

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2018 QCCTQ 1682

DATE DE LA DÉCISION : 20180703

DATE DE L'AUDIENCE : 20180529, à Montréal

NUMÉROS DES DEMANDES : 353248, 295358 et 295397

OBJET DES DEMANDES : Vérification du comportement d'un propriétaire  
et exploitant de véhicules lourds  
  
et  
Évaluation du comportement d'un conducteur  
de véhicules lourds

MEMBRE DE LA COMMISSION : Stéphane Bergevin

---

**9144-6310 Québec inc.**

*Raison sociale : Transport AF Fortin*

et

**9222-8485 Québec inc.**

*Raison sociale : Transport Vyan Fortin*

et

**François S. Fortin (Administrateur)**

et

**François S. Fortin (Conducteur)**

Personnes visées

### **DÉCISION**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 9144-6310 Québec inc. (9144), de 9222-8485 Québec inc. (9222) ainsi que celui de leur administrateur, François S. Fortin (M. Fortin), afin de décider si les déficiences qui leur sont reprochées affectent leur 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).

---

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

[2] La Commission doit aussi décider si le dossier personnel de conducteur de véhicules lourds de M. Fortin présente des déficiences pouvant affecter son droit de conduire un véhicule lourd.

[3] Les dossiers procèdent sous une preuve commune lors d'une audience publique tenue le 29 mai 2018. 9144, 9222 et M. Fortin sont présents et par choix, non représentés. La Direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) est représentée par M<sup>e</sup> Jean-Philippe Dumas.

## **LES FAITS**

### **Dossiers propriétaires et exploitants de véhicules lourds**

[4] Les déficiences reprochées à 9144 et 9222 sont énoncées à l'Avis d'intention et de convocation (l'Avis) que la DAJ leur a transmis le 4 novembre 2015, tel qu'amendé le 13 janvier 2016 et le 16 octobre 2017, le tout conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*. Le rapport de vérification de comportement (et ses annexes) de la Direction des Services à la clientèle et de l'inspection de la Commission (DSCI) sont joints à l'Avis et déposés au dossier.

[5] La Commission est saisie de la présente affaire puisque 9144 et 9222 ont dépassé les seuils applicables à la zone « Comportement global de l'exploitant » en ayant accumulé respectivement 20 points et 28 points, alors que les seuils à ne pas atteindre sont respectivement de 15 points et de 22 points.

[6] Les événements considérés pour établir ces déficiences sont énumérés au relevé périodique de comportement communément appelé PEVL. Ce document est constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (politique), conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[7] Pour la période du 27 mars 2014 au 11 mars 2015, le dossier PEVL de 9144 fait entre autres état de ce qui suit:

- deux (2) infractions pour non-respect des heures;
- une (1) infraction pour signalisation non respectée;
- une (1) infraction pour fiche journalière;
- une (1) infraction pour rapport de vérification;
- une (1) infraction pour surcharge masse totale;

- une (1) infraction pour surcharge axiale;
- une (1) mise hors service véhicule liée aux freins;
- une (1) mise hors service conducteur.

[8] Pour la période du 2 avril 2014 au 29 octobre 2015, le dossier PEVL de 9222 fait entre autres état de ce qui suit :

- deux (2) infractions pour non-respect des heures;
- une (1) infraction pour immobilisation non sécuritaire;
- une (1) infraction pour fiche journalière;
- une (1) infraction pour refus de déplacement;
- un (1) panneau d'arrêt;
- deux (2) infractions pour chargement non-conforme;
- une (1) infraction pour port de ceinture de sécurité;
- deux (2) infractions pour surcharge masse totale;
- une (1) infraction pour hauteur excessive.

[9] L'Avis indique de plus que la Commission a été informée par la SAAQ et par Contrôle Routier Québec (CRQ) que 9144 et 9222 « *effectuaient des transports de bois non ouvré alors que les véhicules impliqués présentaient des surcharges importantes et que M. Fortin connaissait et participait activement à ces transports* ».

[10] Ainsi, selon l'Avis, entre le 1<sup>er</sup> novembre 2014 et le 31 janvier 2015, la preuve amassée démontre que 9144 et M. Fortin « *ont effectués 96 transports et 79 de ceux-ci ne respecteraient pas la limite de charge maximale permise* », en ayant des surcharges variant de 4 710 à 17 980 kilogrammes.

