

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2024 QCCTQ 0544
DATE DE LA DÉCISION : 20240327
DATE DE L'AUDIENCE : 20240312
NUMÉRO DES DEMANDES : 892951 et 1024779
OBJET DES DEMANDES : Vérification du comportement
et
Réévaluation de la cote
MEMBRE DE LA COMMISSION : Nadia Lavigne

Demande 892951

9396-0813 Québec inc.
(Raison sociale : Blais Express)
(NIR : R-134426-7)

Personne visée

Demande 1024779

Sylvain Audet
(NIR : R-591224-2)

Demanderesse

et

**Direction des affaires juridiques de la
Commission des transports du Québec**

Intervenante

DÉCISION

APERÇU

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine, de sa propre initiative, la conformité de l'inscription de 9396-0813 Québec inc., dont la raison

sociale est Blais Express (BE) au « Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds » de la Commission (le Registre) dans le cadre de l'application de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (LPECVL)*¹.

[2] La Commission est saisie de cette demande puisque la Direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) allègue que monsieur Stéphane Audet serait l'unique administrateur de BE depuis le 5 avril 2019 et qu'il a une influence déterminante sur cette dernière. Or, il s'est vu attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant », à titre d'administrateur par la décision QCRC09-00104² (la Décision 2009) lui interdisant de mettre en circulation et d'exploiter des véhicules lourds.

[3] La Commission est également saisie d'une demande de réévaluation de la cote de sécurité « insatisfaisant » appliquée à monsieur Sylvain Audet à titre d'administrateur³.

[4] À l'audience, les deux demandes ont fait l'objet d'une preuve commune.

[5] En l'espèce, la Commission doit d'abord décider de la demande de réévaluation de la cote de sécurité de M. Audet. Si elle en vient à la conclusion que la cote de sécurité « insatisfaisant » qui lui a été appliquée à titre d'administrateur doit être retirée, elle n'a pas à déterminer s'il est un dirigeant ou un administrateur de BE et s'il exerce une influence déterminante.

[6] Par ailleurs, si la Commission en vient à la conclusion qu'elle doit maintenir la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » appliquée à M. Audet, elle doit déterminer s'il est un dirigeant ou un administrateur de BE et s'il a une influence déterminante sur celle-ci.

[7] À la suite de l'audience, la DAJ recommande à la Commission de rejeter la demande de réévaluation de la cote de M. Audet à titre d'administrateur puisqu'il n'a pas été démontré que des moyens efficaces ou des mesures concrètes ont été mis en place permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque, ayant été l'objet de la mesure administrative, est corrigé et ne se répétera plus.

[8] Elle recommande aussi d'accueillir la demande de vérification du comportement, car à la suite des témoignages entendus, M. Audet est inscrit à la liste

¹ RLRQ, c. P-30.3.

² 9141-0456 *Québec inc. et Sylvain Audet*, Commission des transports du Québec, n° QCRC09-00104, 7 mai 2009, Gilles Savard, commissaire.

³ *Ibid.*

des administrateurs ayant une cote de sécurité « insatisfaisant » (la Liste), et exerce une influence déterminante sur BE comme administrateur.

[9] Pour sa part, la procureure de M. Audet argue que celui-ci ignorait sincèrement qu'il ne pouvait exploiter une nouvelle entreprise de transport malgré son inscription à la Liste. Or, depuis que la cote de sécurité « insatisfaisant » lui a été appliquée à titre d'administrateur, il a muri et est maintenant en mesure de se conformer à ses obligations et responsabilités à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[10] Par conséquent, la Commission devrait maintenir la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de BE.

[11] La Commission doit répondre aux questions suivantes :

- M. Audet a-t-il pris des moyens efficaces ou ont mis en place des mesures concrètes permettant à la Commission de lui retirer la cote de sécurité « insatisfaisant » appliquée à titre d'administrateur ?
- Dans la négative, M. Audet est-il un administrateur ayant une cote de sécurité « insatisfaisant » et exerçant une influence déterminante sur BE ?

[12] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission rejette la demande de réévaluation de la cote de sécurité « insatisfaisant » appliquée à M. Audet à titre d'administrateur. Elle accueille également la demande de vérification du comportement de BE et modifie sa cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » pour une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant ».

ANALYSE

Pouvoirs de la Commission

[13] La *LPECVL* a pour but d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins⁴.

