20 à 32 points sur un seuil de 19. Six infractions se sont ajoutées.

[9] L'état de dossier de 2190159 à la SAAQ pour la période du 9 février 2011 au 8 février 2013 s'établit ainsi :

Évaluation du propriétaire :
Sécurité des véhicules

2 / 4

Évaluation de l'exploitant :
Sécurité des opérations

32 / 19

Conformité aux normes de charges	0 / 12
Implication dans les accidents	0 / 11
Comportement global de l'exploitant	32 / 24

[10] Plusieurs événements sont consignés au dossier du transporteur. On retrouve entre autres :

- deux infractions pour circulation interdite;
- une infraction pour signalisation non respectée;
- trois mises hors service du conducteur;
- trois infractions à la fiche journalière;
- deux infractions pour non-respect des heures;
- une infraction pour nuisance au travail d'un agent de la paix;
- une infraction pour ne pas avoir vérifié l'état des freins au haut d'une côte alors qu'il était indiqué qu'il y avait obligation de le faire.

La preuve administrée

[11] Lors de l'audience, le président, seul actionnaire et seul administrateur de la compagnie, M. Atinder Singh Nijjar, est absent. Il est représenté par son père, M. Dalbir Singh Nijjar. Ce dernier présente une procuration l'autorisant à représenter la compagnie. Il n'est pas avocat et ne détient aucune résolution de la compagnie l'autorisant à s'exprimer en son nom. De plus, il n'est pas décrit comme administrateur de la compagnie au Registraire des Entreprises du Québec.

[12] M. Dalbir, qui s'est présenté à l'audience avec quinze minutes de retard, est avisé qu'il ne peut représenter la compagnie, mais que l'audience aura tout de même lieu en raison du fait que l'audition a été remise à deux reprises. À l'analyse des deux demandes de remise faites à la Commission, on constate qu'elles n'ont pas été signées par monsieur Atinder Singh Nijjar, mais par monsieur Dalbir Singh Nijjar. Dans celle qu'il a faite le 26 novembre 2012, il s'identifie comme la personne responsable et le directeur des opérations de 2190159.

[13] Répondant aux questions de la Commission, il explique que son fils âgé de 21 ans étudie en Ontario. C'est pourquoi il ne peut être présent. Une lecture plus

approfondie du dossier, laisse toute place à interpréter le rôle de M. Atinder, comme étant celui de prête-nom dans l'existence légale et l'exploitation de 2190159.

[14] En raison de la teneur du dossier dans lequel on retrouve plusieurs infractions aux heures de travail et de repos et des mises hors service du conducteur en plus d'une infraction à un chauffeur pour avoir omis de faire une vérification de ses freins dans le haut d'une longue côte à Baie-Saint-Paul, dans la région de Charlevoix, le 19 avril 2012, nécessite la tenue de l'audience sur le champ, afin d'éviter que cette compagnie au comportement périlleux pour les usagers du réseau routier, soit sortie de la route dans les plus brefs délais.

[15] Madame Linda Paquet, technicienne en administration à la Société, témoigne aussi lors de l'audience.

[16] La preuve soumise par le procureur de la Commission repose strictement sur les états de dossier de la compagnie à la Société.

[17] Une mise à jour de l'état de dossier de 2190159 à la SAAQ est déposée lors du témoignage de madame Paquet pour la période du 19 mars 2011 au 18 mars 2013. Elle s'établit ainsi :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	1 / 4
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	29 / 19
Conformité aux normes de charges	0 / 12
Implication dans les accidents	0 / 11
Comportement global de l'exploitant	29 / 24

[18] Elle 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 des événements en ont été retirés en raison de la période de référence de deux ans utilisée par la Société. On note toujours les mêmes éléments mettant en cause la responsabilité de l'entreprise et de ses chauffeurs au regard du *Code* et de la sécurité routière.

[19] Le rapport de vérification dénote que la compagnie a été à deux reprises en défaut d'effectuer la mise à jour de son inscription au Registre à la date prévue pour ce faire. Ce qui démontre un manque de rigueur inacceptable dans la gestion de la sécurité et le respect des règles gouvernementales.

[20] La Commission ne peut accepter que l'actionnaire unique et administrateur de la compagnie, tel que défini à son inscription au Registraire, ait usé de mesures dilatoires à deux reprises pour éviter de se présenter devant la Commission. Les preuves de signification des avis de convocation se retrouvent au dossier. Une a été reçue le 26 septembre 2012 et l'autre, le 11 octobre 2012. Les deux documents ont été transmis aux bonnes adresses, soit en Ontario pour M. Atinder et au Québec pour la compagnie.

[21] M. Dalbir explique lors de l'audience qu'un véhicule est présentement accidenté et que la compagnie s'apprêtait à vendre l'autre camion, car elle entendait cesser ses opérations pour le moment.

[22] Le procureur de la Commission demande à ce que la cote «insatisfaisant» soit attribuée à la compagnie et rendue applicable à M. Atinder Singh Nijjar. Il y a danger que l'administrateur désigné de la compagnie ne serve que de prête-nom à l'administrateur réel qui est son père M. Dalbir Singh Nijjar. Ce dernier qui s'identifie lui-même comme le gérant général de la compagnie s'avère incapable de remplir cette tâche. Administrativement, la compagnie a des retards et la conduite de ses chauffeurs est périlleuse.

