

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2015 QCCTQ 1238
DATE DE LA DÉCISION : 20150522
DATE DE L'AUDIENCE : 20150324, à Québec
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 239396
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Daniel Lapointe.

9180-7800 Québec inc.

NIR : R-045659-1

Sylvie Savard

Personnes visées

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 9180-7800 Québec inc. (9180) 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*).

[2] Les déficiences reprochées à 9180 sont énoncées dans l'Avis d'intention que la Direction des Services juridiques et secrétariat de la Commission des transports du Québec (la DSJS) lui ont transmis par poste certifiée le 23 septembre 2014, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement du propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) de 9180 pour la période du 27 mai 2012 au 26 mai 2014.

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[4] Ce dossier PEVL est constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ), sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[5] La raison pour laquelle le dossier PEVL est soumis à la Commission est que 9180 a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » en ayant accumulé 4 points alors que le seuil à ne pas atteindre est de 4.

[6] À l'audience du 24 mars 2015, 9180 et son administratrice sont présentes et représentées par Me Yvon Chouinard.

[7] Au soutien de sa preuve, Me Pascale McLean, avocate de la DSJS, fait témoigner Julie Fournier, technicienne en administration de la SAAQ.

[8] Me McLean dépose le Rapport de vérification², rédigé le 11 août 2014 par Enrico Jean, inspecteur à la Commission.

[9] La Commission va reproduire certains faits saillants dudit rapport qui se lit comme suit :

[...]

Profil de l'entreprise

L'entreprise « 9180-7800 Québec inc. » est en opération depuis le mois d'août 2007. Elle effectue exclusivement le transport de grumes. Parmi les mouvements de transport qu'elle effectue, environ 10 % est hors norme. Elle n'effectue aucun transport de marchandises dangereuses.

L'unique client de l'entreprise est « Eacom Timber Corporation » qui est spécialisé en production de bois d'œuvre et dont les grumes sont transportées jusqu'à l'une de ses scieries, située à Matagami.

La présidente m'a expliqué que la totalité des mouvements de transport est effectuée à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache dont celui-ci est situé à Matagami. Mme Savard a mentionné que les mouvements de transports sont effectués principalement sur le territoire de la Baie-James.

Elle possède cinq (5) véhicules lourds visés par la Loi 430 et emploie quatre (4) conducteurs. Son parc de véhicule est composé de tracteurs et de semi-remorques de type « châssis » à ridelles permettant le transport de grumes.

² Pièce CTQ-3.

Les programmes de formation

La présidente de l'entreprise a mentionné avoir reçu des formations portant sur la Loi 430, sur les heures de conduite et de repos, sur l'arrimage et sur la vérification avant départ. Elle a ajouté que ces formations ont été suivies en 2009 et offertes par Contrôle routier Québec.

M. Richard Galarneau, trésorier et conducteur de l'entreprise, a mentionné que chaque année, l'unique client de l'entreprise « Eacom Timber Corporation », offre à tous les conducteurs effectuant des mouvements de transport pour eux une formation de quatre (4) heures portant sur l'arrimage, les charges et dimensions, et sur la sécurité routière. Ces formations sont offertes de façon magistrale par les contremaîtres de la scierie.

L'arrimage des marchandises

Lors de l'entretien téléphonique, la présidente m'a mentionné ne pas être confortable pour répondre à mes questions concernant l'arrimage des marchandises. Celle-ci a demandé à l'un de ses conducteurs, M. Richard Galarneau; de discuter avec moi. Ce dernier m'a mentionné que pour arrimer les grumes, les conducteurs utilisent des câbles d'aciers et que le nombre de ces câbles dépend de la longueur des grumes.

Les heures de conduite et de repos

La totalité des déplacements est effectuée à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache (Matagami). Le cycle de travail qui alloue 70 heures de travail au cours d'une période de sept (7) jours consécutifs est utilisé.

Mme Savard a mentionné que ses conducteurs effectuent en moyenne 45 à 50 heures par semaine. Ceux-ci sont rémunérés à la semaine et complètent en tout temps une fiche journalière qu'ils doivent remettre à la présidente, à leur retour au bureau administratif situé à Roberval. Cette dernière a mentionné qu'elle ne reçoit pas les documents chaque semaine, mais en moyenne, en saison estivale, elle les reçoit aux deux (2) semaines tandis qu'en saison hivernale, elle les reçoit aux trois (3) semaines. De plus, elle a mentionné effectuer une vérification sporadique en s'assurant que ses conducteurs ont complété leur fiche en inscrivant toutes les informations requises. Elle a avoué que lors des contrôles qu'elle effectue, elle ne s'assure pas toujours si ses conducteurs ont respecté la réglementation sur les heures de conduite et de repos.

Les réponses obtenues aux questions posées en entreprise démontrent que Mme Savard ne connaissait pas les limites de 13 heures de conduite, 14 heures de travail et 16 écoulées au cours d'un même poste de travail.