[14] Celle-ci prévoit que la Commission peut notamment attribuer une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » à une personne morale lorsqu'un de ses administrateurs ou dirigeants dont elle juge l'influence déterminante a une cote de

⁴ Préc., note 1, art. 1.

sécurité « insatisfaisant »⁵. Cette cote entraîne, pour la personne inscrite au Registre, une interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd⁶.

[15] La Commission peut exercer ces pouvoirs de sa propre initiative⁷. Pour ce faire, la *LPECVL* autorise la Commission à faire enquête pour déterminer si 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 »⁸.

[16] La *LPECVL* autorise aussi la Commission à réévaluer une cote attribuée lorsqu'elle estime que la personne inscrite a pris les moyens efficaces ou a mis en place des mesures concrètes permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque, ayant été l'objet de la mesure administrative, est corrigé et ne se répétera plus⁹. Dans le cas d'un administrateur, les choix offerts à la Commission se limitent à maintenir la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » ou à lui retirer celle-ci.

Contexte de la Décision 2009

[17] Le 15 avril 2009, la Commission tient une audience publique en vérification du comportement de 9141-0456 Québec inc. (9141), aussi connue sous la raison sociale de Déménagement A-B-J, comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds, conformément aux dispositions de la *LPECVL*. M. Audet est également convoqué à l'audience à titre d'unique administrateur de 9141.

[18] Or, 9141 et M. Audet sont absents et non représentés lors de l'audience publique¹⁰.

[19] La vérification du comportement de 9141 résulte de la transmission à la Commission de son dossier de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (le Dossier PEVL) par la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ), car l'entreprise a atteint le nombre de points à ne pas atteindre à la zone de comportement « Sécurité des opérations » au cours d'une période de deux ans¹¹.

⁵ *Id.*, art. 27 al. 1 par. 4.

⁶ *Id.*, art. 27 *in fine*.

⁷ *Id.*, art. 32.1.

⁸ Préc., note 5.

⁹ *Id.*, art. 34.

¹⁰ Préc., note 2, par. 21.

¹¹ *Id.*, par. 12.

[20] Les événements qui y sont mentionnés concernent quatre excès de vitesse, un non-respect d'une ligne de démarcation continue, une conduite alors que le conducteur est mis hors service et une omission de boucler une ceinture de sécurité¹². L'ensemble des événements sont le résultat du comportement de M. Audet lui-même.

[21] En plus des infractions notées au Dossier PEVL, une inspectrice de la Commission témoigne quant au contenu d'un rapport administratif qu'elle a confectionné, détaillant ses observations à la suite de la consultation de documents demandés à 9141. Elle relate notamment que :

- «1) sauf une formation de quatre heures concernant les devoirs des gestionnaires de véhicules lourds qui a été imposée à Sylvain Audet par suite d'une décision de la Commission, aucun programme de formation en matière de sécurité n'a été planifié, dispensé ou diffusé aux conducteurs de Déménagement A-B-J [9141], tout au plus, quelques directives étant données aux conducteurs lors de leur recrutement;
- 2) Déménagement A-B-J [9141] ne dispose d'aucune politique écrite portant sur la gestion de la sécurité;
- 3) la validité des permis de conduire des conducteurs serait vérifiée auprès du Service Info-Permis de la SAAQ avant le départ, toutefois, Déménagement A-B-J [9141] ne documente pas ses dossiers à cet effet;
- 4) aucune politique ou moyen de contrôle n'a été instauré afin de faire respecter les limites de vitesse et les règles de circulation routière ;
- 5) aucun moyen de contrôle n'a été mis en place à l'égard de la consommation de drogues et d'alcool;
- 6) aucune formation n'a été donnée ou n'est prévue concernant l'arrimage et la manutention des marchandises;
- 7) aucun moyen de contrôle n'a été instauré afin de s'assurer du respect de la réglementation des heures de conduite et de repos;

¹² *Id.*, par. 18.