[11] L'Avis indique également que M. Fortin est administrateur et dirigeant de 9144 et de 9222 et semble exercer une influence déterminante au sein de celles-ci.

### **Dossier conducteur de véhicules lourds**

[12] Les déficiences reprochées à M. Fortin à titre de conducteur de véhicules lourds sont énoncées à l'Avis d'intention (l'Avis) émis par la DAJ, qui lui a été transmis le 4 novembre 2015, conformément à l'article 5 de la *Loi sur la justice administrative*<sup>2</sup>. Était joint à cet Avis et déposés au dossier, le rapport d'intervention de la DSCI auprès d'un conducteur de véhicule lourd ainsi que ses annexes.

---

<sup>2</sup> RLRQ, chapitre J-3.

[13] Cet avis fait état que pour la période du 6 mars 2013 au 5 mars 2015, M. Fortin a accumulé 17 points à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » sur un seuil à ne pas atteindre de 12.

[14] Le dossier de comportement du conducteur de véhicule lourd constitué par la SAAQ (CVL), révèle les infractions suivantes :

- quatre (4) infractions concernant le non-respect des heures;
- une (1) infraction concernant un rapport de vérification;
- une (1) infraction concernant une fiche journalière;
- une (1) mise hors service conducteur;
- un (1) excès de vitesse.

#### **Témoignage de Madame Line Martineault**

[15] Madame Line Martineault (Mme Martineault), technicienne en administration à la SAAQ, présente et explique les dossiers des personnes visées.

[16] Le dossier PEVL de 9144 en date du 11 mars 2015<sup>3</sup> ainsi que ses mises à jour en date du 11 avril 2016<sup>4</sup> et du 1<sup>er</sup> février 2018<sup>5</sup> sont déposés ainsi que le dossier PEVL de 9222 en date du 29 octobre 2015<sup>6</sup> et sa mise à jour en date du 21 août 2017<sup>7</sup>.

[17] Les toutes dernières mises à jour du dossier PEVL de 9144<sup>8</sup> et de 9222<sup>9</sup> en date du 16 mai 2018 qui couvre la période du 17 mai 2016 au 16 mai 2018 sont également déposées. Mme Martineault compare ces dossiers avec ceux du 11 mars 2015.

[18] La DAJ dépose également le dossier du conducteur de véhicules lourds (dossier CVL) en date du 5 mars 2015<sup>10</sup> ainsi qu'une mise à jour en date du 6 décembre 2016<sup>11</sup> et du 17 mai 2016 au 16 mai 2018. Mme Martineault compare les mises à jour avec le dossier CVL du 5 mars 2015.

---

<sup>3</sup> Pièce CTQ-1.

<sup>4</sup> Pièce CTQ-2.

<sup>5</sup> Pièce CTQ-3.

<sup>6</sup> Pièce CTQ-5.

<sup>7</sup> Pièce CTQ-6.

<sup>8</sup> Pièce CTQ-4.

<sup>9</sup> Pièce CTQ-7.

<sup>10</sup> Pièce CTQ-9.

<sup>11</sup> Pièce CTQ-10.

[19] Elle indique à la Commission les ajouts et les retraits qui ont été inscrits au dossier PEVL et au dossier CVL entre les dates mentionnées plus haut.

[20] Elle indique, de plus, qu'entre le 26 janvier 2015 et le 19 janvier 2017, la SAAQ a transmis à M. Fortin, à 9144 et à 9222 des lettres les avertissant de la détérioration de leurs dossiers et les informant du transfert à la Commission des dossiers de 9144, 9222 et du dossier personnel de conducteur de véhicules lourds de M. Fortin.

### **Intervention de Contrôle Routier Québec du 6 février 2015**

[21] M. Jérémy Roy (M. Roy), agent de Contrôle Routier Québec (CRQ), vient expliquer à la Commission les circonstances de son intervention du 6 février 2015.

[22] Il est en compagnie de son collègue M. Sébastien Drolet (M. Drolet), vers 10:30, sur l'accotement de la route 155, direction nord, au kilomètre 2.

[23] Il a observé un ensemble de véhicules lourds, soit un camion 12 roues qui tirait une remorque 3 essieux avec un chargement de bois non ouvré à l'arrière, comprenant une tourelle autochargeuse qui se dirigeait en direction nord, avec des pneus arrières affaissés.