Lors de l'entretien téléphonique avec Mme Savard, les fiches journalières sélectionnées au préalable lui ont été demandées. Les documents soumis par la présidente concernant trois (3) conducteurs ont été vérifiés. Les constats suivants ont été effectués lors de la vérification de ces fiches:

- le total des heures du conducteur Claude Dion n'a pas été noté à la fiche du 18 mars 2014;

- un dépassement à la limite de 14 heures de travail a été constaté à la fiche journalière de M. Dion complétée le 24 mars 2014. Il a inscrit un total de 8,5 heures de conduite et de 6 heures de travail pour un grand total de 14,5 heures;
- ce même conducteur, M. Dion a omis d'inscrire le total des heures effectuées à la fiche journalière du 25 mars 2014 ;
- un dépassement à la limite de 14h00 de travail a été constaté à la fiche journalière de M. Maxime Galarneau complétée le 5 mars 2014. Il a inscrit un total de 10,25 heures de conduite et de 5,75 heures de travail pour un grand total de 16 heures;
- un dépassement à la limite de 14h00 de travail a été constaté à la fiche journalière de M. Maxime Galarneau complétée le 12 mars 2014. Il a inscrit un total de 9,5 heures de conduite et de 6,5 heures de travail pour un grand total de 16 heures;
- une erreur dans le calcul des heures a été constatée à la fiche de M. Galarneau complétée le 19 mars 2014. Nous aurions dû lire 8 heures de repos au lieu de 8,25 et 11 heures de travail au lieu de 11,75;
- concernant le constat mentionné précédemment, un dépassement à la limite de 14 heures de travail a été constaté à la fiche journalière de M. Galarneau complétée ce même 19 mars 2014. Un total de 11 heures de conduite et de 5 heures de travail indique que le conducteur a eu un poste de 16 heures de travail.

Le dossier de comportement produit par la SAAQ pour la période du 27 mai 2012 au 26 mai 2014 fait état de deux (2) infractions concernant les heures de conduite et de repos.

Infractions concernant les heures de conduite			
Date	Conducteur	N° plaque	Description de l'infraction
2013-04-17	Claude Dion	L182485	Mise hors service conducteur : Rég. Heure 40 (2) « A conduit après plus de 14 heures de travail. »
2014-01-24	Claude Dion	L388495	Fiche journalière : (CSR 519.10, 101) Conducteur d'un véhicule lourd, n'a pas rempli une fiche journalière contenant toutes ses heures de repos et toutes ses heures de travail pour la journée.

Concernant les deux (2) infractions mentionnées précédemment, Mme Savard n'a pas été en mesure d'expliquer dans quelles circonstances elles sont survenues. Elle m'a indiqué que le conducteur a reçu un avis verbal, et ce, malgré le fait que celui-ci en était, chronologiquement à sa troisième infraction (2 concernant les heures de conduite et 1 concernant la vérification avant départ).

La vérification avant départ

Tous les conducteurs de l'entreprise ont comme directive de toujours faire une vérification avant départ du véhicule qu'il utilise affirme, Mme Savard.

Afin de s'assurer que les conducteurs effectuent la vérification de chaque véhicule lourd sous sa responsabilité, l'entreprise requiert les rapports. Mme Savard effectue une vérification des rapports et s'assure qu'aucun document n'est manquant. Toutefois, compte tenu du fait que le port d'attache des conducteurs est situé à Matagami et que le bureau administratif est situé à Roberval, la présidente n'est pas en mesure de savoir si ses conducteurs effectuent véritablement leur vérification avant départ puisque ceux-ci transmettent leur document aux deux (2) semaines en saison estivale et aux trois (3) semaines en saison hivernale.

Le dossier de comportement produit par la SAAQ pour la période du 27 mai 2012 au 26 mai 2014 fait état de six (6) contrôles sur route lors desquels quatre (4) défauts majeures et 13 défauts mineurs ont été décelés. En lien avec ces contrôles, Mme Savard a été questionnée sur les défauts constatés lors de la vérification avant départ du conducteur afin de les comparer avec celles indiquées au certificat de vérification mécanique émis par le contrôleur routier.

Contrôles routiers effectués					
Date	Conducteur	Plaque	Défauts		Inscrit au rapport VAD
			Majeures	Mineures	
2013-04-17	Claude Dion	L182485		2	Non
		RC4886L		7	Non
2013-10-01	R. Galarneau	L544677	1 Dispositif d'attelage		Non
		RC7925N	1 Suspension		Non
2014-02-19	M. Galarneau	L544677	1 Roues		Non
2014-04-01	R. Galarneau	RE6516M	1 Roues	4	Non

Concernant le contrôle du 17 avril 2013, Mme Savard a mentionné qu'il s'agissait d'un manque de la part de son conducteur et que celui-ci aurait dû voir les défauts qui ont été constatés par le contrôleur.