LE DROIT

[23] 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.

[24] 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.

[25] 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 ».

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

[27] 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.

[...]

[28] 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 ».

[29] 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

[30] La Commission constate, en premier lieu, que le dossier de 2190159 s'est détérioré très rapidement entre le 23 mai 2011 et le 8 février 2013. Les infractions qui se retrouvent à son dossier démontrent le peu de souci de la sécurité dont font montre les chauffeurs. Les infractions qui concernent les fiches journalières, les heures de travail et de repos et les mises hors service du conducteur sont des indices de la dangerosité de cette compagnie. La vigilance au volant est la qualité essentielle à une bonne gestion de la sécurité. On constate le manque de préoccupation des chauffeurs envers leurs obligations à cet égard.

[31] L'infraction du 19 avril 2012, sur la route 138, près de Baie-Saint-Paul constitue un affront au respect de la vie. La région de Charlevoix est reconnue pour la dangerosité de ses côtes. Plus d'un drame s'y est vécu par le passé. Il est inadmissible qu'un chauffeur fasse fi d'une signalisation qui l'oblige à vérifier l'état de ses freins avant de s'engager dans une des côtes de Charlevoix, qui sont réputées longues et abruptes. C'est un comportement périlleux qui est à l'image de la préoccupation que cette compagnie a envers la sécurité des usagers du réseau routier.

[32] De plus, l'audience a permis de constater que l'administrateur de 2190159, est étudiant à temps plein en Ontario et ne semble aucunement préoccupé des convocations de la Commission, ni d'ailleurs de la gestion de la compagnie, qu'il aurait confié à son père. Dans les faits, comme signalé précédemment, M. Atinder semble n'être qu'un prête-nom comme actionnaire et administrateur du transporteur.

[33] Or, la sécurité dans le transport de biens et de personnes par véhicules lourds est un domaine fortement au Québec ainsi que dans les autres juridictions d'Amérique du Nord. Il est essentiel que les dirigeants réels soient connus des autorités, afin que les personnes dangereuses soient éloignées du réseau routier.

[34] Dans la présente affaire, il est évident que l'inscription de cette compagnie au Registre constitue une tromperie par le fait qu'elle soit au nom de Atinder Singh Nijjar, qui est un étudiant de 21 ans, résidant en Ontario, alors que son père affirme devant la Commission en être lui-même le directeur général et le gestionnaire.

[35] La Commission considère que 2190159 Ontario inc. met en péril la sécurité des usagers du réseau routier public par le comportement irresponsable de ses chauffeurs. Le non-respect des heures de travail et de repos constitue une des principales causes des accidents routiers. La difficulté est encore plus grande lorsqu'il s'agit de la conduite de véhicules lourds qui demandent un temps de réaction plus long. Il est important que la Commission intervienne avant que cette compagnie ne connaisse un grave accident.

[36] De plus, son actionnaire unique et président démontre une insouciance totale et un manque de respect intolérable des lois et de la réglementation et de ceux qui ont pour tâche de les faire respecter.

[37] La Commission va dévaluer la cote de sécurité de 2190159 pour lui attribuer une cote «insatisfaisant» en raison du comportement de la compagnie, de celui de son dirigeant et au regard de l'affirmation de monsieur Dabir Singh Nijjar à l'effet qu'elle entend vendre le dernier camion fonctionnel qu'elle possède et ne plus faire de transport.

[38] Il lui sera donc interdit d'exploiter ou de mettre en circulation un véhicule lourd sur le réseau routier et sa cote de sécurité «insatisfaisant» sera appliquée à M. Atinder Singh Nijjar, qui sera confronté aux mêmes interdits.

CONCLUSION

[39] Parce que le comportement de ses chauffeurs met en danger de façon répétitive la sécurité des usagers du réseau routier, la Commission va modifier l'inscription du transporteur en lui attribuant la cote de sécurité «insatisfaisant», qu'elle rendra aussi applicable à monsieur Atinder Singh Nijjar, son actionnaire et administrateur.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ATTRIBUE	la cote de sécurité «insatisfaisant» à l'inscription de 2190159 Ontario inc., portant le numéro R-595463-2 au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds;
INTERDIT	à 2190159 Ontario inc. de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd;
INSCRIT	M. Atinder Singh Nijjar président et administrateur unique de 2190159 Ontario inc., au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds;
APPLIQUE	à M. Atinder Singh Nijjar la cote de sécurité « insatisfaisant » attribuée à 2190159 Ontario inc., ainsi que l'interdiction d'exploiter et de mettre en circulation un véhicule lourd sur le réseau routier québécois.

Pierre Gimaïel
Vice-président

ANNEXE
AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.Q., 2001, c. 15) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec :

- 1^o pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2^o lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3^o lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande de révision doit être motivée et notifiée à la Commission dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

QUÉBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
N^o sans frais : 1 888 461-2433

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
N^o sans frais : 1 888 461-2433

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le Tribunal administratif du Québec par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Toutefois, le Tribunal ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la Commission en avait faite, en vertu de la présente loi ou d'un de ses règlements, pour prendre sa décision.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le Tribunal administratif du Québec aux adresses suivantes :

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
575, rue Saint-Amable
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : (418) 643-3418

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTRÉAL

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
500, boul. René Lévesque Ouest, 22^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : (514) 873-7154

1 800 567-0278