

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2018 QCCTQ 1256  
DATE DE LA DÉCISION : 20180522  
DATE DE L'AUDIENCE : 20180508, à Montréal et Québec  
(par visioconférence)  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 440041  
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement  
MEMBRE DE LA COMMISSION : André J. Chrétien

---

**9192-6378 Québec inc.**

et

**Rami Khoury**  
(Président et administrateur)

Personnes visées

### DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 9192-6378 Québec inc. (l'entreprise) afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*<sup>1</sup> (la *Loi*).

### LA MISE EN CONTEXTE

[2] Les déficiences reprochées à l'entreprise, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, sont énoncées à l'avis d'intention et de convocation (l'Avis), daté du 8 janvier 2018, que la Direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) lui a transmis, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*. Un « Rapport de vérification de comportement – Traitement administratif »<sup>2</sup> ainsi que ses annexes de la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission (la DSCI) sont joints à l'Avis et déposés au dossier.

---

<sup>1</sup> RLRQ, chapitre P-30.3

<sup>2</sup> Pièce CTQ-5

[3] L'Avis a également été transmis à Rami Khoury (M. Khoury), administrateur et dirigeant de l'entreprise.

[4] Les événements considérés pour établir les déficiences de l'entreprise sont énumérés à son dossier de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (le dossier PEVL). Ce document 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] Le dossier PEVL de l'entreprise daté du 17 janvier 2017<sup>3</sup> établit que, au cours de la période du 18 janvier 2015 au 17 janvier 2017, elle a accumulé 17 points à la zone de comportement « Sécurité des opérations » alors que le seuil à ne pas atteindre est de 13 points.

[6] Au cours de la même période, l'entreprise a accumulé 19 points à la zone « Comportement global de l'exploitant » alors que le maximum à ne pas atteindre est de 15 points.

[7] Pour cette période, le dossier PEVL se résume ainsi pour la zone de comportement « Sécurité des opérations » :

- trois infractions concernant l'utilisation d'un cellulaire au volant;
- quatre infractions concernant un non-respect des heures de conduite et de repos;
- une infraction concernant un feu jaune;
- une infraction concernant un excès de vitesse;
- trois infractions concernant une signalisation non respectée;
- deux mises hors service d'un conducteur;
- une infraction concernant un feu rouge;
- une infraction concernant la liste des déficiences;
- une infraction concernant la ronde de sécurité;
- une infraction concernant un rapport de ronde de sécurité;
- une infraction concernant un panneau d'arrêt;
- une infraction concernant une fiche journalière.

[8] Lors de l'audience du 8 mai 2018, l'entreprise est représentée par M. Khoury qui est président et unique actionnaire et par M<sup>e</sup> Mélanie Zawahiri. La DAJ est représentée par M<sup>e</sup> François Laurendeau.

---

<sup>3</sup> Pièce CTQ-1

### **LA NATURE DE LA DEMANDE**

[9] Le présent dossier a été transmis à la Commission puisque la SAAQ, selon sa politique administrative, a identifié l'entreprise comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque pour les usagers des chemins publics.

[10] La politique d'évaluation et le système de pointage de la SAAQ ne lient pas la Commission dans son évaluation du comportement d'une personne ou d'une entreprise, mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission.

[11] La Commission doit examiner et déterminer si les faits et gestes ou événements mis en preuve démontrent un comportement déficient de l'entreprise dans l'exploitation de véhicules lourds et, advenant constatation d'un comportement déficient, si les déficiences peuvent être corrigées ou non par l'imposition de conditions.

[12] Le rôle de la Commission ne se limite pas à constater les déficiences, mais à apprécier également le comportement global de la personne visée ainsi que les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

### **LE DROIT**

[13] 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.

[14] L'article 12 de la *Loi* prévoit quant à lui ce qui suit :

« La Commission attribue à une personne inscrite l'une des cotes de sécurité suivantes : « **satisfaisant** », « **conditionnel** » ou « **insatisfaisant** ».

[...]

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

[15] L'article 36 de la *Loi* prévoit que la Commission peut, lorsqu'elle exerce ses pouvoirs, considérer les inspections et les contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité et, le cas échéant, les mesures correctrices apportées par une personne inscrite.

## **L'ANALYSE**

[16] La Commission entend, lors de l'audience, le témoignage de Caroline Doyon (Mme Doyon), technicienne en administration à la SAAQ, et celui de M. Khoury.

[17] Mme Doyon dépose une première mise à jour du dossier PEVL de l'entreprise, datée du 31 mars 2017, couvrant la période du 1<sup>er</sup> avril 2015 au 31 mars 2017<sup>4</sup>. Son témoignage consiste en une description détaillée des événements apparaissant au dossier PEVL et à la mise à jour.

