

NUMÉRO DE LA DÉCISION : MCRC08-00218

DATE DE LA DÉCISION : 20081219

DATE DE L'AUDIENCE : 20081125 à Montréal et à
Val d'Or par visioconférence

NUMÉRO DE DEMANDE : 9-M-30037C-317-P

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M08-07147-9

OBJET DE DEMANDE : Vérification de comportement
Évaluation du comportement d'un
conducteur de véhicule lourd

MEMBRES DE LA COMMISSION : Gilles Tremblay
Jean Giroux, avocat.

LES TRANSPORTS JACQUES DUBÉ LTÉE

NIR : R-502882-5

et

3975134 CANADA INC.

NIR : R-562650-3

et

9124-6587 QUÉBEC INC.

NIR : R-574303-5

et

Jacques Dubé

NIR : R-589925-8

et

Francine Dubé

NIR : R-589924-1

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie des dossiers de « LES TRANSPORTS JACQUES DUBÉ LTÉE » (TJD), de 3975134 CANADA

INC. (3975), de 9124-6587 QUÉBEC INC. (9124), de Jacques Dubé et de Francine Dubé afin de décider si ces personnes présentent des déficiences qui affectent leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds. De plus, dans le cas de Jacques Dubé, la Commission doit aussi décider si son dossier personnel de conducteur présente des déficiences pouvant affecter son droit de conduire un véhicule lourd.

[2] Le 1^{er} octobre 2008, la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission a transmis à chacune des personnes visées un avis d'intention et de convocation de même qu'un rapport de son service de l'inspection qui font état des déficiences reprochées.

[3] TRANSPORTS JACQUES DUBÉ LTÉE, 3975134 CANADA INC., Jacques Dubé et Francine Dubé ont décidé de ne pas être représentés par avocat. Quant à 9124-6587 QUÉBEC INC., elle était absente et non représentée.

LES FAITS

[4] Jacques Dubé conduit des véhicules lourds depuis plusieurs années. En 1997, il fonde Les Transports Jacques Dubé Inc.¹ dont il est le seul administrateur. Cette entreprise transporte des marchandises générales et des produits forestiers sur de longues distances.

[5] Le dossier de suivi de la SAAQ, pour la période de deux ans se terminant le 14 novembre 2008, révèle que TJD a eu un accident avec blessés ainsi que quatre dérogations sous le volet exploitant à savoir : vitesse ou action imprudente, interdiction de conduire, fiche journalière et chargement non conformes².

[6] Quant au dossier de 3975, mis à jour le 17 novembre 2008, il indique un accident avec blessés ainsi que huit dérogations relatives à l'exploitation des véhicules lourds: trois relatives à une interdiction de conduire, deux autres pour des permis spéciaux de circulation, deux concernant des fiches journalières et, enfin un excès de vitesse³.

[7] Enfin, le dossier de 9124 est vierge en ce qui concerne le volet exploitant. On y dénote seulement deux inspections avec des déficiences mineures⁴.

[8] Tous les événements au dossier de ces trois entreprises ont eu lieu au Québec et Jacques Dubé est le seul conducteur impliqué.

¹ Pièce CTQ-1, Rapport de vérification de Comportement, page 16.

² Pièce CTQ-2.

³ Pièce CTQ-3.

⁴ Pièce CTQ-1 pages 39 à 41.

[9] Pour sa part, le dossier personnel de conduite de Jacques Dubé au 17 novembre 2008 révèle neuf infractions : un chargement non conforme, quatre fiches journalières, une interdiction de conduire, un excès de vitesse et un permis spécial de circulation.

[10] C'est la deuxième fois que le dossier de TJD fait l'examen de la gestion de la sécurité. En effet, en novembre 2001, son dossier a été soumis une première fois en raison d'infractions portant sur des panneaux d'arrêt, des excès de vitesse et des fiches des heures de conduite.

[11] TJD se voit alors attribuer une cote comportant la mention «conditionnel» assortie de plusieurs mesures, à savoir l'installation de limiteurs de vitesse, l'embauche d'un consultant externe afin de rédiger des procédures et politiques en matière de gestion de la sécurité, l'obligation à Jacques Dubé et à ses chauffeurs de suivre des formations sur la LPEVL, la conduite préventive, la vérification avant départ et le registre des heures de conduite⁵.

