

NUMÉRO DE LA DÉCISION : QCRC10-00249
DATE DE LA DÉCISION : 20101102
DATE DE L'AUDIENCE : 20101006, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 9-M-30037C-926-P
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M10-10361-7
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Daniel Lapointe.

T.R. Transport Expert inc.
Nir : R-591588-0

Maxime Roy

Personnes visées

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de T.R. Transport Expert inc. (personne visée) afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions légales de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la *Loi*).

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[2] Les déficiences reprochées à l'entreprise sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (avis) que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée le 7 juillet 2010, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[3] La Commission a été informée par la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ) que, pour la période du 23 avril 2008 au 22 avril 2010, l'entreprise a accumulé quatre (4) mises hors service dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » alors que le seuil à ne pas atteindre est de cinq (5) et qu'une autre mise hors service, en date du 20 avril 2010, est considérée comme un événement critique au sens de la Politique administrative de la SAAQ. Ces mises hors service sont le résultat de défauts majeures aux véhicules de l'entreprise, à savoir :

- huit (8) courses de tige de commande de freins mal ajustés;
- un (1) pneu usé ou détérioré.

[4] Plus précisément, au cours de cette période, l'entreprise a, par l'entremise de ses conducteurs, commis six (6) infractions relatives à la sécurité des opérations et à la conformité aux normes de charge, à savoir :

- un (1) chargement non conforme;
- un (1) signal avertisseur absent;
- un (1) excès de vitesse;
- une (1) conduite sous sanction;
- deux (2) surcharges.

[5] Enfin, des véhicules de l'entreprise ont été impliqués, pour cette même période du 23 avril 2008 au 22 avril 2010, dans deux (2) accidents routiers.

[6] De plus, l'état de dossier du 17 juin 2010 indique un échec aux volets propriétaire et exploitant suite à une inspection en entreprise le 5 mai 2010.

[7] Me Luc Loiselle fait témoigner madame Line Grand Bois et M. René Chabot, contrôleurs routiers, Montréal.

[8] La Commission va reproduire quelques faits saillants du rapport d'inspection en entreprise effectué le 5 mai 2010 :

- Ce dossier fait suite à une dénonciation reçue à nos bureaux concernant l'entreprise Trans Express. Selon les informations reçues, cette entreprise a fait une faillite. L'entreprise ainsi que l'administrateur, monsieur Tommy Roy, ont été déclarés insatisfaisants à la CTQ.

- Le frère de l'administrateur, monsieur Maxime Roy, a fondé une entreprise sous le nom de T.R. Transport Expert. Il a racheté tous les véhicules lourds de l'entreprise en faillite et il a conservé le même numéro de téléphone ainsi que les mêmes clients.
- L'inspection consistait à s'assurer que l'entreprise et ses conducteurs se conforment aux obligations des propriétaires exploitants de véhicules lourds. De plus, l'inspection consistait également à vérifier si monsieur Tommy Roy administrait l'entreprise.
- Le 5 mai 2010, nous nous sommes rendus à l'adresse inscrite au CIDREQ et nous avons rencontré monsieur Maxime Roy, administrateur et son père, Gabriel Roy, secrétaire répartiteur. Nous avons informé Messieurs Roy de notre mandat et nous leur avons signifié nos besoins aux fins de vérification. Ensemble, nous avons dressé le profil du propriétaire exploitant.
- L'administrateur nous a déclaré qu'il travaillait auparavant pour l'entreprise de son frère, en tant que mécanicien. Lorsque son frère, Tommy Roy, a fait faillite, il a racheté une partie des équipements.
- Selon l'administrateur, l'entreprise utilise 3 tracteurs et 10 semi-remorques. Certains véhicules sont à l'établissement de l'entreprise et d'autres sont stationnés au garage Jean Marc Brissette à Joliette.
- Selon l'administrateur, l'entreprise emploie 4 conducteurs à temps plein et un conducteur à temps partiel.
- Conformément à la politique d'évaluation de PEVL, nous avons vérifié 11 dossiers véhicules sur une possibilité de 19. La période de vérification était de juillet 2009 à mai 2010, car l'entreprise a acquis des véhicules lourds à partir du mois de juillet 2009.
- Dans le cadre de l'inspection, nous avons vérifié le contenu des dossiers véhicules.
- Notre vérification nous a permis de constater que le propriétaire ne respecte pas les exigences prévues au règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (décret 1483-98).
- Il n'y avait pas de dossier d'entretien tel que stipulé à l'article 200 du décret 1483-98. Un tableau était présent dans le garage, mais les informations inscrites sur le tableau avaient été effacées. Monsieur Maxime Roy nous a expliqué qu'il avait effacé le tableau, car il voulait le mettre à jour.
- En conclusion, il est clair qu'il y a une lacune importante au niveau de l'entretien des véhicules lourds de cette entreprise. Les interventions sur route démontrent que les véhicules manquent d'entretien et les dossiers véhicules vérifiés en entreprise démontrent qu'aucun entretien préventif n'est effectué.