En ce qui concerne le contrôle du 1er octobre 2013, c'est le conducteur Richard Galarneau lui-même qui m'a expliqué que la sellette d'attelage était cassée et que ce bris n'était visible que s'il se glissait sous la partie arrière du tracteur. Il n'a pas été en mesure de voir ce bris. Tandis que la défaut majeur à la suspension de la semi-remorque, M. Galarneau a expliqué que l'ancrage avait une fissure d'environ un quart de pouce et que ce genre de fissure est tolérée par les contrôleurs. Or, cette journée-là, le contrôleur a constaté le bris et l'a signifié à M. Galarneau. Ce dernier a ajouté qu'il avait vu ce bris lors de la vérification avant départ, mais qu'il ne l'avait pas noté.

Concernant le contrôle du 19 février 2014, Mme Savard a mentionné qu'il s'agissait d'une très petite fissure et que celle-ci n'a pas été vue par le conducteur.

Finalement concernant le contrôle du 1er avril 2014, la présidente a également mentionné qu'il s'agissait d'une très petite fissure et que celle-ci n'a pas été vue par le conducteur. Les autres défauts mineurs n'ont également pas été notés au rapport de vérification

Le respect des charges et des dimensions

Le dossier de comportement produit par la SAAQ pour la période du 27 mai 2012 au 26 mai 2014 fait état de deux (2) infractions concernant les surcharges:

Infractions concernant les surcharges							
Date	Conducteur	Plaque	Nature		Masse (en kg)		
			Axiale	Masse totale en charge	Permise	Constatée	Écart
2012-07-17	Émond Gervais	L182485		X	57 500	58 450	950
2014-01-24	Claude Dion	L388495		X	60 000	62 820	2 820

Concernant les deux (2) infractions mentionnées précédemment, Mme Savard a mentionné ne pas se souvenir dans quelles circonstances elles sont survenues.

Infractions concernant les dimensions								
Date	Conducteur	Plaque	Nature			Dimensions (en M)		
			hauteur	largeur	longueur	Permise	Constatée	Écart
2012-07-11	Gervais Emond	RC4886L	X			4,15	4,46	0,31
2013-10-01	Richard Galarneau	L544677	X			4,15	4,61	0,46
2014-02-04	Maxime Galarneau	L182485	X			4,15	4,42	0,27
2014-02-19	Maxime Galarneau	L544677		X		2,60	2,94	0,34

Concernant l'infraction du 11 juillet 2012, Mme Savard a mentionné n'en avoir aucun souvenir.

En ce qui concerne l'infraction du 1er octobre 2013, M. Richard Galarneau a expliqué que lors d'un chargement, les grumes ont à l'occasion des branches qui excèdent en hauteur ou en largeur les dimensions permises. Lorsque cette situation se produit, les conducteurs ont à leur disposition, à l'intérieur de leur véhicule, une scie mécanique afin de couper les branches qui excèdent le chargement. Toutefois lorsque ces branches se trouvent sur le dessus du chargement, celles-ci sont moins visibles. M. Galarneau a expliqué concernant l'infraction qu'il n'avait pas vu certaines branches qui excédait la hauteur permise.

Concernant l'infraction du 4 février 2014, M. Richard a mentionné qu'il s'agissait probablement de branches que le conducteur n'avait pas vues et qui excédaient la hauteur permise du chargement.

Finalement concernant l'infraction du 19 février 2014, M. Galarneau a expliqué que l'opérateur de la chargeuse avait endommagé une ridelle lors du chargement causant ainsi un déplacement des grumes vers l'extérieur de la semi-remorque. Ce déplacement a causé un excédent de la largeur permise. La ridelle fut tout simplement changée suite à l'infraction.

Le programme de vérification mécanique

L'entreprise ne dispose d'aucun garage et n'emploie aucun mécanicien. Mme Savard a mentionné qu'elle confiait l'entretien mécanique et la réparation de ses véhicules aux garages professionnels suivants:

Nom du garage	Adresse	Type de réparation
Service RM 2000	100, Boul. Matagami, à Matagami	Mécanique générale
Pneus GBM	17, rue Nottaway, à Matagami	Pneu
Volvo Lac-Saint-Jean	130, rue Rainville, à St-Prime	Bris moteur

Les constats suivants ont été effectués:

- L'entreprise ne tient aucun calendrier de planification des vérifications mécaniques périodiques obligatoires (CVM) à venir ni des entretiens préventifs obligatoire (aux 6 mois) ;
- tel que mentionné par Mme Savard, un entretien mécanique est effectué sur les véhicules de l'entreprise chaque trois (3) ou quatre (4) semaines par « Service RM 2000 », mais aucune fiche d'entretien n'est complétée;
- les vérifications mécaniques périodiques obligatoires (CVM) sont effectuées une (1) fois par année par « Service RM 2000 » qui est mandataire en vérification mécanique pour la SAAQ;
- la présidente a mentionné que ce sont les conducteurs qui sont responsables de faire le suivi des défauts constatés lors de la vérification avant départ;
- selon Mme Savard une vérification des freins est effectuée chaque trois (3) ou quatre (4) semaines, mais un registre pour la mesure de freins n'est pas tenu;
- les changements d'huile sont effectués au 30 000 km tandis que le graissage est effectué chaque semaine. M. Galarneau a mentionné que ce sont les conducteurs qui effectuent eux-mêmes le graissage de leur véhicule.