[12] Le 21 mai 2003, la Commission rétablit la cote de sécurité de TJD au niveau «satisfaisant»⁶ puisqu'elle avait rempli toutes les exigences imposées dans la décision de 2001.

[13] Durant la période où sa cote était conditionnelle, plus précisément le 22 avril 2002, TJD avait obtenu l'autorisation de céder six véhicules à 3975. À cette occasion, Jacques Dubé avait déclaré à la Commission que 3975 allait concentrer ses activités sur les États-Unis. Quant à TJD, elle ne se gardait qu'un véhicule afin d'effectuer du transport au Québec⁷. Le seul lien qu'il y aurait entre ces deux entités concerne l'entretien des véhicules.

[14] Lors de l'audience du 25 novembre 2008, Francine Dubé révèle qu'elle a fondé 3975 afin de venir en aide financièrement à son frère et de lui permettre de continuer d'exploiter des véhicules lourds. Ce dernier éprouve des difficultés financières et personnelles depuis plusieurs années.

[15] De plus, Francine Dubé précise que 9124, l'entreprise de son fils Patrice Côté -Côté étant le nom de son défunt mari- a aussi aidé TJD à se sortir de ses problèmes financiers car elle a acheté des semi-remorques. Toutefois, ces véhicules sont en instance d'être repris par la compagnie de finance.

⁵ Décision QCRC01-00486.

⁶ Décision QCRC03-00131.

⁷ Décision MCRC02-00103.

[16] Le dossier de 3975 révèle, entre autres, que Jacques Dubé fut reconnu coupable d'une infraction pour entrave au travail d'un agent de la paix et d'une autre pour une fiche journalière incomplète⁸.

[17] En effet, dans la nuit du 17 novembre 2006, Jacques Dubé roule environ 1,5 kilomètre avec la voiture des contrôleurs routiers qui le suit en ayant les gyrophares allumés et la sirène en fonction. Il s'arrête finalement dans sa cour, descend de son véhicule puis verrouille les portières. Il y retourne chercher les documents demandés par le contrôleur routier puis quitte les lieux avec un deuxième homme qui était venu discuter avec Dubé peu après l'interception.

[18] Soupçonnant une surcharge en raison de pneus ballonnés, les contrôleurs sortent leurs balances portatives. En plaçant les pesées, ils réalisent que Dubé et le deuxième homme ont quitté les lieux et qu'ils ne peuvent peser le véhicule parce que les portières du tracteur sont verrouillées. Ils décident alors de faire déplacer le véhicule dans un site de remisage par une dépanneuse.

[19] Dubé et le deuxième homme reviennent plus de deux heures plus tard, au moment où la dépanneuse s'apprête à tirer l'ensemble de véhicules. Dubé profère des menaces au personnel de la dépanneuse, prend place à bord de son tracteur et recule dangereusement l'ensemble de véhicules afin de le désaccoupler de la dépanneuse. Il est agressif et, à plusieurs reprises, les contrôleurs lui demandent de ne pas nuire à la pesée de son véhicule et de ne pas décharger la semi-remorque.

[20] Après plusieurs discussions, Dubé consent à peser le véhicule sur place. Les contrôleurs lui demandent d'avancer son véhicule sur les balances portatives. Dubé est peu coopératif et il effectue des manœuvres brusques et dangereuses. Finalement, c'est un employé du service de dépannage qui prendra la place de Dubé pour la pesée des véhicules.

[21] Jacques Dubé explique qu'il ne s'est pas arrêté immédiatement parce qu'il ne savait pas à qui il avait affaires. Il craignait une manœuvre pour se faire voler ses véhicules et la marchandise. Il a laissé les contrôleurs seuls sur place parce qu'il craint les policiers. Il soutient avoir été battu par cinq d'entre eux en Floride. S'il a quitté les lieux, c'est pour aller chercher de l'aide car il est revenu accompagné par une autre personne.

[22] Par ailleurs, dans la nuit du 9 juin 2008, Jacques Dubé cause un accident avec blessés⁹ sur l'autoroute de la Capitale à Québec après avoir été suivi par les contrôleurs routiers depuis le poste de pesée situé près des ponts sur la rive sud de Québec.

⁸ Pièce CTQ-1 pages 79, 88 à 91 et pièce CTQ-6.

