

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	2016 QCCTQ 0058
DATE DE LA DÉCISION	:	20160111
DATES DES AUDIENCES	:	20151002 et 20151117, à Montréal
NUMÉROS DES DEMANDES	:	250082, 260338, 347144 et 348894
OBJET DES DEMANDES	:	Vérifications de comportement et Autorisations de céder des véhicules
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Hélène Fréchette.

Transport Loumar inc.

NIR : R-553811-2

Louis Coulombe

9302-9254 Québec inc.

NIR : R-109211-4

Richard Gravel

9280-1174 Québec inc.

NIR : R-102837-3

Caroline Ducharme

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de Transport Loumar inc. (Loumar), afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées peuvent affecter son droit de mettre en circulation et d'exploiter des véhicules lourds, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la Loi).

¹L.R.Q. c. P-30.3

[2] Elle examine également le comportement de compagnies liées, à savoir 9302-9254 Québec inc. (9302) et 9280-1174 Québec inc. (9280). La Commission veut s'assurer qu'en cas de gestion ou d'opérations communes ou de connexité entre les entreprises, les mêmes mesures pourront être appliquées par chacune d'entre elles.

[3] Deux demandes d'autorisation de céder des véhicules présentées par Loumar postérieurement à la première journée d'audience sont également analysées. Loumar doit soumettre ces demandes compte tenu de la procédure de vérification de comportement en cours.

LES FAITS

[4] Les déficiences reprochées à Loumar sont énoncées dans un premier avis d'intention que la Direction des Services juridiques et secrétariat de la Commission des Transports du Québec (la DSJS) leur a transmis par poste certifiée le 25 mars 2015, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[5] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement du propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) de Loumar.

[6] Ce dossier PEVL 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*.

[7] La SAAQ, selon sa politique administrative, a identifié Loumar comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque.

[8] La raison pour laquelle le dossier PEVL de Loumar est soumis à la Commission est que l'entreprise a été impliquée dans un accident mortel le 18 décembre 2012.

[9] Également, durant la période du 4 septembre 2012 au 3 juin 2014, 6 mises hors service ont été inscrites au dossier de Loumar à la suite de défauts majeures.

[10] Enfin, durant la même période, l'entreprise a commis diverses infractions pour non-respect des heures de conduite, largeur excessive, dimension excédentaire et permis spéciaux de circulation.

[11] En ce qui concerne la compagnie 9302, la raison pour laquelle son dossier PEVL est transmis à la Commission est qu'une inspection en entreprise en août 2014 par Contrôle routier Québec (CRQ), et qui s'est soldée par un échec, a révélé qu'elle était liée à Loumar et à 9280.

[12] C'est pourquoi le 3 septembre 2015, un avis d'intention amendé a été transmis par la DSJS aux personnes visées, les informant qu'en raison de gestion ou d'opérations communes ou de connexité entre les entreprises, la Commission veut s'assurer que les mêmes mesures pourront être appliquées par chacune d'entre elles.

[13] À l'audience le 2 octobre 2015, les entreprises et leur administrateur sont présents et non représentés par avocat. Le déroulement de l'audience leur est expliqué. Les dossiers sont entendus en même temps et les parties présentent une preuve commune qui est versée dans chaque dossier.

[14] Les personnes visées n'étaient pas en mesure de répondre aux questions de la DSJS ni de la Commission, n'ayant par ailleurs aucun document en mains.

[15] Afin de leur permettre de présenter leurs observations et de démontrer les mesures mises en place dans leur entreprise, la Commission a prolongé l'audience au 17 novembre 2015, avec engagement de la part de Richard Gravel de produire les pièces P-1 à P-5 à cette date et d'amener les témoins nécessaires,

[16] À la reprise de l'audience le 17 novembre 2015, Richard Gravel n'a pas les pièces en main, disant les avoir transmises le 8 octobre 2015. Cependant, rien n'a été reçu à la Commission. Toutes les pièces citées dans cette décision ont donc été transmises après la dernière journée d'audience, sans aucun commentaire.

[17] Les dossiers PEVL de Loumar, de 9280 et de 9302 sont déposés² ainsi que les mises à jour du 18 septembre 2015³.

[18] Loumar a déjà fait l'objet en 2013 d'une vérification de comportement par la Commission⁴. Son dossier affichait 32 points sur un seuil de 30 à ne pas atteindre dans la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant ».

² Pièces CTQ-7, CTQ-9 et CTQ-11.

³ Pièces CTQ-8 et CTQ-9.

⁴ *Transport Loumar inc.* (25 avril 2013), n° 2013 QCCTQ 1076 (Commission des transports).