Selon les explications fournies par Mme Savard, les conducteurs effectuent la vérification avant départ et remplissent un rapport en tout temps. Les conducteurs ont la consigne de noter toutes les déficiences. La présidente a également mentionné que les conducteurs effectuent la vérification de leur véhicule de façon autonome et que généralement, ce sont eux qui doivent faire le suivi des déficiences constatées. La présidente n'est pas en mesure de s'assurer en tout temps que les conducteurs se conforment au délai prescrit par la loi en ce qui concerne la réparation des déficiences, car le port d'attache est situé à Matagami et le bureau administratif est situé à Roberval. Mme Savard ne peut effectuer de vérification des documents que deux (2) à trois (3) semaines après la date qu'a eu lieu la vérification avant départ.

Le dossier du véhicule

Lors de l'entretien téléphonique, Mme Savard a été interrogée sur le contenu des dossiers véhicules de l'entreprise. Elle a entre autres mentionné qu'aucune fiche n'était complétée lors des entretiens préventifs et que l'entreprise ne tient pas de registre de la mesure des freins.

[...]

[10] Me McLean fait témoigner Michel Boudreault, contrôleur routier pour la SAAQ du Lac-Saint-Jean.

[11] Il mentionne être intervenu au présent dossier, à la demande de ses confrères de l'Abitibi, suite à une plainte reçue concernant les heures de conduite et de repos des conducteurs de 9180.

[12] Le 14 juin 2014, Michel Boudreault s'est rendu à la résidence de Sylvie Savard et Richard Galarneau pour une inspection.

[13] Cette dernière concernait le volet exploitant et la vérification des fiches journalières. Lors de sa visite, il a remarqué que les fiches journalières étaient pêle-mêle et que les documents en forêt étaient manquants.

[14] Lors de l'inspection, Michel Boudreault, a remarqué que Richard Galarneau a donné des renseignements inexacts sur ses fiches journalières. Ce dernier a inscrit, pour les journées des 22,23 et 24 février 2014, être en repos, alors qu'en fait il a bel et bien travaillé. Considérant les heures de chargement et d'arrivée à l'usine, il a accumulé plus ou moins de 18 heures de travail et de repos.

[15] Également, Michel Boudreault a constaté que Maxime Galarneau, conducteur de 9180, a lui aussi inscrit des renseignements inexacts sur sa fiche journalière du 26 février 2014. Ce dernier prétend avoir terminé sa journée de travail à 19 heures. Cependant, les faits démontrent que sa dernière action avec son véhicule est à 21 h 22.

[16] Enfin, Michel Boudreault mentionne qu'en discutant avec Richard Galarneau et Sylvie Savard, il a pris connaissance qu'aucune mesure n'est appliquée lorsque les fiches sont non conformes au niveau des renseignements inexacts. Ils ne font que s'assurer d'avoir la documentation et de la classer au dossier, mais ne font aucune autre vérification.

[17] Finalement, Me McLean dépose une copie de la décision QCRC08-00118³ du 17 juillet 2008 qui modifie la cote de sécurité de 9104-8983 Québec inc., ancienne entreprise de Richard Galarneau, portant la mention « satisfaisant » pour une cote « insatisfaisant ». De plus, cette décision applique à Richard Galarneau une cote de sécurité au niveau « insatisfaisant » en tant qu'administrateur.

[18] Au soutien de sa preuve, Me Chouinard fait témoigner Sylvie Savard, administratrice de 9180 et Richard Galarneau, conducteur.

[19] Sylvie Savard mentionne être représentante de produits cosmétiques et suite à sa rencontre avec Richard Galarneau, elle a commencé dans le domaine du transport et a fondé l'entreprise 9180 en août 2007.

[20] Richard Galarneau a fait faillite en 2008 et a continué dans le domaine en tant que conducteur.

[21] L'entreprise effectue du transport de billes de bois et toutes ses opérations sont faites à Matagami de juin à avril.

[22] Richard Galarneau apporte les explications suivantes concernant les infractions reprochées à 9180.

[23] En ce qui concerne l'infraction du 1^{er} octobre 2013, lors du chargement, les grumes ont à l'occasion des branches qui excèdent, en hauteur ou en largeur, les dimensions permises. Lorsque cette situation se produit les conducteurs ont à leur disposition, une scie mécanique afin de couper les branches qui excèdent le chargement. Richard Galarneau n'avait pas vu certaines branches qui excédaient la hauteur permise.

[24] Concernant l'infraction du 4 février 2014, le conducteur n'aurait pas remarqué que les branches excédaient la hauteur permise du chargement.

[25] Pour ce qui est de l'infraction du 19 février 2014, l'opération de la chargeuse a endommagé une ridelle lors du chargement causant ainsi un déplacement des grumes vers l'extérieur de la semi-remorque. Ce déplacement a causé un excédent de la largeur permise. La ridelle a été remplacée suite à l'infraction.