- 8) aucune fiche journalière ni registre des heures de conduite, de travail et de repos ne sont tenus, aucun cycle de travail n'a été déterminé ni suivi;
- 9) aucun moyen n'a été instauré afin de s'assurer que la vérification avant départ soit effectuée conformément à la réglementation, de même, aucun moyen n'a été instauré afin de s'assurer que les déficiences soient en tout temps notées au rapport de vérification avant départ ou qu'un tel rapport soit complété et conservé à bord du véhicule lourd;
- 10) aucun moyen n'a été instauré afin de s'assurer du respect des charges et dimensions;
- 11) Déménagement A-B-J [9141] ne tient aucun dossier « conducteurs »;
- 12) aucune politique et procédure n'a été instaurée en cas d'accident afin d'identifier les causes et prendre les mesures pour que de tels événements ne se reproduisent plus. ¹³»

[22] Par la Décision 2009, la Commission conclut qu'«[i]l est évident que Déménagement A-B-J [9141] et Sylvain Audet sont affectés de graves déficiences quant à la gestion sécuritaire de l'ensemble des activités de transport de Déménagement A-B-J [9141] et ces déficiences ne sont pas fortuites. Elles relèvent d'une grave insouciance et d'un mépris profond des règles de sécurité de la part de Sylvain Audet qui ne peut invoquer l'ignorance compte tenu de la formation de quatre heures concernant les devoirs des gestionnaires de véhicules lourds qui lui a été récemment imposée. ¹⁴».

[23] C'est dans ce contexte que la Commission remplace la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de 9141 par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »

[24] Elle applique également une cote de sécurité « insatisfaisant » à M. Audet comme administrateur exerçant une influence déterminante sur 9141 puisque ce dernier est l'unique administrateur et gestionnaire des activités de l'entreprise. De plus, il démontre des lacunes de connaissances au niveau des obligations et responsabilités d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

¹³ *Id.*, par. 26.

¹⁴ *Id.*, par. 36.

Autres décisions de la Commission

[25] Auparavant, 9141 a déjà fait l'objet d'une vérification de son comportement par la Commission à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds. À ce moment, M. Audet agissait à titre d'administrateur, de vice-président et de responsable du transport de l'entreprise¹⁵.

[26] Par la décision QCRC07-00036¹⁶ (la Décision de février 2007), la Commission concluait que la preuve démontrait que la gestion de la sécurité routière de 9141 était déficiente. De plus, la nature des manquements démontrait qu'il s'agissait de déficiences en matière de réglementation, notamment la méconnaissance des règles de la *LPECVL*¹⁷.

[27] La Commission ajoutait que les faits établis n'étaient pas fortuits mais bien le résultat de déficiences en matière de gestion et d'exploitation de l'entreprise¹⁸. L'analyse du respect des obligations de 9141 démontrait notamment que :

- elle ne possédait aucun recueil de politiques et de procédures concernant la gestion de la sécurité routière;
- aucune note n'était rattachée au dossier en ce qui concerne la vérification périodique du permis de conduire de conducteurs;
- elle utilisait des avis verbaux pour inciter les conducteurs au respect de la vitesse et des règles de circulation routière;
- aucun programme de formation n'était assuré par 9141 concernant la sécurité routière, l'arrimage et la manutention de marchandise;
- aucune feuille de temps n'était complétée, ni aucun autre moyen de contrôle des heures de conduite et de travail n'était appliqué par 9141;
- des éléments étaient manquants au dossier conducteur notamment la copie du permis de conduire et la feuille de temps visant le contrôle des heures pour les voyages à l'intérieur d'un rayon de 160 km du port d'attache;

¹⁵ *Commission des transports du Québec c. 9141-0456 Québec inc., Commission des transports du Québec*, n° QCRC07-00036, 28 février 2007, Daniel Lapointe et Christian Jobin commissaires, pp. 3 et 4.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Id.*, p. 6.

¹⁸ *Ibid.*

- aucune procédure n’existait en cas d’accident;
- 9141 ne possédait aucun calendrier concernant les entretiens préventifs, ni aucun dossier d’entretien comprenant les éléments requis;
- aucun dossier de véhicule n’était tenu régulièrement par 9141 à l’exception des certificats de vérification mécanique ainsi que certains rapports de vérification avant départ.

[28] Par conséquent, la Commission modifiait la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de 9141 par une cote de sécurité portant la mention « conditionnel » et lui imposait de faire suivre à M. Audet une formation sur la *LPECVL*.

[29] Le 18 mai 2007, la Commission procédait à la réévaluation de la cote de 9141 sur dossier. Ainsi, par la décision QCRC07-00084¹⁹, la Commission estimait qu’il y avait lieu de modifier la cote « conditionnel » de 9141 en une cote comportant la mention « satisfaisant » au motif qu’elle s’était entièrement conformée au dispositif de la Décision de février 2007.