[23] Roulant à environ 60 km/h, il applique brusquement les freins dès qu'il dit apercevoir à l'arrière de sa semi-remorque les gyrophares de la voiture des contrôleurs routiers. Plutôt que de se ranger lentement sur l'accotement de l'autoroute à trois voies, Dubé arrête son véhicule dans la voie de droite dans moins de cent pieds, ce qui force les contrôleurs routiers à s'arrêter brusquement afin d'éviter la collision avec le véhicule de Dubé.

[24] C'est alors qu'un troisième véhicule percute l'arrière de la voiture des contrôleurs routiers, blessant l'un d'entre eux. Jacques Dubé repart, mais un contrôleur lui fait signe de s'arrêter, ce qu'il fait quelques centaines de mètres plus loin.

[25] Quelques minutes avant cet accident, Jacques Dubé avait effectué des manœuvres dangereuses en freinant sans aucune raison apparente afin de réduire constamment la distance de sécurité entre lui et la voiture des contrôleurs donnant l'impression de faire prendre l'auto patrouille en souricière entre deux véhicules lourds.

[26] Jacques Dubé se souvient qu'il n'y avait presque pas de circulation sur l'autoroute de la Capitale la nuit de l'accident. Il reproche aux contrôleurs de ne pas avoir remonté son véhicule jusqu'à la hauteur de sa portière afin de lui faire signe de se ranger sur l'accotement.

[27] Lors de l'audience, il soutient que l'accident s'est produit dans la voie centrale de l'autoroute et qu'il a dû freiner brusquement afin d'éviter une collision avec une automobile qui le précédait.

[28] Le rapport d'accident indique plutôt que les véhicules étaient dans la voie de droite¹⁰.

[29] Dubé a reçu un constat d'infraction pour vitesse ou action imprudente susceptible de mettre en péril la vie¹¹. Cette infraction apparaît aussi dans le dossier de suivi de TJD.

[30] Le 19 juin 2008¹², le contrôleur routier Christian Carré met les gyrophares en marche afin d'intercepter l'ensemble de véhicules de Jacques Dubé à Senneterre. Dubé voit très bien l'auto patrouille dans le miroir de sa portière. Il continue de rouler puis s'engage dans une ruelle étroite. Sans raison apparente, Dubé freine brusquement et recule vers l'auto patrouille qui le suit. Le contrôleur routier doit aussitôt faire marche arrière afin d'éviter la collision. Jacques Dubé met son véhicule en marche avant, repart, roule plusieurs mètres, puis effectue la même manœuvre.

⁹ Pièce CTQ-8.

¹⁰ Pièce CTQ-1, page 76.

¹¹ Pièce CTQ-1, page 72 et CTQ2, page 2.

¹² Pièce CTQ-10, page 72 et CTQ2, page 2.

[31] Le contrôleur routier l'intercepte finalement au lieu de livraison. Interrogé par le contrôleur sur ce qui a pu motiver ce comportement, Dubé reste évasif dans ses réponses. Il reprochera finalement au contrôleur routier de l'avoir suivi de trop près.

[32] Jacques Dubé a été accusé de voies de fait relativement à cet événement¹³. De plus, il a reçu un constat d'infraction relatif aux heures de conduite et de travail¹⁴.

[33] Lors de l'audience, Jacques Dubé motive ses gestes du 19 juin 2008 par la présence d'un «petit gars» qui est passé à bicyclette. Il a dû freiner brusquement pour l'éviter et reculer de deux à trois pieds afin de lui permettre de contourner une flaque d'eau.

[34] En ce qui concerne les heures de service, il explique qu'il n'indique pas tous ses arrêts dans son registre parce qu'il doit effectuer plusieurs livraisons dans une même municipalité.

[35] Mme Nicole Chamberland, contrôleur routier, rapporte qu'elle a eu des problèmes avec Jacques Dubé à deux reprises¹⁵. Ainsi, le 9 août 2007 vers 21h 40, Jacques Dubé ignore son ordre de s'arrêter. Elle était postée près de son auto patrouille avec les gyrophares en fonction et elle lui avait fait signe d'immobiliser son véhicule avant de passer sur un pont à accès limité. Dubé a été intercepté à l'entrée du pont.

[36] Lors de l'audience, Dubé soutient qu'il a mal interprété les signes du contrôleur routier. Il pensait que ce dernier lui ordonnait de ralentir avant l'entrée du pont.