[24] Ils interceptent l'ensemble de véhicules après le village de Grandes-Piles au kilomètre 10, identifient les véhicules par les certificats d'immatriculation remis par le conducteur (qu'ils identifient comme étant M. Fortin avec son permis de conduire) et constatent que les véhicules sont des véhicules lourds et que l'exploitant est 9144.

[25] M. Roy et son collègue M. Drolet font la vérification d'usage des documents et demandent à M. Fortin son permis de conduire sa fiche journalière pour la journée ainsi que pour les 14 jours précédents.

[26] M. Fortin n'a pas rempli de fiche journalière pour la journée. M. Roy demande à M. Fortin s'il a rempli un rapport de vérification avant départ et ce dernier répond que non. M. Roy indique qu'à ce moment, M. Fortin est déjà à l'extérieur d'un rayon de 160 km de son port d'attache et se dirige vers un endroit qui se situe encore plus loin de son port d'attache.

[27] Compte tenu que M. Fortin n'est pas en mesure de produire auprès des agents du CRQ sa fiche journalière, une mise hors service interdisant à M. Fortin de conduire un véhicule lourd pendant 72 heures consécutives, soit jusqu'au 9 février 2015, est effectuée.

[28] M. Roy et son collègue ont pesé l'ensemble de véhicules avec des pèse-roues et constatent une surcharge axiale de 2 450 kg sur les essieux arrière d'un camion porteur.

[29] Au cours de cette intervention, ils se rendent également compte d'une fuite d'air à cause d'un bruit très prononcé. M. Fortin les avise alors qu'il ne peut fermer le contact de son véhicule lourd, car le démarreur ne fonctionne pas et il pourrait alors ne pas être en mesure de redémarrer le véhicule lourd.

[30] M. Roy et son collègue ont donc effectué un test d'air, et ont constaté un bris mécanique au système de freinage, le compresseur ne permet pas d'atteindre ou de maintenir la pression minimale requise, ce qui est dû, selon lui, à un récepteur de freinage défectueux. La pression minimale alors constatée est de 70 lbs/po2.

[31] M. Roy et son collègue analysent les fiches journalières des 14 jours précédents et constatent que M. Fortin a conduit plusieurs fois en contravention des normes relatives aux heures de repos et aux heures de conduite prévues par règlement, et des constats d'infractions sont émis.

### **Enquête de CRQ**

[32] Jean-Denis Bédard (M. Bédard), enquêteur à CRQ, vient expliquer à la Commission les circonstances de son enquête.

[33] Le ou vers le 11 décembre 2014, CRQ reçoit une dénonciation à l'effet que 9144, 9222, et M. Fortin effectuent des transports de bois non ouvré alors que leurs véhicules présentent de façon répétée des surcharges importantes.

[34] Dès la réception de cette dénonciation, huit interventions sur route ont lieu entre les 16 décembre 2014 et le 18 février 2015 concernant 9144 et 9222, et cinq d'entre elles constatent des infractions de surcharge, de signalisation non respectée et d'heures de conduite.

[35] M. Bédard explique également qu'il a déjà fait une inspection en entreprise en janvier 2014, moment où il a rencontré M. Fortin. 9144, 9222, et M. Fortin ont été

convoquée en audience à la Commission en avril 2014 et la décision 2014 QCCTQ 2474<sup>12</sup> a été rendue par la Commission le 8 octobre 2014 (la décision Jacques).

[36] Il rencontre un témoin le 2 février 2015, qui lui réitère que 9144, 9222, et M. Fortin effectuent des transports de bois non ouvré alors que leurs véhicules présentent de façon répétée des surcharges importantes, allant de 10,000 kilogrammes à 17 000 kilogrammes. Selon ce témoin, M. Fortin dépasse de façon excessive les heures de conduite permises en vertu de la *Loi*.

[37] Il apprend l'existence de l'intervention de CRQ du 6 février 2015 décrite précédemment au moment où elle se fait, et reçoit la même journée une information d'un témoin à l'effet que M. Fortin devait livrer 12 chargements à l'usine de Produits Forestiers Arbec (Arbec), au cours des deux jours suivants.

[38] M. Bédard appelle Daniel Laflamme, responsable de la balance à la réception des marchandises chez Arbec, lequel confirme qu'il conserve les bons de pesée des véhicules qui font des livraisons. Il lui annonce sa visite le lendemain, en indiquant qu'il voulait voir les bons de pesées de 9144, de 9222 et de M. Fortin.