Rapport d’enquête de la Direction de l’inspection de la Commission

[30] La DAJ dépose en preuve un rapport d’enquête du 4 août 2022 (le Rapport), rédigé par M. David Cardin, inspecteur à la Direction de l’inspection de la Commission, et fait entendre ce dernier.

[31] L’enquête fait suite au dépôt, le 14 juillet 2022, de la mise à jour de l’inscription au Registre de BE. Il est déclaré au formulaire de mise à jour qu’aucun administrateur, associé ou dirigeant de l’entreprise n’est inscrit sur la Liste.

[32] Pourtant, le Service à la clientèle de la Commission (le SC) constate que M. Audet, qui y est désigné à titre d’administrateur, se retrouve sur la Liste et qu’il est l’unique actionnaire et administrateur de BE.

[33] Dans ce contexte, le mandat de M. Cardin consiste à procéder aux vérifications permettant de valider que M. Audet, ayant une cote « insatisfaisant », agit en tant qu’administrateur au sein de BE, une entreprise inscrite au Registre depuis le 5 mai 2019 et ayant une cote de sécurité « satisfaisant ».

¹⁹ 9141-0456 Québec inc., Commission des transports du Québec, n° QCRC07 00084, 18 mai 2007, Daniel Lapointe commissaire.

[34] Dans le cadre de ses vérifications, M. Cardin constate que BE est immatriculée au Registraire des entreprises du Québec (le REQ) depuis le 5 avril 2019. M. Audet en est l'unique actionnaire et administrateur. Le principal secteur d'activité de BE est « Déménagement et entreposage de biens usagés ». L'adresse du siège de l'entreprise est sur la rue Panneton à Sherbrooke et celle de M. Audet sur la rue du Lac à Sherbrooke.

[35] En date de l'audience publique, BE est toujours immatriculée au REQ avec comme unique actionnaire et administrateur M. Audet. L'adresse de ce dernier a toutefois été modifiée pour le boulevard René-Lévesque à Sherbrooke.

[36] Selon les vérifications au fichier d'immatriculation de la SAAQ, l'adresse déclarée de BE est sur la rue du Saint-Esprit à Sherbrooke. L'adresse déclarée pour M. Audet qui figure à la Liste (vérifiée à l'aide de son numéro de permis de conduire) est sur le boulevard René-Lévesque à Sherbrooke.

[37] En date du Rapport, aucun véhicule lourd n'est immatriculé au nom de BE, il n'y a qu'un véhicule automobile actif. L'historique de l'entreprise montre que cette dernière a été propriétaire de trois véhicules lourds et que les dates de cessation sont les suivantes : 2022-07-05, 2022-05-19 et 2019-09-19.

[38] Un état du Dossier PEVL de BE pour la période comprise entre le 30 juillet 2020 et le 29 juillet 2022 est joint au Rapport. Celui-ci indique que le parc de véhicules de BE considéré à titre de propriétaire est de 1, 9 véhicules-année et celui considéré à titre d'exploitant est de 2 véhicules-année.

[39] Les événements suivants sont consignés au Dossier PEVL :

- une réussite au volet « propriétaire » et un échec au volet « exploitant » lors d'une inspection en entreprise de Contrôle routier Québec (CRQ) le 22 décembre 2021;
- une mise hors service pour une défectuosité majeure aux pneus/roues le 31 mars 2021;
- un événement concernant un virage dangereux le 2 septembre 2020;
- un événement concernant une classe de permis le 2 septembre 2020.

[40] M. Cardin communique par téléphone avec M. Audet, le 3 août 2022. Celui-ci lui confirme qu'il est bien le même M. Audet qui est à la fois administrateur de BE et sur la Liste.

[41] M. Cardin rappelle à M. Audet, tout comme l'avait fait le SC le 15 juillet 2022, que son rôle d'administrateur de BE est incompatible avec la cote de sécurité « insatisfaisant » qui lui a été appliquée par la Décision 2009.

[42] M. Audet confirme avoir reçu de la part du SC les documents requis afin de formuler une demande de réévaluation de sa cote de sécurité et lui indique qu'il a l'intention de les compléter.

[43] Il confirme ne plus avoir de véhicules lourds immatriculés au nom de BE puisque les activités de l'entreprise sont dorénavant davantage axées sur le volet entreposage et qu'il y a peu de mouvements de transport. Selon les besoins, il explique qu'il utilise approximativement deux à trois fois par mois des véhicules lourds qu'il loue à court terme.