[37] Puis, ce fut l'après-midi du 13 septembre 2007 à Malartic. Immédiatement après que le contrôleur routier eut mis les gyrophares en fonction, Dubé se range sur la droite, freine brusquement, immobilise son véhicule, recule puis repart. L'auto patrouille doit le suivre. Il est intercepté dans la cour du magasin où il doit livrer sa marchandise. Le contrôleur routier doit lui demander à plusieurs reprises de déplacer son véhicule à un endroit plus approprié pour une inspection alors que Dubé insiste pour effectuer sa livraison avant l'inspection de son véhicule.

[38] Dubé se voit remettre deux constats d'infractions¹⁶ lors de cette interception du 13 septembre 2007: un pour ne pas avoir inscrit tous les renseignements requis sur sa fiche journalière et un autre pour avoir inscrit des renseignements inexacts. Quant à 3975, elle se voit émettre deux constats d'infractions pour avoir laissé conduire un

¹³ Numéro de la plainte: 144080626.

¹⁴ Pièce CTQ-1, page 75 et CTQ2, page 2.

¹⁵ Pièce CTQ-9.

¹⁶ Pièce CTQ-1, pages 98 à 105.

véhicule lourd par un chauffeur qui n'a pas inscrit tous les renseignements requis sur sa fiche journalière et qui a inscrit des renseignements inexacts.

[39] En ce qui concerne 3975, le dossier de suivi de la SAAQ révèle également que cette entreprise a mis en circulation un véhicule lourd sur un chemin public malgré une interdiction à cet effet¹⁷. Une première fois lors de l'accident du 9 juin 2008 et une deuxième fois le 17 juin 2008. Dans chacun des cas il s'agit du même véhicule.

[40] Auparavant, le 21 mai 2008, la SAAQ avait transmis une lettre informant 3975 de l'interdiction de mettre en circulation un véhicule lourd parce que son inscription au Registre de la Commission n'était plus valide¹⁸.

[41] Jacques Dubé soutient qu'il ignorait que la semi-remorque de 3975 ne pouvait être mise en circulation les 9 et 17 juin 2008. Il s'agit d'erreurs qui ne devraient plus se reproduire parce qu'il a l'intention de recourir aux services d'une personne qui a de l'expérience dans le domaine du transport. Cette personne verra à remplir tous les formulaires.

[42] Enfin, le 19 octobre 2007, Jacques Dubé commet un excès de vitesse alors qu'il roule à 75km/h dans une zone de 50 km/h.

[43] Jacques Dubé dit aimer son métier, il travaille deux à trois jours par semaine; c'est son gagne-pain.

[44] Quant à Mme Dubé, elle désire que son entreprise continue d'être en exploitation. Son frère a toujours conduit des véhicules et c'est sa seule source de revenus.

LE DROIT

[45] Ces dossiers sont examinés en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹⁹ (*LPECVL*) qui établit des règles particulières dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins²⁰.

[46] Une cote de sécurité « insatisfaisant » indique que la personne inscrite est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d'un dossier qui,

¹⁷ Pièce CTQ-3, page 4. Ces événements ne font pas partie de la Politique d'évaluation de la SAAQ.

¹⁸ Pièce CTQ-1, page 118.

¹⁹ L.R.Q. c. P-30.3.

²⁰ Article 1 de la *LPECVL*.

de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions²¹.

[47] La Commission attribue cette cote lorsqu'une personne²² :

- met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou

- qu'elle met en danger la sécurité des usagers en dérogeant de façon répétée à une disposition de la *LPECVL*, du Code de la sécurité routière ou d'une autre loi concernant la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou

- qu'elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses associés, ses dirigeants, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

[48] 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.

[49] Enfin la Commission peut ordonner à la SAAQ d'interdire à une personne de conduire un véhicule lourd lorsqu'elle juge cette personne inapte à conduire cette catégorie de véhicule en raison d'un comportement déficient qui, à son avis, ne peut être corrigé par l'imposition de conditions²³.

ANALYSE

[50] La Commission est d'avis que l'accident avec blessés, la diminution de la zone de sécurité entre deux véhicules, la marche arrière en direction de l'automobile du contrôleur routier et la tentative de décrocher la semi-remorque de la dépanneuse, événements décrits précédemment, sont des situations où la sécurité des usagers de la route a été mise en danger de façon répétée, voire en péril pour ce qui est de l'accident.

[51] L'examen des circonstances montre que Jacques Dubé a agit délibérément dans chacun de ces cas où il n'y avait ni situation d'urgence ni un facteur externe anormal.