[9] À l'appel de la cause, l'entreprise est représentée par M. Maxime Roy, président de l'entreprise ainsi que M. Tommy Roy, conducteur et frère de Maxime Roy, qui ont choisi de se représenter eux-mêmes.

[10] De leurs témoignages, la Commission retient notamment que l'entreprise est en opération depuis juillet 2009.

[11] L'entreprise procéderait à des transports de bois d'œuvre principalement, uniquement pour le compte d'autrui, à l'intérieur du rayon de 160 kilomètres de son port d'attache (Sainte-Émilie-de-L'Énergie) dans 25 % des cas et à l'extérieur pour 75 %. Il possède des camions tracteurs et des remorques ou semi-remorques de type « plate-forme ». Le cycle de travail utilisé serait celui de 70 heures en sept (7) jours.

[12] Les transports auraient lieu généralement du lundi au vendredi entre Shawinigan et Montréal ainsi qu'entre Sainte-Émilie-de-L'Énergie et Maniwaki, Mont-Laurier, Saint-Georges-de-Beauce, Port-Cartier, Val d'Or et la région du Lac Saint-Jean.

[13] Au début de l'existence de la personne visée, son président voulait procéder à des réparations et à des travaux mécaniques sur camions lourds. Après avoir constaté que cette activité comportait trop de difficultés selon lui, il a décidé d'effectuer des transports de marchandises et de reprendre les contrats qu'honoraient l'entreprise apparentée « Trans express transport inc.» pour la compagnie « Abitibi Bowater ». En plus de cette dernière, les principaux clients de l'entreprise seraient les compagnies « Express Mondor », « Transport Soleno », « Transport Couillard » et « LP Maniwaki ».

[14] À compter de mi-juin 2010, l'entreprise utiliserait un (1) camion pour effectuer les transports à l'intérieur du rayon de 160 kilomètres du port d'attache et trois (3) pour ceux se rendant à l'extérieur de ce rayon. Le kilométrage annuel parcouru par tous les véhicules s'élèverait à environ 3000 kilomètres par semaine.

[15] Les responsabilités assumées par M. Maxime Roy au sein de l'entreprise concernant la gestion de la sécurité des transports seraient les suivantes :

- Suivi des défauts constatés lors de la vérification avant départ;
- Entretien mécanique des véhicules;
- Recrutement et formation d'un employé de garage durant une (1) semaine. La personne n'a pas été gardée;
- Tenue des dossiers des véhicules;
- Application et suivi des politiques de l'entreprise en collaboration avec M. Gabriel Roy.

[16] M. Gabriel Roy, répartiteur du transporteur, aurait également commencé son activité dans les transports en 2003 lors de la création de la compagnie apparentée « Trans Express Transport inc.» de son fils, M. Tommy Roy. Il n'a pas reçu de formation sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (Loi 430). Il assurerait les tâches suivantes :

- Rapports de vérification avant départ;
- Gestion et suivi des infractions et des accidents;
- Registres d'heures de conduite et de repos;
- Charges et dimensions;
- Répartition des transports
- Tenue des dossiers des conducteurs.

[17] Le parc de véhicules lourds est composé de cinq (5) camions tracteurs, vingt (20) remorques et /ou semi-remorques. L'entreprise embauche actuellement cinq (5) conducteurs.

[18] Interrogé concernant les infractions apparaissant au à l'état de dossier des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) de l'entreprise et plus particulièrement, l'état lamentable des pneus, Maxime Roy affirme que l'entreprise change les pneus à 2/32 et qu'il a un inventaire de vingt (20) pneus pour ses cinq (5) camions et plus ou moins vingt (20) remorques.