[44] En conclusion, M. Cardin confirme que BE est bel et bien administrée par une personne figurant à la Liste.

L'inspection en entreprise de BE par CRQ

[45] Comme précédemment mentionné, le 22 décembre 2021, l'agent de la paix Benoit Tessier de CRQ procède à une intervention en entreprise de BE à distance suivant la directive de l'organisation en période de COVID-19. Une copie du sommaire d'intervention (le SI) de l'agent Tessier est jointe au Rapport.

[46] Cette intervention est réalisée en vertu de la *LPECVL*, du *Code de la sécurité routière*²⁰, et de différentes autres lois et règlements, afin de vérifier que BE respecte ses obligations à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[47] L'agent Tessier décrit les activités de l'entreprise comme du transport de marchandises générales contre rémunération. Au moment de l'intervention en entreprise, BE est propriétaire d'un camion porteur uniquement. Elle emploie deux conducteurs à temps plein, dont M. Audet.

²⁰ RLRQ, c. C -24.2.

[48] Au cours de cette inspection, les deux dossiers conducteurs et le dossier véhicule sont vérifiés pour la période d'échantillonnage correspondant au mois de décembre 2021.

[49] Plusieurs documents ou renseignements requis en vertu de la réglementation sont présents aux dossiers « conducteur » dont, la photo du permis de conduire et certaines politiques internes portant notamment sur la sécurité dans les transports. Il n'y a cependant pas de régime de sanctions, ce que confirme M. Audet.

[50] Également, bien que BE prétende effectuer une vérification des dossiers de conduite de ses employés à la SAAQ, l'entreprise est incapable d'en faire la preuve. De surcroît, BE ne tient aucun registre des heures de conduite conforme à la réglementation. Une carte de temps est complétée pour un des deux conducteurs. Elle n'est cependant pas conforme au *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*²¹. Quant à M. Audet lui-même, quoiqu'il n'ait pas conduit durant le mois de décembre 2021, il affirme ne tenir aucun registre en ce qui le concerne.

[51] Un avertissement est remis à BE concernant le registre d'heures incomplet.

[52] En ce qui a trait au dossier « véhicule », il n'est pas conforme à la réglementation. M. Audet ignore ce qu'est un entretien préventif. Néanmoins, il effectue la vérification mécanique périodique obligatoire chez un mandataire de la SAAQ. Toutefois, il n'est pas en mesure de fournir de documents relatifs à cet entretien. Aucun calendrier des entretiens mécaniques n'est transmis, ni registre des mesures de garniture de freins.

[53] L'agent Tessier remarque également qu'aucune défectuosité mécanique n'est inscrite sur les rapports de ronde de sécurité.

[54] Les certificats de vérifications mécaniques faisant suite à des inspections sur route confirment le non-respect de la réglementation au niveau de l'entretien mécanique puisque de nombreuses défectuosités qui y sont inscrites étaient facilement détectables.

[55] À titre d'exemple, un certificat de vérification mécanique démontre que les écrous des pneus sont mal fixés. Un autre, un pneu exposant la toile et un dernier, notamment les défectuosités suivantes : un pare-brise cassé, un rétroviseur mal fixé, un pneu de direction usé, une fuite dans le système d'échappement, des réflecteurs cassés et un feu de gabarit qui ne s'allume pas.

²¹ RLRQ, c. C-24.2, r. 28.

[56] Un constat d'infraction est remis à BE pour ne pas avoir tenu, pour un véhicule lourd, le dossier et les autres documents prévus par règlement.

[57] Un consultant en transport est suggéré à BE lors de la remise d'un rapport d'intervention en entreprise en plus de plusieurs outils à implanter pour la gestion de la sécurité.

La mise à jour du Dossier PEVL

[58] La DAJ dépose en preuve une mise à jour du Dossier PEVL de BE pour la période d'évaluation comprise entre le 23 février 2022 et le 22 février 2024 (la Mise à jour). Deux événements y sont rapportés, les 17 janvier et 17 mars 2023, aux zones de comportement « Règles de circulation » et « Utilisation d'un véhicule lourd » soit, un événement concernant le port de la ceinture de sécurité et un autre concernant le nombre de passagers. Ceux-ci concernent deux véhicules lourds différents appartenant à des compagnies de location de véhicules lourds, dont BE est l'exploitante.

[59] Le parc de véhicules considéré à titre de propriétaire qui y est inscrit est de 0,3 véhicule-année et celui à titre d'exploitant, d'un véhicule-année.