²¹ Troisième alinéa de l'article 12 de la *LPECVL*.

²² Articles 27 et 23 de la *LPECVL*.

²³ Article 31 de la *LPECVL*.

[52] D'ailleurs, Dubé n'a donné aucun motif pour justifier la diminution de la zone de sécurité le 9 juin 2008 ainsi que sur sa tentative de décrocher la semi-remorque de la dépanneuse le 17 novembre 2006.

[53] Quant aux explications qu'il fournit pour les autres cas, elles ne sont pas valables ou elles sont contredites par les faits. Ainsi, il reproche au contrôleur routier de ne pas avoir remonté jusqu'à son poste de conduite le 9 juin 2008 sur l'autoroute de la Capitale. Or, il n'y a aucun lien entre ce reproche et le fait que Dubé freine brusquement dans la voie de droite.

[54] Dubé déclare que l'accident du 9 juin 2008 a eu lieu dans la voie du centre alors que le rapport d'accident indique que les véhicules étaient dans la voie de droite. Quant au soi-disant véhicule qu'il aurait voulu éviter, Dubé est le seul à l'avoir vu. Les contrôleurs routiers n'ont jamais vu ce véhicule. Pourtant, ils auraient pu l'apercevoir facilement car ils roulaient à gauche du véhicule de Dubé. De plus, ils auraient eu le temps suffisant pour apercevoir ce troisième véhicule puisqu'ils roulaient à basse vitesse, à environ 60 km/h. Fait à noter, Dubé se souvient de ce véhicule plusieurs mois après l'accident alors qu'il n'en fait aucunement mention au contrôleur routier immédiatement après l'accident.

[55] Pour ce qui est de l'événement de Senneterre le 19 juin 2008, Dubé reproche au contrôleur de l'avoir suivi de trop près. Ce motif n'explique pas pourquoi il a freiné brusquement et reculé à deux reprises. Si le contrôleur suivait effectivement le véhicule de Dubé de trop près, il aggrave son cas au lieu de se disculper. En effet, la distance de sécurité entre les deux véhicules étant réduite, freiner brusquement augmente les risques d'accident parce que le conducteur qui suit dispose de moins de temps pour réagir. Reculer, dans ce contexte, équivaut à provoquer délibérément un accident.

[56] En ce qui concerne la présence d'un enfant à bicyclette dans cette ruelle étroite de Senneterre, ici encore Dubé est le seul à l'avoir vu; tout comme pour l'accident, il s'en souvient plusieurs mois après les faits, mais pas immédiatement après. Il n'a jamais parlé de cet enfant au contrôleur routier qui lui demandait d'expliquer son geste. D'ailleurs la Commission est d'avis que ce scénario est irréaliste. En effet, si Dubé avait voulu éviter un enfant, il aurait eu à peine le temps de freiner parce qu'un enfant qui roule à bicyclette parcourt la largeur de son tracteur en une seconde, tout au plus.

[57] Évidemment, Dubé n'aurait pas eu le temps de mettre son véhicule en marche arrière. Cela n'était d'ailleurs pas nécessaire puisque l'enfant devait être situé trois à quatre mètres en avant de son tracteur, en dehors de l'angle mort du poste de conduite. Quant à la flaque d'eau, elle doit aussi être à la même distance pour que Dubé la voit.

[58] Ces trois événements montrent que non seulement Dubé se soucie peu des risques qu'il fait courir aux usagers de la route, mais aussi qu'il n'hésite pas à utiliser son véhicule comme moyen d'intimidation envers les contrôleurs routiers.

[59] D'autre part, ces événements de même que les nombreuses dérogations aux dossiers de TJD et de 3975 montrent que Dubé et ces deux entreprises pour qui il travaille contreviennent régulièrement aux lois et aux règlements qui leur sont applicables.

[60] Dubé le fait en toute connaissance de cause puisqu'il a suivi des formations en matière de la sécurité suite à la décision de 2001²⁴, notamment sur la conduite préventive, le registre des heures de conduite et de travail et la LCPECVL. Son comportement dans les trois événements décrits précédemment montre qu'il ne met aucunement en pratique les principes de la conduite préventive car il freine brusquement et il réduit la distance sécuritaire entre deux véhicules. Quant au registre des heures de conduite et de travail, tout comme en 2001, il omet d'y inscrire des renseignements de sorte qu'il s'avère impossible de vérifier son emploi du temps.