[19] Concernant la santé financière de l'entreprise, Maxime Roy confirme que celle-ci est précaire en ce moment et qu'il fait de son mieux pour garder ses véhicules lourds en bon état.

[20] Me Luc Loiseau mentionne que la problématique de l'entreprise se situe au niveau de l'entretien des véhicules et la gestion de la sécurité qui est artisanale.

[21] Me Loiseau recommande de modifier la cote de sécurité de l'entreprise et de lui attribuer une cote de sécurité au niveau « conditionnel » assortie de mesures telle que l'obligation de transmettre pendant une période d'une année un rapport complet et détaillé de l'entretien des véhicules lourds de l'entreprise.

LE DROIT

[22] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilite la Commission à attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », lorsqu'elle évalue notamment qu'une personne met en péril ou en danger de façon répétée la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins par des déficiences qui, à son avis, ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[23] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue qu'il peut être remédié par des mesures aux déficiences constatées.

[24] Dans certains cas particuliers, elle peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler.

[25] Quant à l'article 28 de la *Loi*, il permet à la Commission de prendre toute mesure appropriée et raisonnable lorsqu'elle attribue ou maintient une cote de sécurité de niveau « conditionnel ».

[26] 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 « conditionnel », 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, a une cote de sécurité « insatisfaisant »;

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 est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

[27] Par ailleurs, l'article 30 de la *Loi* permet à la Commission de suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler si :

1° cette personne a fourni un renseignement faux ou inexact à la Commission;

2° cette personne a été déclarée coupable depuis moins de trois ans d'une infraction criminelle reliée à l'utilisation d'un véhicule lourd;

3° un administrateur de cette personne, un de ses associés, un de ses dirigeants ou un de ses employés a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'un acte criminel relié à l'utilisation d'un véhicule lourd pour lequel il n'a pas obtenu de pardon;

4° cette personne refuse de se soumettre à une inspection en entreprise ou nuit au travail d'une personne autorisée par la présente loi, le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou la Loi sur les transports (chapitre T-12) à effectuer une telle inspection.

[28] La Commission peut imposer des conditions afin de corriger une déficience. Ces conditions peuvent viser les véhicules lourds, la qualification des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise.

ANALYSE

[29] La Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise. Cependant, elle ne mentionne que les faits nécessaires à sa décision.

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

[31] L'entreprise a été convoquée devant la Commission pour vérification de comportement pour atteinte de seuil dans la zone « Sécurité des véhicules » et deux déféctuosités majeures aux véhicules dont huit (8) courses de tige de commande de freins mal ajustés et un pneu usé ou détérioré.

[32] La Commission dans son analyse des infractions apparaissant au PEVL de l'entreprise à plusieurs reprises les pneus sont un élément d'infraction qui revient souvent tant majeure que mineure.

[33] La Commission va acquiescer aux recommandations de Me Loiselle et va ordonner à l'entreprise de fournir à tous les trois mois pendant une année des rapports complets et détaillés de la vérification mécanique préventive de tous les véhicules lourds de l'entreprise incluant un rapport détaillant l'état des pneus de tous les véhicules lourds de l'entreprise.

CONCLUSION

[34] La Commission croit qu'il est encore possible que les déficiences reprochées à T.R. Transport expert inc. puissent être corrigées par l'imposition de conditions et par le fait même, modifiera la cote de sécurité de l'entreprise de niveau « satisfaisant » pour lui attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel ».

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

REMPLECE la cote de sécurité de T.R. Transport Expert inc. portant la mention « satisfaisant » pour lui attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel »;

ORDONNE à T.R. Transport Expert inc., de faire vérifier auprès d'un mandataire de la SAAQ, l'état mécanique de tous les véhicules lourds de l'entreprise (camions et remorques) incluant un rapport sur l'état des pneus et de transmettre au Service de l'inspection de la Commission, pendant une année, les rapports complets et détaillés de ces vérifications.

Ces rapports devront être transmis aux dates suivantes:

- le 15 janvier 2011,
- le 15 avril 2011,
- le 15 juillet 2011,
- le 15 octobre 2011.

STATUE que T.R. Transport Expert inc. ne pourra demander une réévaluation de sa cote avant d'avoir complété toutes les ordonnances de la Commission.

Commission des transports du Québec

Service de l'inspection

200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage

Québec (QC)

G1R 5V5

Télécopieur : 1-418-528-2136

Daniel Lapointe,
Membre de la Commission