[39] Les bons de pesées de 9144, de 9222 et de M. Fortin lui sont remis le 10 février 2015. Il constate que, malgré sa mise hors service du 6 février 2015 pour une durée de 72 heures, M. Fortin a signé les bons de livraison et a effectué les livraisons chez Arbec les 7 et 8 février 2015.

[40] De plus, même en accordant au camion ayant effectué l'ensemble des livraisons chez Arbec la charge maximale permise pour ce type de camion, afin de ne pas pénaliser l'exploitant, aucun des chargements constatés sur ces bons de pesée ne respecte les charges maximales permises, les surcharges variant de 4 710 kilogrammes à 17 980 kilogrammes.

[41] Ayant ces informations en mains, lesquelles corroborent la dénonciation et les informations additionnelles au même effet recueillies de deux témoins, CRQ obtient un mandat de perquisition le 18 février 2015 afin de saisir dans les locaux du Syndicat des producteurs de bois du Centre-du-Québec, les bons de pesée, factures de transport, autorisations et/ou billets de transport de bois ainsi que la liste des transports effectués et la

---

<sup>12</sup> 9144-6310 *Québec inc. NIR : R-573820*, 9222-8485 *Québec inc. (Transport Vyian Fortin) NIR : R-594946-7, François Fortin*. (8 octobre 2014) n° 2014 QCCTQ 2474 (Commission des transports du Québec).

preuve de leur paiement relativement à 9144, ou à M. Fortin, pour la période entre le 1<sup>er</sup> novembre 2014 et le 31 janvier 2015.

[42] 96 bons de pesée ou autorisations reliées à 9144 ou à M. Fortin sont alors recueillis et 79 d'entre eux ne respectent pas la limite de charge maximale permise, ce qui représente 82% de ces transports. Malgré tous ces non-respects, seulement quatre constats d'infractions sont émis relativement à ces limites de charge maximale non respectées, et un constat est de plus émis à M. Fortin pour avoir conduit alors qu'il faisait l'objet d'une mise hors service.

[43] En réponse à une question de la Commission, M. Bédard explique l'impact sur le réseau routier de circuler avec un véhicule lourd ayant de telles surcharges. Ces surcharges endommagent autant le réseau routier que les véhicules routiers qui les transportent. Elles causent un allongement des distances de freinage et sont susceptibles de faire chavirer un véhicule lourd, augmentant ainsi le risque d'accident pour le véhicule lourd concerné et pour les usagers des chemins ouverts à la circulation publique.

### **Preuve des personnes visées**

[44] La Commission entend le témoignage de M. Fortin qui commente les infractions inscrites tant au dossier PEVL de 9144 et 9222 de même qu'à son dossier de comportement de conducteur de véhicules lourds.

[45] Il explique qu'il a suivi plusieurs formations au cours des dernières années et que maintenant, toutes les notions de vérifications avant départ et de ronde de sécurité sont bien maîtrisées, de même que les notions reliées aux nombres d'heures de travail maximal permises.

[46] Il explique que les infractions reliées aux obligations découlant du dépassement de la limite de 160 kilomètres de son port d'attache étaient reliées à sa mauvaise compréhension de la *Loi*, car son point de référence était le domicile de sa conjointe, et non le port d'attache de son entreprise.

[47] La Commission lit le passage suivant de la décision Jacques (paragraphe 40), rendue en 2014 : « *il (M. Fortin) souligne, concernant les infractions relatives aux surcharges, qu'au moment où elles ont été commises, il avait des paiements à faire et que c'est ce qui l'a motivé à transporter des charges plus lourdes, car c'était payant de le faire. Maintenant, les paiements sont faits et il n'a plus de raison de faire du transport en surcharge* »

[48] En réponse, il admet avoir continué de faire du transport en surcharge depuis la décision Jacques, dit être « *coupable de bien des affaires* » et explique que c'est pour les mêmes raisons que celles énoncées dans la décision Jacques, soit pour des motifs économiques, qu'il a continué d'en faire, afin de pouvoir « *sauver sa peau* ».

[49] M. Fortin souligne que 9144 et 9222 ont effectué leurs derniers voyages à la fin 2017 et ont cessé l'ensemble de leurs activités commerciales à la fin du mois de janvier 2018.