[61] Également, Dubé utilise à deux reprises un véhicule dont le droit de circuler est suspendu ce que sa formation sur LCPECVL aurait dû lui faire comprendre que cela est interdit.

[62] La prétention de Jacques Dubé à l'effet qu'il s'agit d'erreurs ne résiste pas à l'analyse. En effet, Dubé ayant reçu un premier constat d'infraction le 9 juin 2008, il ne pouvait ignorer le fait que la même semi-remorque n'avait pas le droit de circuler le 17 juin 2008. En outre, en 2001, la Commission lui a aussi exigé l'embauche d'un spécialiste pour la mise en œuvre des politiques et procédures. Il va de soi que l'application de ces politiques aurait permis d'éviter ces deux dérogations.

[63] Jacques Dubé n'en fait qu'à sa tête. Il continue à rouler en dépit de l'auto patrouille qui le suit alors que les gyrophares et la sirène sont en fonction, il passe outre à la demande de s'immobiliser avant un pont, il désire se rendre chez son client afin d'effectuer sa livraison avant de se ranger selon les instructions des contrôleurs routiers, il préfère ne pas inscrire tous les renseignements dans son registre des heures de conduite et de travail.

[64] La Commission est d'avis que Jacques Dubé n'est pas crédible. Outre l'incohérence des explications fournies relativement aux événements mentionnés précédemment, la Commission retrouve d'autres incohérences dans ses propos.

²⁴ Voir note 5

[65] Ainsi, le 17 novembre 2006, il affirme ne pas vouloir s'arrêter parce qu'il a peur d'être volé. Pourtant, il quitte les lieux de son interception durant plus de deux heures laissant ses véhicules aux mains des personnes qu'il craint. Il prétend que c'est pour aller chercher de l'aide, mais il revient avec la personne avec qui il a quitté les lieux.

[66] En 2002, il déclare à la Commission qu'il veut transférer les véhicules à 3975, que sa sœur s'occupera de l'exploitation de cette entreprise, que le transport s'effectuera aux États-Unis. Sa sœur confirmera plutôt lors de l'audience du 25 novembre 2008 que c'est pour permettre à son frère de continuer d'effectuer du transport qu'elle a fondé 3975. Le dossier de suivi de la SAAQ montre que c'est Jacques Dubé qui est au volant du véhicule lors des différentes interceptions. C'est Jacques Dubé qui fournit les différentes explications sur les dérogations, non pas sa sœur.

[67] Les dossiers de suivi de la SAAQ de TJD et de 3975 sont reliés directement au comportement de Jacques Dubé car on y retrouve toutes ses dérogations et seulement les dérogations de ce dernier. En fait, la gestion de ces deux propriétaires et exploitants de véhicules lourds relève de Jacques Dubé. En ce qui concerne TJD, Dubé en est le seul propriétaire.

[68] Pour ce qui est de 3975, elle appartient à sa sœur, mais ce n'est qu'une façade. Certes, 3975 a acheté les véhicules de TJD. Toutefois, dans les faits, Jacques Dubé continue d'exploiter ces mêmes véhicules. Ainsi, il est le seul chauffeur apparaissant au dossier de suivi de la SAAQ. Lors des audiences, c'est lui qui fournit les explications sur les dérogations au dossier de 3975. C'est lui qui a décidé d'embaucher une personne pour les formalités administratives et c'est lui qui a choisi cette personne. C'est lui qui décide d'utiliser la semi-remorque de 3975 malgré l'interdiction de la mettre en circulation.

[69] Enfin, la Commission constate que 9124 a aussi été impliquée dans l'exploitation de véhicules de la part de Jacques Dubé. Cette entreprise est sous le contrôle de Patrice Côté. Elle a servi à financer l'achat de véhicules qui sont en instance d'être repris par la société de finance. Cependant, elle n'a pas été impliquée dans les événements à risques relatés ci-dessus et son dossier ne fait état d'aucune dérogation autre que des défauts mineurs. C'est pourquoi la Commission fermera le dossier en ce qui la concerne.

CONCLUSION

[70] La Commission est d'avis que LES TRANSPORTS JACQUES DUBÉ LTÉE a mis en danger la sécurité des usagers de façon répétée et qu'il y a lieu de lui attribuer la cote de sécurité de niveau insatisfaisant.