³ Pièce CTQ-8

[26] Finalement, concernant l'infraction du 10 octobre 2013 pour permis spécial de circulation, Richard Galarneau a perdu le gyrophare installé sur la partie excédentaire du chargement. La voie, sur laquelle les véhicules de l'entreprise circulent, est accidentée et les vibrations peuvent causer la perte d'équipement tel que les gyrophares amovibles. Dorénavant, tous les conducteurs en ont un en surplus en cas de perte.

[27] Interroger sur les entretiens des véhicules, Richard Galarneau informe la Commission que lorsqu'un conducteur constate une défectuosité mineure lors de sa vérification avant départ, l'entreprise fait affaire avec le garage Service RM 2000. En ce qui concerne les défectuosités majeures, celles-ci sont réparées chez Volvo au Lac-Saint-Jean.

[28] La Commission questionne 9180 sur la rémunération de Richard Galarneau et de Sylvie Savard.

[29] De leur témoignage, actuellement, Richard Galarneau et Sylvie Savard ne reçoivent aucune rémunération et qu'Eacom Timber Corporation (Eacom), où sont loués les camions, paye au tonnage et directement les conducteurs.

[30] Interroger sur les droits de regard d'Eacom sur la qualité des camions, Richard Galarneau explique qu'au printemps, 9180 fait une inspection et doit envoyer une copie des inspections mécanique.

[31] La Commission désire obtenir des informations concernant les renseignements inexacts que Richard Galarneau a inscrits sur les fiches journalières pour les 22,23 et 24 février 2014 ainsi que sur sa présence lors de l'enquête téléphonique de l'inspecteur de la Commission.

[32] Richard Galarneau explique avoir inscrit de faux renseignements sur ses fiches journalières, car il a oublié de les remplir ces jours-là. Il mentionne également que Sylvie Savard lui a demandé d'être présent lors de l'enquête téléphonique.

Plaidoirie de Me Pascale McLean

[33] Me McLean rappelle les objectifs de la *Loi* et de la réglementation sur le transport de véhicules lourds. Elle mentionne qu'il y a plusieurs déficiences concernant la gestion de l'entreprise, soit sur la sécurité des véhicules, les charges et dimensions et les heures de conduite et de repos, dont aucune sanction n'est appliquée. Me McLean informe à la Commission que Richard Galarneau s'est vu attribuer une cote de sécurité au niveau « insatisfaisant » en tant qu'administrateur.

[34] De plus, aucune formation ne permettrait l'entreprise à se conformer, car Sylvie Savard et Richard Galarneau ont déjà suivi des formations auparavant, imposées

par la Commission. Me McLean recommande donc qu'une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » soit attribuée à l'entreprise ainsi qu'à Sylvie Savard.

Plaidoirie de Me Yvon Chouinard

[35] Me Chouinard mentionne que la Commission ne doit pas se questionner sur la gestion d'entreprise, mais bien sur le fait de savoir si l'entreprise a le contrôle sur ses opérations et si on se réfère au rapport de vérification de comportement, ce ne sont que des éléments très positifs qui en ressortent. Me Chouinard affirme que l'entreprise a des opérations normales et qu'elle n'a pas dépassé les seuils applicables. Il mentionne que Sylvie Savard a le contrôle de son entreprise et que la Commission doit voir le dossier tel qu'il est, soit par le manquement sur les fiches journalières, car elles ont été mal remplies, celles-ci peuvent être très bien corrigées par des formations.

[36] Me Chouinard mentionne que les camions sont toujours bien entretenus, l'entreprise n'a reçu que trois infractions pour l'année 2014 et que l'entreprise n'essaye pas de ne pas se conformer à la *Loi*. Me Chouinard recommande donc un suivi par une personne responsable, un conseiller en transport, pour la tenue des dossiers des camions, de faire suivre des formations aux conducteurs, soit concernant la *Loi* et la tenue des dossiers des camions. Me Chouinard informe que des avertissements écrits seront dorénavant faits. Me Chouinard termine en mentionnant que les usagers de la route ne sont pas en danger ni l'état des chemins.

LE DROIT

[37] La *Loi* établit, à son article 1, que ses objets sont d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[38] La SAAQ constitue un dossier sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[39] 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.

[40] Enfin, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 27 de la *Loi*, la Commission peut appliquer à tout associé ou à tout administrateur d'une personne inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, une cote de sécurité «insatisfaisant» qu'elle attribue à cette personne inscrite.

[41] L'article 37 du *Règlement* prévoit que si à la date fixée pour l'audience, une personne visée est absente, la Commission peut procéder sans autre avis ni délai.

L'ANALYSE

[42] Il appartient à la Commission d'analyser la preuve qui lui est soumise, de décider des mesures nécessaires et, le cas échéant, de les appliquer. Le dossier et le rapport de l'inspecteur établissent les faits. La Commission doit apprécier un comportement ainsi que les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

[43] 9180 a été convoquée en audience publique pour avoir atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules ».