Les mises à jour annuelles au Registre

[60] Les 14 juillet 2022 et 2 août 2023, BE dépose une mise à jour annuelle de son inscription au Registre²².

[61] Par celles-ci, elle confirme notamment les coordonnées de l'entreprise, à quel titre elle souhaite s'inscrire, l'étendue et le type d'activités effectuées, la description et l'utilisation des véhicules lourds et le kilométrage des véhicules exploités.

[62] En bref, les deux mises à jour annuelles indiquent que BE souhaite s'inscrire au Registre à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds. Dans les deux cas, elle déclare être propriétaire d'un véhicule lourd de même que propriétaire et exploitant d'un second.

[63] Les formulaires de mise à jour sont signés par M. Audet, à titre de président. Par ces signatures, il déclare solennellement connaître les lois et règlements régissant le transport relatif aux véhicules lourds et que tous les renseignements fournis sont vrais et

²² Demandes 888189 et 973635.

exacts, dont notamment le fait que, lors du dépôt de la mise à jour annuelle, il a consulté la Liste en regard de la *LPECVL* apparaissant sur le site Internet de la Commission et qu'il ne s'y retrouve pas.

Observations de BE et de M. Audet

[64] M. Audet témoigne à l'audience.

[65] Il dresse l'historique de ses expériences en matière de transport. Entre 2001 et 2009, il était propriétaire de 9141, dont l'activité principale était la livraison. En 2009, il a eu des ennuis de santé mentale qui l'ont forcé à cesser ses activités. C'est ce qui explique son absence à l'audience ayant mené à la Décision 2009. Il admet que la gestion des obligations et responsabilités de 9141 à titre de propriétaire et exploitant de véhicule lourd était déficiente, notamment en raison de la charge de travail excessive pour une seule personne.

[66] Par la suite, entre 2010 et 2016, il a œuvré à titre de salarié d'une entreprise de transport, spécialisée en déménagement. C'est de cet employeur qu'il a acquis une nouvelle entreprise en 2017 ainsi que les connaissances requises à l'exploitation d'une entreprise ayant comme activité le transport de marchandise.

[67] Quant à BE, elle est spécialisée dans le déménagement. Or, en date de la présente demande, elle n'est ni propriétaire ni exploitant de véhicules lourds et n'a aucun employé. Elle a réorienté ses activités vers l'entreposage depuis 2023. Elle ne loue plus de véhicules lourds.

[68] Malgré tout, M. Audet désire poursuivre ses démarches afin de se voir retirer la cote de sécurité « insatisfaisant » appliquée à titre d'administrateur.

[69] Lors de son témoignage, M. Audet explique que c'est de bonne foi qu'il pensait pouvoir agir à titre d'administrateur d'une entreprise inscrite au Registre. Selon sa compréhension de la *LPECVL*, la cote de sécurité « insatisfaisant », lui ayant été appliquée à la suite de la décision 2009, s'effaçait en même temps que la cessation des activités de 9141, et ce, au même titre qu'une faillite libère un débiteur de ses obligations.

[70] Contre-interrogé quant aux motifs justifiant notamment sa fausse déclaration sur le formulaire de mise à jour annuelle au Registre en 2023, alors qu'il avait été avisé respectivement par le SC et l'inspecteur Cardin en juillet et août 2022 de

l'incompatibilité de ses fonctions d'administrateur alors qu'il est sur la Liste, il réitère que, selon sa compréhension, la cote de sécurité « insatisfaisant » lui ayant été appliquée par la Décision 2009 avait été retirée en même temps que la cessation des activités de 9141.

[71] C'est également ce qui justifie qu'il a continué à opérer une entreprise de transport entre juillet 2022 et l'audience de la présente demande. Il invoque sa bonne foi.

[72] À plusieurs autres reprises durant l'audience publique, M. Audet exprime son incompréhension concernant la relation entre la cote de sécurité « insatisfaisant » lui ayant été appliquée à titre d'administrateur de 9141 et son rôle d'administrateur d'une nouvelle entreprise, soit BE.

[73] Quant aux mesures mises en place afin de justifier la réévaluation de sa cote de sécurité à titre d'administrateur, il affirme que le Dossier PEVL de BE démontre qu'il peut gérer adéquatement une entreprise de transport.