[18] Elle compare le dossier PEVL de l'entreprise du 17 janvier 2017 avec celui du 31 mars 2017 et elle indique à la Commission les ajouts et les retraits qui ont été inscrits au dossier PEVL entre ces deux dates.

[19] Le nombre de points accumulés à la zone de comportement « Sécurité des opérations » indique, à la mise à jour du 31 mars 2017, 29 points d'accumulés sur un seuil à ne pas atteindre de 13. Le nombre de points accumulés à la zone « Comportement global de l'exploitant » est de 31 sur un seuil de 15 à ne pas atteindre. Il y a par ailleurs 2 points d'inscrits sur un maximum à ne pas atteindre de 10 points à la zone de comportement « Implication dans les accidents ».

[20] Elle dépose par la suite une deuxième mise à jour, datée du 29 novembre 2017, couvrant la période du 30 novembre 2015 au 29 novembre 2017<sup>5</sup>. Celle-ci indique qu'il y a à la zone « Sécurité des opérations » 52 points d'accumulés sur un seuil à ne pas atteindre de 13 points. À la zone « Comportement global de l'exploitant », l'entreprise a accumulé 58 points sur un maximum de 15 points à ne pas atteindre.

[21] Le 25 avril 2018, une mise à jour au dossier PEVL couvrant la période du 26 avril 2016 au 25 avril 2018<sup>6</sup> indique que le nombre de points accumulés à la zone de Comportement « Sécurité des opérations » est de 58 points sur un seuil à ne pas atteindre de 13 points. À la zone « Comportement global de l'exploitant », l'entreprise a accumulé 64 points sur un seuil de 15 à ne pas atteindre.

[22] M. Khoury explique qu'il exploite son entreprise depuis 2008. Il fait la livraison de marchandises générales (textile, lingerie, etc.). Il est le chef d'orchestre dans son entreprise. Il joue le rôle d'administrateur, il peut à l'occasion travailler dans son entrepôt pour aider ses employés, il embauche les conducteurs de l'entreprise, etc.

---

<sup>4</sup> Pièce CTQ-2

<sup>5</sup> Pièce CTQ-3

<sup>6</sup> Pièce CTQ 4

[23] Il mentionne qu'il y a au sein de son entreprise 5 à 6 employés qui travaillent dans l'entrepôt et 6 conducteurs de véhicules lourds.

[24] L'entreprise est propriétaire d'un véhicule lourd. Elle loue à la semaine chez Discount à Laval entre 4 et 5 véhicules selon le nombre de livraisons à faire dans une semaine.

[25] M. Khoury mentionne que lorsqu'il est informé qu'un des conducteurs commet une infraction au *Code de la sécurité routière*<sup>7</sup>, il n'a pas de politique de gradation des sanctions. Il ne fait que leur parler sans plus. Ces derniers ne reçoivent aucune conséquence à la suite des infractions qu'ils commettent.

[26] M. Khoury avoue qu'il doit établir une politique sérieuse de sanctions graduées afin de conscientiser les conducteurs pour qu'ils respectent les règles de conduite lorsqu'ils sont au volant d'un véhicule lourd.

[27] Concernant les infractions inscrites au dossier PEVL, il donne des explications sur la plupart d'entre elles. Il indique qu'il a congédié à ce jour deux à trois conducteurs. Il précise que la majorité des conducteurs qui ont commis des infractions ont tous quitté l'entreprise par eux-mêmes. Il ajoute que la plupart de ces conducteurs sont demeurés en poste dans son entreprise pour une période de moins d'un an.

[28] Lors de l'embauche d'un conducteur, il mentionne qu'il évalue ses compétences et accompagne le nouveau conducteur sur la route pour une demi-journée.

[29] Après ce premier contact, il mentionne que le nouveau conducteur est accompagné par un conducteur d'expérience pour faire des livraisons durant une période donnée.

[30] La problématique principale de ce dossier concerne les nombreuses infractions accumulées au fil du temps à la zone « Sécurité des opérations ». Au moment de la transmission du dossier PEVL le 17 janvier 2017, l'entreprise avait accumulé plus de 130 % du nombre de points à ne pas atteindre à la zone de comportement « Sécurité des opérations ». De plus, lors de la première mise à jour du dossier PEVL, datée du 31 mars 2017, donc presque 3 mois plus tard, le nombre de points accumulés avait presque doublé passant de 17 points à 29 points atteignant 223 % du nombre de points à ne pas atteindre.

[31] Huit mois après, soit le 29 novembre 2017, une nouvelle mise à jour du dossier PEVL indiquait que le nombre de points accumulés à la zone « Sécurité des opérations » indiquait 52 points sur 13 points. L'entreprise avait accumulé plus de 400 % du nombre

---

<sup>7</sup> RLRQ, chapitre C-24.2

de points à ne pas atteindre. À la zone « Comportement global de l'exploitant », il y avait 58 points d'accumulés sur 15 atteignant 386 % du nombre de points à ne pas atteindre.