[71] Jacques Dubé conduisait un véhicule de TJD lorsqu'il a été impliqué dans un accident avec blessés le 9 juin 2008 résultant d'une action imprudente susceptible de mettre la vie de personnes en péril.

[72] De plus, ce dossier démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions. En effet, le dossier de TJD révèle des dérogations portant sur l'interdiction de conduire, la fiche journalière et un chargement non conforme. Tous ces événements sont survenus en dépit d'une série de mesures imposées à TJD en 2001, dont le recours à un spécialiste pour la mise en œuvre de politiques et procédures ainsi que plusieurs formations.

[73] La Commission appliquera également la cote de sécurité «insatisfaisant » à Jacques Dubé étant donné l'influence déterminante qu'il exerce au sein de son entreprise TJD.

[74] La Commission est d'avis que 3975134 CANADA INC, par ses déficiences de gestion et de contrôle de ses activités de transport par véhicule lourd, a mis en danger la sécurité des usagers de façon répétée et qu'il y a lieu de lui attribuer la cote de sécurité de niveau insatisfaisant.

[75] Jacques Dubé, au volant des véhicules de cette entreprise, a freiné brusquement et reculé à deux reprises vers le contrôleur routier qui désirait l'intercepter. À une autre occasion, il a effectué une manœuvre dangereuse en tentant de décrocher avec son tracteur une semi-remorque accrochée à une dépanneuse. De plus, le dossier de 3975 révèle des dérogations portant sur l'interdiction de conduire, sur le permis spécial de circulation, la fiche journalière, sur un excès de vitesse et la mise en circulation de véhicule dont le droit de circuler était suspendu. La Commission est d'avis que ces déficiences ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions étant donné l'influence et le contrôle qu'exerce Jacques Dubé au sein de cette entreprise.

[76] La Commission appliquera également la cote de sécurité «insatisfaisant » à Francine Dubé étant donné l'influence déterminante qu'elle exerce au sein de 3975. Elle a fondé cette entreprise afin de permettre à Jacques Dubé de continuer l'exploitation de ses véhicules et de déroger à la loi. Cette personne lui a permis de se soustraire à un examen de la gestion de la sécurité puisque les dérogations de Jacques Dubé étaient cumulées dans un dossier autre que celui de TJD. Étant donné que Francine Dubé se dit

prête à aider un membre de sa famille en difficulté, la Commission est d'avis qu'il est dans l'intérêt public de l'empêcher de fonder une nouvelle entreprise de transport par véhicule lourd pour venir en aide à nouveau à son frère.

[77] La Commission est d'avis qu'il y a lieu d'ordonner également à la Société de l'assurance automobile d'interdire à Jacques Dubé de conduire un véhicule lourd parce que cette personne est inapte à conduire un véhicule lourd en raison de son comportement déficient. En effet, Jacques Dubé a mis en danger au moins à trois reprises la sécurité des usagers de la route causant même un accident avec blessés. Il déroge de façon répétée aux lois et aux règlements qui lui sont applicables.

[78] La Commission est d'avis que ce comportement déficient de Jacques Dubé ne peut être corrigé par l'imposition de conditions. En effet, il a déjà suivi une formation sur la conduite préventive et le registre des heures de conduite et de travail suite à une décision de la Commission en 2001²⁵. C'est donc en toute connaissance des risques qu'il fait courir aux usagers de la route et des dérogations qu'il commet qu'il contrevient ainsi aux normes élémentaires de sécurité.

[79] Jacques Dubé n'est pas crédible car il tente de se disculper en invoquant des faits qui ne s'avèrent pas plausibles ou qui sont contredits par la preuve.

²⁵ Voir note 5

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

- MODIFIE** la cote de sécurité de «LES TRANSPORTS JACQUES DUBÉ LTÉE » afin qu'elle porte la mention « INSATISFAISANT »;
- APPLIQUE** à Jacques Dubé la cote de sécurité « insatisfaisant »;
- MODIFIE** la cote de sécurité de « 3975134 CANADA INC. » afin qu'elle porte la mention « INSATISFAISANT »;
- APPLIQUE** à Francine Dubé la cote de sécurité « insatisfaisant »;
- ORDONNE** à la Société de l'assurance automobile du Québec d'interdire à Jacques Dubé personnellement la conduite d'un véhicule lourd;
- FERME** le dossier de 9124-6587 QUÉBEC INC.

Gilles Tremblay
Membre de la Commission

Jean Giroux, avocat
Vice-président