[74] Afin de corroborer ses propos, il dépose en preuve un document modèle intitulé « Règlements et comportements aux employés de Blais Express ». Pour l'essentiel, celui-ci traite du port du chandail avec logo de BE et des bottes de sécurité, de l'heure de début de la journée afin d'effectuer la ronde de sécurité, de la consommation de drogue et d'alcool, du respect des règlements sur la route, du plein d'essence et de la vérification de certaines composantes, tel le niveau d'huile, le lave-vitre et le liquide refroidissant. Ce document est non signé et non daté.

[75] Il confirme cependant qu'aucune politique de sanction graduée n'est en place dans l'entreprise.

M. Audet a-t-il pris des moyens efficaces ou mis en place des mesures concrètes permettant à la Commission de lui retirer la cote de sécurité « insatisfaisant » appliquée à titre d'administrateur ?

[76] La Commission doit agir dans le cadre des objectifs de la *LPECVL*, qui sont d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et d'assurer la sécurité de ces chemins²³.

²³ Préc., note 1, art. 1.

[77] Comme mentionné précédemment à la présente décision, la Commission peut retirer une cote « insatisfaisant » appliquée à un administrateur lorsqu'elle estime que la personne a pris des moyens efficaces ou mis en place des mesures concrètes permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque, ayant été l'objet de la mesure administrative, est corrigé et ne se répétera plus. Elle peut aussi retirer la cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle a appliquée, en vertu du deuxième alinéa de l'article 27, à un administrateur ou un associé d'une personne inscrite²⁴.

[78] En d'autres termes, la Commission doit s'assurer que M. Audet ne démontre plus un comportement à risque.

[79] Le fardeau de cette preuve lui appartient.

[80] La Décision 2009 soulève certaines déficiences dans le comportement de M. Audet à titre d'administrateur d'une entreprise inscrite au Registre comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds. Bien que certaines de celles-ci aient été adressées comme la tenue des dossiers « conducteur », la preuve prépondérante démontre que d'autres n'ont pas fait l'objet de mesures concrètes. Il en est ainsi, notamment de la tenue des dossiers « véhicule », de l'entretien mécanique des véhicules lourds, des heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds et de l'absence de politique de sanction graduée.

[81] Il est à noter que ces mêmes déficiences avaient été soulevées à la Décision de février 2007. Celles-ci auraient dû être corrigées à la suite de la formation sur la *LPECVL* ordonnée à celle-ci.

[82] Bien que M. Audet allègue avoir acquis de l'expérience alors qu'il agissait comme employé d'une entreprise de transport entre 2010 et 2016, une preuve postérieure, soit une visite en entreprise de BE par CRQ démontre que ces mêmes déficiences sont toujours présentes.

[83] De surcroît, le témoignage de M. Audet ne démontre pas que des mesures concrètes postérieures à cette visite ont été prises afin de corriger ces déficiences.

[84] Aucune preuve n'a été faite quant aux connaissances de M. Audet au regard de la tenue des dossiers « véhicule » et des heures de conduite et de repos. Une certaine preuve a été faite quant aux entretiens préventifs, quoiqu'incomplète. Enfin, le

²⁴ Préc., note 6.

document intitulé « Règlements et comportements aux employés de Blais Express » est peu précis quant aux obligations des conducteurs de véhicules lourds.

[85] La Commission rappelle également la recommandation, à la fin du SI de l'agent Tessier, de mandater un consultant en transport afin de l'aider à respecter les obligations de BE à titre de propriétaire et exploitant de véhicule lourd.

[86] D'autre part, la Commission est préoccupée par le mépris de M. Audet face à la *LPECVL* alors qu'il continue à occuper les fonctions d'administrateur d'une entreprise de transport depuis au moins juillet 2022, sachant qu'il est inscrit sur la Liste et que cette fonction est incompatible avec son statut. En effet, M. Audet en a formellement été avisé par le SC et l'inspecteur de la Commission qui l'ont invité à présenter une demande de réévaluation de sa cote à titre d'administrateur dans les meilleurs délais, ce qu'il n'a fait que la journée même de l'audience.

[87] De surcroît, il déclare faussement ne pas être inscrit à la Liste à la mise à jour annuel de l'inscription de BE en août 2023 sachant l'information fausse, et atteste même solennellement de la véracité de cette information.

[88] Encore à l'audience, M. Audet continue d'affirmer que la cote de sécurité qui lui a été appliquée à titre d'administrateur en 2009 ne devrait pas influencer la cote de sécurité de BE, ce qui démontre une totale incompréhension de la *LPECVL* par M. Audet.