[44] Au cours de la période du 27 mai 2012 au 26 mai 2014, les évènements suivants ont été constatés :

- 6 certificats de vérification mécanique relatifs à la sécurité des véhicules (incluant 4 mises hors service);
- 6 infractions relatives à la sécurité des opérations;
- 4 infractions relatives aux normes de charge;
- 1 rapport et constat d'infraction.

[45] À l'appel de la cause le 24 mars 2015, 9180 ainsi que Sylvie Savard, présidente et secrétaire et Richard Galarneau, trésorier et conducteur sont présents et représentés par Me Yvon Chouinard.

[46] Dans un premier temps, Me McLean dépose le rapport de vérification de comportement de 9180, préparé par l'inspecteur de la Commission.

[47] Lors de l'enquête téléphonique du 10 juillet 2014, Sylvie Savard, présidente de 9180 et Richard Galarneau, trésorier et conducteur, participent à l'entretien téléphonique pour répondre aux questions.

[48] La Commission a retenu, de cette enquête, ce qui suit :

[...]

La structure et l'organisation

9180-7800 Québec inc.

L'entreprise est inscrite au Registraire des entreprises du Québec (REQ) depuis le 11 avril 2007. Son statut est toujours en vigueur et sa structure est telle que décrite au fichier tenu par le REQ soit :

- ❖ Sylvie Savard : Premier actionnaire et présidente
 ❖ Richard Galarneau : trésorier

8. Les programmes de formation

La présidente de l'entreprise a mentionné avoir reçu des formations portant sur la Loi 430, sur les heures de conduite et de repos, sur l'arrimage et sur la vérification avant départ. Elle a ajouté que ces formations ont été suivies en 2009 et offertes par Contrôle routier Québec.

M. Richard Galarneau, trésorier et conducteur de l'entreprise, a mentionné que chaque année, l'unique client de l'entreprise « Eacom Timber Corporation », offre à tous les conducteurs effectuant des mouvements de transport pour eux une formation de quatre (4) heures portant sur l'arrimage, les charges et dimensions, et sur la sécurité routière. Ces formations sont offertes de façon magistrale par les contremaîtres de la scierie

Le dossier de comportement produit par la SAAQ pour la période du 27 mai 2012 au 26 mai 2014 fait état de six (6) contrôles sur route lors desquels quatre (4) défauts majeurs et 13 défauts mineurs ont été décelés. En lien avec ces contrôles, Mme Savard a été questionnée sur les défauts constatés lors de la vérification avant départ du conducteur afin de les comparer avec celles indiquées au certificat de vérification mécanique émis par le contrôleur routier.

Contrôles routiers effectués					
Date	Conducteur	Plaque	Défauts		Inscrit au rapport VAD
			Majeurs	Mineurs	
2013-04-17	Claude Dion	L182485		2	Non
		RC4886L		7	Non
2013-10-01	R. Galarneau	L544677	1 Dispositif d'attelage		Non
		RC7925N	1 Suspension		Non
2014-02-19	M. Galarneau	L544677	1 Roues		Non
2014-04-01	R. Galarneau	RE6516M	1 Roues	4	Non

[...]

[49] Ce tableau démontre que 9180 accorde peu d'importance concernant les vérifications avant départ, et ce, même si les défauts, majeurs et mineurs, ont été décelés par contrôle routier. Aucune infraction n'est inscrite au rapport de vérification avant départ.

[50] Interroger concernant cette problématique, Sylvie Savard a mentionné, lors de l'enquête téléphonique, ce qui suit :

[...]

Compte tenu du fait que le port d'attache des conducteurs est situé à Matagami et que le bureau administratif est situé à Roberval, la présidente n'est pas en mesure de savoir si ses conducteurs effectuent véritablement leur vérification avant départ puisque ceux-ci transmettent leur document aux deux (2) semaines en saison estivale et aux trois (3) semaines en saison hivernale.

La politique de l'entreprise stipule que le conducteur doit effectuer une vérification avant départ du véhicule exploité par l'entreprise. Cette dernière exige que cette vérification soit écrite en tout temps, et ce, même si aucune défectuosité n'est signalée. Le conducteur doit effectuer une vérification du véhicule qu'il conduit et noter ses observations à l'égard de l'état mécanique du véhicule au rapport de vérification avant départ de ce véhicule.

[...]

[51] La Commission a pris connaissance des politiques écrites ainsi que les sanctions et la gradation des mesures disciplinaires de 9180. Par contre, cette dernière constate que les administrateurs ont décidé de ne pas les appliquer tel que prévu.

[52] La Commission constate l'attention particulière qu'exerce 9180 sur le contrôle de sa gestion des heures de conduite et de repos envers ses conducteurs.

[53] La Commission va reproduire intégralement un extrait du rapport de l'inspecteur :

[...]