[32] Le 25 avril 2018, la dernière mise à jour indique 58 points sur un maximum de 13 à ne pas atteindre à la zone de comportement « Sécurité des opérations » atteignant 446 % du nombre de points à ne pas atteindre. À la zone « Comportement global de l'exploitant », 64 points sont inscrits sur 15 atteignant 446 % du nombre de points à ne pas atteindre.

[33] Malgré le fait que M. Khoury démontre aujourd'hui une ouverture pour suivre des formations, d'instaurer une politique disciplinaire avec des sanctions graduées, il demeure qu'à ce jour il n'a rien fait de cela. Aucune demande proactive pour améliorer de manière concrète la « Sécurité des opérations » concernant son entreprise n'a été prise.

[34] Il ressort clairement du témoignage de M. Khoury qu'il ne connaît pas l'étendue des obligations qui incombent à son entreprise, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, notamment au niveau des règles applicables à la tenue des dossiers conducteurs et véhicules et aux heures de conduite, de travail et de repos.

[35] L'entreprise ne possède aucune politique d'entreprise et aucun calendrier des entretiens périodiques et des vérifications annuelles obligatoires. La Commission n'a, par ailleurs, aucune indication lui permettant de conclure que l'entretien qui est effectué sur le véhicule s'apparente à l'entretien obligatoire devant être effectué au moins une fois tous les six mois.

[36] Aucun suivi avec les chauffeurs n'est fait à la suite des infractions commises par ces derniers et aucune mesure disciplinaire ne leur est imposée.

[37] La Commission est d'avis que l'entreprise, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, présente des comportements déficients en regard de la sécurité des véhicules.

[38] Il reconnaît qu'il a besoin d'aide et qu'il est dépourvu de connaissances dans l'exploitation d'une entreprise en transport.

[39] Concernant les fiches journalières des conducteurs, M. Khoury a mentionné qu'il les ramassait chaque semaine et qu'il les déposait dans le dossier du conducteur.

[40] Pour les heures de conduite et de repos, il a indiqué qu'il s'assurait que les conducteurs ne conduisent pas plus que 13 heures durant un quart de travail.

[41] Lorsque la DAJ lui a demandé à l'audience qu'elle a été sa réaction lorsqu'il recevait des lettres d'avertissement de la SAAQ pour l'informer du dossier PEVL de son entreprise qui s'aggravait de mois en mois, sa réponse a été évasive, sans conviction.

[42] Il a avoué que malgré les graves problèmes que connaît son entreprise, il n'a fait aucune démarche pour y remédier. Il avoue qu'il n'a pas cherché d'aide à l'extérieur.

[43] Quant à M. Khoury, à titre d'administrateur de l'entreprise, ses tâches sont de première importance eu égard à la gestion de la sécurité routière, il a donc une influence déterminante, mais ne possède pas, selon la preuve soumise, une connaissance suffisante des obligations qu'imposent la *Loi* et la réglementation en matière de gestion de la sécurité routière.

[44] En conséquence, la Commission va lui attribuer la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » puisqu'il s'avère essentiel pour la Commission de protéger la sécurité des usagers et, pour ce faire, elle doit s'assurer que M. Khoury possède les connaissances nécessaires pour mettre en circulation ou exploiter tout véhicule lourd.

[45] M. Khoury pourra, lorsqu'il possèdera les connaissances nécessaires, se présenter devant la Commission pour demander une réévaluation de sa cote de sécurité.

### **LA CONCLUSION**

[46] La Commission va donc attribuer la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » à 9192-6378 Québec inc. et appliquer cette cote à Rami Khoury, administrateur de 9192-6378 Québec inc.

**PAR CES MOTIFS,**                    **la Commission des transports du Québec :**

**ACCUEILLE**                            la demande;

**REMPLECE**                            la cote de sécurité de 9192-6378 Québec inc. portant la mention « **satisfaisant** » par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** »;

**APPLIQUE**                            à Rami Khoury, à titre d'administrateur, la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** »;

**INTERDIT** à 9192-6378 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

**INTERDIT** à Rami Khoury, à titre d'administrateur, de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd.

André J. Chrétien, avocat  
Juge administratif

p. j. Avis de recours

c. c. M<sup>e</sup> François Laurendeau, avocat à la DAJ  
M<sup>e</sup> Mélanie Zawahiri, avocate des personnes visées

## ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (RLRQ, chapitre S-6.01) 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 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 :

### MONTRÉAL

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

### QUÉBEC

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

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le 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.

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

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

### MONTRÉAL

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

### QUÉBEC

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