[89] La Commission rappelle qu'il importe, pour les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, de posséder l'ensemble des connaissances nécessaires, et ce, afin de garantir aux usagers de la route un comportement qui respecte les lois et règlements qui leur sont applicables en matière de sécurité routière et pour préserver l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique.

[90] La Commission est donc d'avis que la preuve administrée est insuffisante pour convaincre la Commission que le comportement déficient constaté dans la Décision 2009 est corrigé et qu'il ne se répétera plus.

[91] La Commission estime donc que M. Audet n'a pas démontré que des moyens efficaces ou des mesures concrètes ont été mis en place permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque, ayant été l'objet de l'application de la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant », est corrigé et ne se répétera plus.

[92] Elle rejette donc la demande en réévaluation de la cote de sécurité « insatisfaisant » appliquée à M. Audet à titre d'administrateur.

M. Audet est-il un administrateur ayant une cote de sécurité « insatisfaisant » et exerçant une influence déterminante sur BE ?

[93] La DAJ a le fardeau de démontrer à la Commission que M. Audet est, d'une part, inscrit à la Liste et, d'autre part, qu'il est un administrateur qui exerce une influence déterminante sur BE. Si elle en fait la preuve prépondérante, la Commission doit attribuer à BE une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »²⁵.

[94] M. Audet reconnaît à l'audience et auprès de l'inspecteur de la Commission qu'il s'est vu attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant » par la Commission lors de la Décision 2009 et qu'il est aussi administrateur de BE comme inscrit au REQ.

[95] De plus, l'adresse de M. Audet, inscrit à la Liste, correspond à celle de M. Audet administrateur de BE.

[96] Les renseignements contenus au REQ sont publics et ce sont les entreprises qui sont responsables de l'exactitude des renseignements qu'elles y déclarent²⁶. De plus M. Audet confirme ses fonctions comme unique administrateur de BE.

[97] L'administrateur est une personne qui, en vertu des pouvoirs que détient le conseil d'administration, a le contrôle ultime sur les destinées de la société opérante.

[98] Puisque la preuve démontre que M. Audet agit comme unique administrateur de BE, il a, par sa fonction, une influence déterminante sur celle-ci, notamment au niveau de la gestion de la conformité des obligations et responsabilités d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[99] Ainsi, après analyse de la preuve, la Commission en conclut que M. Audet est inscrit à la Liste et exerce une influence déterminante sur BE concernant la gestion de ses opérations, notamment celles liées aux activités de transport.

[100] Par conséquent, elle accueille la demande et modifie la cote de sécurité de BE pour une cote de sécurité « insatisfaisant ».

²⁵ *Id.*, art. 27.

²⁶ *Loi sur la publicité légale des entreprises*, RLRQ, c. P-44.1, art. 13.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

Demande 892951

ACCUEILLE la demande;

REMPLECE la cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » attribuée à 9396-0813 Québec inc. par la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** »;

INTERDIT à 9396-0813 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd.

Demande 1024779

REJETTE la demande;

MAINTIENT la cote de sécurité « **insatisfaisant** » appliquée à monsieur Sylvain Audet à titre d'administrateur;

INTERDIT à Sylvain Audet de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd.

Nadia Lavigne, avocate
Juge administrative

p. j. Avis de recours
c. c. M^e Jean-Philippe Dumas, avocat pour la Direction des affaires juridiques de la Commission des transports du Québec
M^e Léa Domingue, avocate pour 9396-0813 Québec inc. et Sylvain Audet.

ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Révision (ne s'applique pas aux décisions individuelles concernant le transport rémunéré de personnes par automobile)

Veuillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, chapitre P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réviser une décision qu'elle a rendue en vertu de l'une ou l'autre de ces lois et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

- 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 :

MONTREAL

Commission des transports du Québec
140, boul. Crémazie Ouest, bureau 1100
Montréal (Québec) H2P 1C3
N° sans frais : 1 888 461-2433

QUEBEC

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

Contestation devant le Tribunal administratif du Québec

Conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et l'article 208 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (RLRQ, chapitre T-11.2), toute décision de la Commission peut être contestée devant le TAQ 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.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le TAQ aux adresses suivantes :

MONTREAL

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

QUEBEC

Tribunal administratif du Québec
575, rue Jacques-Parizeau
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : 418 643-3418

N° sans frais ailleurs au Québec : 1 800 567-0278