Mme Savard a mentionné que ses conducteurs effectuent en moyenne 45 à 50 heures par semaine. Ceux-ci sont rémunérés à la semaine et complètent en tout temps une fiche journalière qu'ils doivent remettre à la présidente, à leur retour au bureau administratif situé à Roberval. Cette dernière a mentionné qu'elle ne reçoit pas les documents chaque semaine, mais en moyenne, en saison estivale, elle les reçoit aux deux (2) semaines tandis qu'en saison hivernale, elle les reçoit aux trois (3) semaines. De plus, elle a mentionné effectuer une vérification sporadique en s'assurant que ses conducteurs ont complété leur fiche en inscrivant toutes les informations requises. Elle a avoué que lors des contrôles qu'elle effectue, elle ne s'assure pas toujours si ses conducteurs ont respecté la réglementation sur les heures de conduite et de repos.

Les réponses obtenues aux questions posées en entreprise démontrent que Mme Savard ne connaissait pas les limites de 13 heures de conduite, 14 heures de travail et 16 écoulées au cours d'un même poste de travail.

Lors de l'entretien téléphonique avec Mme Savard, les fiches journalières sélectionnées au préalable lui ont été demandées. Les documents soumis par la présidente concernant trois (3) conducteurs ont été vérifiés. Les constats suivants ont été effectués lors de la vérification de ces fiches:

- le total des heures du conducteur Claude Dion n'a pas été noté à la fiche du 18 mars 2014 ;
- un dépassement à la limite de 14 heures de travail a été constaté à la fiche journalière de M. Dion complétée le 24 mars 2014. Il a inscrit un total de 8,5 heures de conduite et de 6 heures de travail pour un grand total de 14,5 heures ;
- ce même conducteur, M. Dion a omis d'inscrire le total des heures effectuées à la fiche journalière du 25 mars 2014 ;
- un dépassement à la limite de 14h00 de travail a été constaté à la fiche journalière de M. Maxime Galarneau complétée le 5 mars 2014. Il a inscrit un total de 10,25 heures de conduite et de 5,75 heures de travail pour un grand total de 16 heures;
- un dépassement à la limite de 14h00 de travail a été constaté à la fiche journalière de M. Maxime Galarneau complétée le 12 mars 2014. Il a inscrit un total de 9,5 heures de conduite et de 6,5 heures de travail pour un grand total de 16 heures;
- une erreur dans le calcul des heures a été constatée à la fiche de M. Galarneau complétée le 19 mars 2014. Nous aurions dû lire 8 heures de repos au lieu de 8,25 et 11 heures de travail au lieu de 11,75;
- concernant le constat mentionné précédemment, un dépassement à la limite de 14 heures de travail a été constaté à la fiche journalière de M. Galarneau complétée ce même 19 mars 2014. Un total de 11 heures de conduite et de 5 heures de travail indique que le conducteur a eu un poste de 16 heures de travail.

Il est à noter que les vérifications se sont limitées au contrôle des informations inscrites sur les fiches journalières et les feuilles de temps en présumant que les heures indiquées sont les heures réellement travaillées.

[...]

[54] Après analyse, le constat est désolant, les dirigeants de 9180 n'accordent peu ou pas d'importance aux heures de conduite et de repos, un chapitre très important de la réglementation en vigueur et qui est capital pour une entreprise de transport qui a le souci de la sécurité.

[55] L'inspecteur de la Commission a questionné, lors de l'entretien téléphonique, Sylvie Savard concernant les charges et dimensions, celle-ci a mentionné ne pas être confortable pour répondre aux questions, préférant que Richard Galarneau fournisse les explications. La Commission a constaté que 9180 a reçu en 2014, quatre infractions dont une critique concernant les charges et dimensions.

[56] Finalement, la Commission a pris connaissance du programme de vérification mécanique de 9180, le constat est le suivant :

[...]

L'entreprise ne dispose d'aucun garage et n'emploie aucun mécanicien. Mme Savard a mentionné qu'elle confiait l'entretien mécanique et la réparation de ses véhicules aux garages professionnels suivants :

Nom du garage	Adresse	Type de réparation
Service RM 2000	100, Boul Matagami, à Matagami	Mécanique général
Pneus GBM	17, rue Nottaway, à Matagamie	Pneu
Volvo Lac-Saint-Jean	130, rue Rainville, à St-Prime	Bris moteur

Les constats suivants ont été effectués :

- L'entreprise ne tient aucun calendrier de planification des vérifications mécaniques périodiques obligatoires (CVM) à venir ni des entretiens préventifs obligatoire (aux 6 mois) ;
- tel que mentionné par Mme Savard, un entretien mécanique est effectué sur les véhicules de l'entreprise chaque trois (3) ou quatre (4) semaines par « Service RM 2000 », mais aucune fiche d'entretien n'est complétée;
- les vérifications mécaniques périodiques obligatoires (CVM) sont effectuées une (1) fois par année par « **Service RM 2000** » qui est mandataire en vérification mécanique pour la SAAQ;
- la présidente a mentionné que ce sont les conducteurs qui sont responsables de faire le suivi des défauts constatés lors de la vérification avant départ;
- selon Mme Savard une vérification des freins est effectuée chaque trois (3) ou quatre (4) semaines, mais un registre pour la mesure de freins n'est pas tenu;
- les changements d'huile sont effectués au 30 000 km tandis que le graissage est effectué chaque semaine. M. Galarneau a mentionné que ce sont les conducteurs qui effectuent eux-mêmes le graissage de leur véhicule.