[19] Une cote de sécurité de niveau « conditionnel » et les conditions suivantes lui ont été imposées :

1. Retenir les services d'un formateur en sécurité routière et lui donner le mandat d'implanter des mécanismes de contrôle à l'endroit des conducteurs de véhicules lourds pour s'assurer du respect de la réglementation, d'implanter un processus d'entretien mécanique des véhicules et de vérification avant départ ;
2. Ce formateur devait également analyser la conformité à l'égard du respect des obligations de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds et produire un rapport de correctifs à apporter ;
3. Apporter les correctifs identifiés avant le 12 juillet 2013 et en transmettre la preuve à la Commission;
4. Transmettre à la Commission deux rapports de suivi de comportement préparés par le formateur, incluant le suivi de tous les événements inscrits au dossier PEVL de l'entreprise et des mesures prises à l'encontre de ces déficiences ;
5. Faire suivre à Louis Coulombe, président de Loumar, une formation sur ses obligations de propriétaire et d'exploitant ;
6. Faire suivre à Louis Coulombe et à tous les conducteurs de l'entreprise, une formation sur les heures de conduite et de repos, et sur la vérification avant départ ;
7. Transmettre copie de la décision à tous les conducteurs de Loumar.

[20] Quant à 9302 et 9280, leur cote de sécurité de niveau « satisfaisant » n'a jamais été modifiée.

[21] La Commission entend le témoignage de Christine Turcotte, technicienne en administration à la SAAQ. Elle décrit l'évolution du dossier PEVL de Loumar entre septembre 2012 et septembre 2015.

[22] À la section 7 « Sécurité des véhicules », en faisant abstraction des infractions qui ont été considérées dans le cadre de la vérification de comportement d'avril 2013, 2 mises hors service sont retirées par l'effet du déplacement de la période d'évaluation et 2 nouvelles se sont ajoutées.

[23] À la section 8 du dossier, « Sécurité des opérations », Christine Turcotte indique que 4 infractions ont été retirées par l'effet du déplacement de la période d'évaluation et 2 se sont ajoutées.

[24] Le dossier PEVL affiche donc 3 mises hors service sur un seuil de 4 à ne pas atteindre et 1 point sur un seuil de 13 à ne pas atteindre dans la section « Sécurité des opérations ».

[25] En ce qui concerne 9302, on retrouve à son dossier PEVL du 18 septembre 2015 une mise hors service sur 4 à ne pas atteindre, 29 points sur un seuil de 44 à ne pas atteindre dans la section « Sécurité des opérations » et 31 points sur un seuil de 57 à ne pas atteindre. Une inspection en entreprise le 4 août 2015 s'est soldée par un échec à titre d'exploitant.

[26] Pour ce qui est de 9280, son dossier PEVL indique 4 mises hors service soit le nombre à ne pas atteindre, et 20 points sur un seuil à ne pas atteindre de 40 dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ».

[27] Dans la même zone, la mise à jour de septembre 2015 révèle le retrait de 3 infractions et l'ajout d'une nouvelle, pour un total de 15 points sur un seuil de 40 à ne pas atteindre.

[28] Christine Turcotte énumère les six lettres transmises par la SAAQ à Loumar l'avisant de l'état de son dossier entre le 21 février 2014 et le 13 août 2014.

Profil des entreprises

[29] Selon les états de renseignements au Registraire des entreprises du Québec, Louis Coulombe est actionnaire unique et président de Loumar, dont le domicile est situé au 1921 chemin Principal à Saint-Eustache. Elle est inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission (REQ) depuis le 19 avril 2000.

[30] Selon son président, Loumar a cessé toutes ses opérations depuis mai 2014, quand Revenu Québec a « fermé les livres ». Il déclare avoir cédé ses véhicules à 9302 qui en a assumé les dettes.

[31] Après quelques précisions et vérifications aux registres de la SAAQ, il appert que malgré les autorisations de céder accordées par la Commission en janvier et juillet 2015, deux véhicules n'ont pas encore été transférés, car les créanciers n'ont pas donné leur accord.

[32] Bien que les véhicules soient toujours immatriculés au nom de Loumar, c'est 9302 qui les utilise et les entretient.

[33] Richard Gravel est actionnaire unique et président de 9302, qui fait affaire sous le nom de Peak Transport, et dont le siège est situé au 1413 boulevard des Forges, à Trois-Rivières. Le garage est cependant à la même adresse que celui de Loumar à Saint-Eustache.