[50] M. Fortin est maintenant exclusivement conducteur pour la compagnie Transport Michel Marcotte. Il explique ne plus œuvrer dans le domaine du transport forestier, et que dans le cadre de son travail, il n'est pas responsable de l'arrimage, mais strictement de la conduite de son véhicule lourd, qui est un camion fourgon.

## **LE DROIT**

[51] L'article 1 de la *Loi* énonce qu'elle établit des règles particulières applicables aux conducteurs de véhicules lourds dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[52] L'article 26 de la *Loi* habilite la Commission à évaluer si une personne met en péril ou en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins.

[53] Les articles 26 et 27 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.

[54] Plus particulièrement, l'article 27 de la *Loi* prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité de niveau « **insatisfaisant** », ce qui a pour effet d'interdire à une personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, notamment si :

« 1° à son avis, cette personne met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l'intégrité de ces chemins;

2° à son avis, cette personne met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d'une autre loi visée à l'article 23;

3° cette personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité « **conditionnelle** », à moins que cette personne ne démontre que d'autres mesures ont permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de la condition;

4° un associé de cette personne ou, s'il s'agit d'une personne morale, un de ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, à une cote de sécurité « **insatisfaisante** »;

5° elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses associés, ses dirigeants, ses employés ou sur une entreprise visée au deuxième alinéa de l'article 32, que cette personne inscrite soit incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd. »

[55] Le deuxième alinéa de l'article 27 de la *Loi* habilite la Commission à 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 morale.

[56] Suivant les articles 26, 32.1 et 42 de la *Loi*, la Commission peut, de sa propre initiative, faire enquête pour déterminer si les pratiques d'un conducteur mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins.

[57] Le premier alinéa de l'article 31 de la *Loi* habilite la Commission à imposer à un conducteur de véhicule lourd des conditions afin de corriger un comportement déficient et à prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable.

[58] Le deuxième alinéa de l'article 31 de la *Loi* permet à la Commission d'ordonner à la SAAQ d'interdire la conduite d'un véhicule lourd à un conducteur qu'elle juge inapte à conduire en raison d'un comportement déficient qui ne peut être corrigé par l'imposition de conditions. Une personne ainsi interdite ne peut plus conduire un véhicule lourd tant que la Commission n'a pas levé son interdiction.

## L'ANALYSE

### **Dossier PEVL de 9144 et de 9222**

[59] Le dossier PEVL de 9144 et de 9222 a été transmis à la Commission puisque la SAAQ, selon sa politique administrative, a identifié 9144 et 9222 comme ayant des dossiers dont le comportement présente un risque pour les usagers des chemins publics.

[60] La nature des problèmes révélés par leurs dossiers PEVL est multiple et variée. Dans un premier temps, la Commission souligne que la preuve recueillie dans le cadre de l'enquête de CRQ, tant chez Arbec qu'auprès du Syndicat des producteurs de bois du Centre-du-Québec, est accablante relativement au problème des surcharges.

[61] En effet, aucun des transports effectués par 9144 ou M. Fortin chez Arbec les 7 et 8 février 2015 ne respectent les charges maximales permises, les surcharges variant de 4710 kilogrammes à 17 980 kilogrammes.

[62] De plus, le mandat de perquisition effectué dans les locaux du Syndicat des producteurs de bois du Centre-du-Québec a permis de constater que 9144 ou M. Fortin, pour la période entre le 1<sup>er</sup> novembre 2014 et le 31 janvier 2015, ont effectué 96 transports et 79 d'entre eux (soit 82%) ne respectent pas la limite de charge maximale permise.

[63] Non seulement ces surcharges sont répétitives et constatées, mais elles sont volontaires, selon l'aveu même de M. Fortin, car il y trouvait un avantage financier. Il explique que c'est pour les mêmes raisons que celles énoncées dans la décision Jacques qu'il a continué d'en faire, soit pour des raisons économiques, afin de pouvoir « *sauver sa peau* ».

[64] Il est à noter que la décision Jacques date de 2014. La Commission souligne que 9144 et M. Fortin ont déjà comparu en 2009 pour des problèmes liés à la conformité aux normes de charge. À ce moment, la Commission avait maintenu la cote de niveau « **satisfaisant** », car elle était alors confiante que M. Fortin avait corrigé les déficiences de l'entreprise.