[...]

[57] Suite à l'entretien téléphonique ainsi que par les réponses obtenues lors de l'audience, la Commission constate que Sylvie Savard détient très peu de connaissance sur la *Loi* et les obligations qu'impose celle-ci concernant les vérifications mécaniques et préventives annuelles. Elle préfère laisser cette responsabilité aux conducteurs, principalement à Richard Galarneau.

[58] Lors de l'audience, Me McLean fait témoigner Michel Boudreault, contrôleur routier, qui est intervenu au présent dossier suite à une plainte reçue concernant les heures de conduite et de repos des conducteurs de 9180.

[59] Son inspection du 14 juin 2014, à la résidence de Sylvie Savard et de Richard Galarneau, a démontré que les fiches journalières sont pêle-mêle et que les documents en forêt sont manquants.

[60] Michel Boudreault mentionne avoir remarqué que Richard Galarneau a donné de faux renseignements pour ses fiches journalières des 22,23 et 24 février 2014. Celui-ci a inscrit être en repos, alors que les faits prouvent le contraire. Il a accumulé plus ou moins de 18 heures de travail et de repos.

[61] L'inspection a également permis à Michel Boudreault de constater que Maxime Galarneau a lui aussi inscrit des renseignements inexacts sur sa fiche journalière du 26 février 2014.

[62] Michel Boudreault a informé la Commission qu'en discutant avec Richard Galarneau et Sylvie Savard aucune mesure n'est appliquée en ce qui concerne les fiches journalières non conformes.

[63] Questionner sur ses fiches journalières non conformes, Richard Galarneau a admis avoir inscrit de faux renseignements, car, selon ses dires, il n'a pas eu le temps de les remplir et a donc inscrit être en repos alors que les faits prouvent le contraire.

[64] La Commission constate que les conducteurs de 9180 ont volontairement falsifié leurs fiches journalières. Le principal motif que la Commission perçoit est que 9180 est payée au tonnage, donc en faisant plus de transports ceci permet à 9180 de faire plus de profits.

[65] Cette façon de faire a eu pour effet que d'autres transporteurs de la région portent plainte de la façon illégale d'opérer de 9180.

[66] La preuve administrée démontre que Sylvie Savard a peu de connaissance concernant la vérification avant départ, l'arrimage, les heures de conduite et de travail et les charges et dimensions.

[67] Celle-ci est représentante de produits cosmétiques et lors de sa rencontre avec Richard Galarneau elle a fondé 9180 pour lui permettre un emploi en tant que conducteur ainsi qu'administrateur.

[68] Richard Galarneau a fait faillite de son entreprise en transport en 2008. Il a mis à la disposition de 9180, en 2007, son garage ainsi que des véhicules lourds (remorques).

[69] La Commission a, par la décision QCRC08-00118 du 17 juillet 2008, modifié la cote de sécurité de 9104-8983 Québec inc. ainsi qu'à Richard Galarneau, administrateur, par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant ». Ainsi, Richard Galarneau ne peut administrer une entreprise de transport.

[70] Dans le présent dossier, la preuve administrée, démontre hors de tout doute que 9180 est gérée par Richard Garlaneau, trésorier et conducteur de l'entreprise.

[71] Celui-ci ayant déjà été propriétaire d'une entreprise en transport est la personne ressource au sein de l'entreprise 9180. Il a donc assisté à tous les appels et rencontres avec l'inspecteur de la Commission ainsi que le contrôleur routier afin de répondre à leurs questions. Il ne fait aucun doute que c'est Richard Galarneau qui a une influence déterminante au sein de 9180. Sylvie Savard n'était pas en mesure d'y répondre par manque de connaissance.

LA CONCLUSION

[72] La Commission va donc acquiescer à la recommandation de sa procureure et va donc attribuer une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » à 9180 ainsi qu'à Sylvie Savard en tant qu'administrateur.

[73] L'attribution de cette cote implique l'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd pour 9180 et sa dirigeante.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec;

ACCUEILLE la demande;

MODIFIE la cote de sécurité de 9180-7800 Québec inc. portant la mention « satisfaisant »;

ATTRIBUE à 9180-7800 Québec inc. la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

INTERDIT à 9180-7800 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

APPLIQUE à Sylvie Savard la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

INTERDIT à Sylvie Savard de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

Daniel Lapointe,
Membre de la Commission

p.j. Avis de recours.

c.c. Me Pascale McLean, avocate de la Direction des Services juridiques et secrétariat de la Commission des transports du Québec.

Me Yvon Chouinard, avocat de 9180-7800 Québec inc.

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° pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2° lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3° 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
Téléphone : (418) 266-0350

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
Téléphone : (514) 906-0350

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° 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