[65] La Commission retient aussi du témoignage de M. Bédard l'impact de circuler avec un véhicule lourd ayant de telles surcharges sur le réseau routier. Ces surcharges endommagent autant le réseau routier que les véhicules routiers qui les transportent. Elles causent un allongement des distances de freinage et sont susceptibles de faire chavirer un

véhicule lourd, augmentant ainsi le risque d'accident pour le véhicule lourd concerné et pour les usagers de la circulation publique.

[66] Outre les problèmes de surcharge, la preuve a également démontré que malgré sa mise hors service du 6 février 2015 pour une durée de 72 heures, M. Fortin a signé les bons de livraison et a effectué les livraisons chez Arbec les 7 et 8 février 2015. La Commission ne peut que constater qu'il a volontairement décidé de ne pas respecter la *Loi*.

[67] Au surplus, la preuve révèle des déficiences dans l'administration de la sécurité dans les transports. Un rapport d'intervention en entreprise de CRQ en janvier 2014 découlant de l'inspection en entreprise susmentionnée concernant 9144 et 9222 « *font état que les dossiers conducteurs, les documents d'heures de conduite et de repos et les dossiers d'entretien des véhicules ne sont pas conformes* ».

[68] La Commission constate que ces déficiences ont continué par la suite, elles sont constatées dans les dossiers PEVL de ces entreprises où l'on peut constater entre autres des infractions pour fiche journalière non remplie, rapport de vérification déficient et le nombre d'heures dépassées.

[69] La Commission retient aussi que huit interventions sur route ont lieu entre les 16 décembre 2014 et le 18 février 2015 concernant 9144 et 9222, et cinq d'entre elles constatent des infractions de surcharge, de signalisation non respectée et d'heures de conduite.

[70] Selon la preuve, M. Fortin est l'unique actionnaire et dirigeant de 9144 et 9222. Selon son témoignage, 9144 et 9222 ont effectué leurs derniers voyages à la fin 2017 et ont cessé leurs activités commerciales à la fin du mois de janvier 2018. Cette décision d'affaires fait en sorte qu'il n'a plus à exploiter de véhicules lourds.

[71] La Commission estime que 9144 et 9222 mettent en péril ou en danger de façon répétée la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins par des déficiences qui, à son avis, ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions, compte tenu de la gravité des infractions et de la durée pendant laquelle celles-ci ont été commises.

[72] En conséquence la Commission n'a d'autre choix que d'attribuer à 9144 et 9222 la cote de niveau « **insatisfaisant** » et d'appliquer cette même cote à M. Fortin à titre d'administrateur de ces entités.

**Dossier CVL de François F. Fortin**

[73] Le dossier CVL de M. Fortin a, par ailleurs, été transmis à la Commission puisque la SAAQ, selon sa politique administrative, a identifié M. Fortin comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque pour les usagers des chemins publics. Advenant constatation d'un comportement déficient, la Commission doit décider si les déficiences peuvent être corrigées ou non par l'imposition de conditions.

[74] L'analyse de la preuve documentaire révèle que M. Fortin a un niveau de responsabilités élevé à l'égard des événements inscrits à son dossier.

[75] Les multiples infractions de M. Fortin reliées aux heures et des règles sur les heures de repos et de conduite et l'absence de documents requis comme la fiche journalière dénotent une méconnaissance ou une incompréhension de la *Loi*.

[76] De plus, sa conduite le lendemain et le surlendemain de sa mise hors service conducteur démontre un comportement insoucieux.

[77] La Commission constate cependant que le comportement de M. Fortin s'est amélioré récemment et que sa mise à jour du dossier CVL daté du 17 mai 2018 le démontre.

[78] En effet, les seuils applicables aux zones « Sécurité des opérations », « Implications dans les accidents » et « Comportement global du conducteur » sont tous, en termes de pourcentages, à 50% ou moins des seuils à ne pas atteindre.

[79] De plus, en ce qui concerne la zone « Autres événements au dossier » à son dossier CVL, il a admis que ses calculs reliés au non-respect des heures et des règles sur les heures ne sont pas exacts.

[80] La preuve démontre qu'au fil des dernières années, M. Fortin a suivi plusieurs formations sur la *Loi*. En effet, il a suivi des formations sur la *Loi*, volet gestionnaire, sur la vérification avant départ, sur les heures de conduite et de repos et sur les masses et dimensions entre 2014 et 2016.

[81] La Commission est cependant d'avis que la nature des infractions inscrites au dossier de comportement du conducteur de véhicules lourds de M. Fortin révèle un comportement déficient notamment en ce qui concerne sa connaissance ou sa

compréhension de la *Loi*, y compris sur les heures de conduite et de repos, sur les normes de charges et de dimensions et également eu égard à sa conduite.

[82] La Commission est également d'avis que le comportement déficient de M. Fortin, notamment en ce qui concerne sa connaissance de la *Loi*, sur les heures de conduite et de repos, sur les normes de charges et de dimensions et sur sa conduite, peut être corrigé par l'imposition de mesures appropriées.

### **LA CONCLUSION**

[83] Relativement à 9144 et 9222 , la Commission est d'avis qu'il y a lieu de modifier la cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » qui leur a été attribuée par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » et d'appliquer cette même cote de sécurité à leur administrateur François S. Fortin.

[84] Relativement au dossier conducteur de François S. Fortin, la Commission est d'avis que l'imposition d'une formation portant sur la conduite préventive (volet théorique et pratique), d'une formation sur les heures de conduite et de repos, d'une formation sur les normes de charges et de dimensions et d'une formation sur la *Loi* à M. Fortin sont de nature à corriger les déficiences constatées.

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

#### **Dans la demande 295358**

<b>ACCUEILLE</b>	la demande ;
<b>MODIFIE</b>	la cote de sécurité de niveau « <b>satisfaisant</b> » attribuée à 9144-6310 Québec inc. au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds par la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> »;
<b>INTERDIT</b>	à 9144-6310 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

**APPLIQUE** la cote de sécurité de niveau « **insatisfaisant** » à François S. Fortin à titre d'administrateur de 9144-6310 Québec inc.;

**Dans la demande 353248**

**ACCUEILLE** la demande ;

**MODIFIE** la cote de sécurité de niveau « **satisfaisant** » attribuée à 9222-8485 Québec inc. au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds par la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** »;

**INTERDIT** à 9222-8485 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

**APPLIQUE** la cote de sécurité de niveau « **insatisfaisant** » à François S. Fortin à titre d'administrateur de 9222-8485 Québec inc.;

**Dans la demande 295397**

**ACCUEILLE** la demande ;

**ORDONNE** à François S. Fortin de suivre une formation d'une **durée minimale de six heures, dont deux heures théoriques** portant sur la conduite préventive (volet théorique et pratique), auprès d'un formateur reconnu;

**ORDONNE** à François S. Fortin de suivre une formation d'une **durée minimale de quatre heures** portant sur les heures de conduite et de repos, auprès d'un formateur reconnu;

**ORDONNE** à François S. Fortin une formation portant sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet conducteur, **d'une durée minimale de six heures**, auprès d'un formateur reconnu par la Commission;

**ORDONNE** à François S. Fortin de suivre une formation d'une **durée minimale de quatre heures** portant sur les normes de charges et de dimensions, auprès d'un formateur reconnu;

**ORDONNE** à François S. Fortin de transmettre la preuve écrite du contenu de ces formations ainsi que de son inscription et de sa participation à la Direction des Services à la clientèle et de l'inspection de la Commission des transports du Québec, à l'adresse ci-après mentionnée, et ce, **au plus tard le 3 octobre 2018.**

Stéphane Bergevin, avocat  
Juge administratif

**Coordonnées de la Direction des services à la clientèle  
et de l'inspection de la Commission**

200, chemin Sainte-Foy, 7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V5  
Télécopieurs : 418 644-8034  
514 873-4720

**Coordonnées des formateurs**

Le nom et les coordonnées des formateurs professionnels en sécurité routière sont soumis à titre indicatif seulement et apparaissent sur le site Internet suivant : <http://www.repertoireformations.qc.ca><sup>[1]</sup>

p. j. Avis de recours  
c. c. M<sup>e</sup> Jean-Philippe Dumas, pour la Direction des affaires juridiques de  
la Commission des transports du Québec

---

<sup>[1]</sup> Les établissements, formateurs et services mentionnés dans ce répertoire sont proposés à titre informatif seulement. La Commission n'assume aucune responsabilité à l'égard du contenu du répertoire et de la qualité des services offerts. La personne qui consulte le répertoire a donc la responsabilité de faire les vérifications nécessaires pour s'assurer d'obtenir un service qui répond à ses exigences et attentes.

## 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 vide 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