[34] L'entreprise transporte des machineries générales, de l'acier, de l'équipement, du fer, tant au Canada qu'aux États-Unis. En plus de diriger 9302, Richard Gravel travaille pour une entreprise de pièces industrielles environ 40 heures par semaine.

[35] Caroline Ducharme est actionnaire unique et présidente de 9280, dont le domicile est également à la même adresse que celui de Loumar. L'entreprise est inscrite au REQ depuis le 19 avril 2103, mais ne serait plus exploitée depuis mai 2014. Enrico Jean a tenté à plusieurs reprises de joindre Caroline Ducharme, mais la boîte vocale était pleine. Il a réussi à laisser deux messages vocaux en octobre 2014, mais n'a reçu aucun retour d'appel.

[36] Caroline Ducharme a acquis son expérience en transport lorsqu'elle travaillait pour Loumar avec son conjoint Louis Coulombe. Pendant cinq ans, elle s'occupait de la facturation, des comptes à recevoir, des payes, de la répartition, de la vente de voyages, et elle vérifiait si les fiches journalières étaient bien remplies, s'il y avait dépassement des heures, etc. Louis Coulombe s'occupait de réprimander les conducteurs. Elle ne tenait pas de dossier conducteur ni de dossier véhicule, elle conservait plutôt certaines informations sur des fiches.

[37] Elle travaillait dans la restauration avant d'œuvrer pour Loumar. Elle a suivi une formation d'une journée en 2010 sur les heures de conduite et de repos, et une deuxième sur le même sujet et sur le dossier PEVL, mais elle n'a pas d'attestation. Malgré cela, elle ignore le nombre exact d'heures de conduite et de travail dans une journée.

[38] Elle a incorporé 9280 pour y transférer les véhicules de Loumar en 2013 afin d'étaler le paiement des plaques d'immatriculation. Elle affirme dans un premier temps que 9280 possède un tracteur et deux remorques qui sont actuellement tirées par des tracteurs de 9302. Elle est incapable d'expliquer pourquoi les registres de la SAAQ indiquent plutôt que ce sont deux véhicules motorisés et sept remorques que détient 9280.

[39] 9280 existe toujours, mais elle veut transférer ses véhicules à 9302 et cesser ses opérations.

[40] Richard Gravel ignorait que la cote de sécurité de Loumar était de niveau « conditionnel », tout comme il ignorait que Caroline Ducharme était également convoquée en audience pour 9280. Il ne savait pas non plus qu'une annonce avait été publiée le 12 novembre 2015 pour trouver un conducteur pour son entreprise. Il n'est pas impliqué à 100 % dans l'embauche, mais il fait confiance à Valmore Ducharme et Caroline Ducharme.

[41] Selon lui, il n'y a pas de lien entre 9302, 9280 et Loumar, sauf les véhicules transférés. Caroline Ducharme n'est pas administratrice de 9302, mais une salariée.

[42] Richard Gravel désirait des gens d'expérience pour l'assister dans son entreprise, car il n'est pas un expert en transport. C'est pourquoi il a demandé à Caroline Ducharme de s'occuper de la comptabilité et à Louis Coulombe de le seconder pour le transfert des équipements, la répartition du travail, l'embauche et la gestion des conducteurs, les clients, la conformité des entretiens mécaniques, etc.

[43] Il n'a pas suivi de formation en transport. Il a appris « sur le tas » en parlant avec Louis Coulombe, des conducteurs et des propriétaires d'entreprises en transport. Il dirige deux autres entreprises qui nécessitent beaucoup d'heures de travail et c'est pourquoi il a recours à Louis Coulombe et Caroline Ducharme pour l'aider à gérer 9302.

[44] Il ignore le nombre de vérifications mécaniques exigées par la réglementation. Il n'a pas suivi de formation, car il « ne commencera pas à travailler dans le garage ». Il ne peut pas répondre aux questions portant sur les exigences des entretiens mécaniques, c'est Charles Grogen qui en est responsable, et il a le support de Louis Coulombe.

[45] Il n'a pas suivi de formation non plus sur ses obligations de gestionnaire, car il voulait d'abord s'informer des grandes lignes concernant les fiches journalières et les heures de conduite. Il se fie à Valmore Ducharme qui a suivi de la formation et dirigeait une entreprise de transport jusqu'en 2011. Ce dernier a d'ailleurs rencontré chaque conducteur depuis la dernière audience du 2 octobre 2015, pour leur expliquer la façon de compléter les fiches.

[46] Richard Gravel ne connaît pas le nombre d'heures de travail dans une journée prévu par la réglementation.

[47] Charles Grogen est responsable de l'entretien des véhicules de 9302 au garage de Saint-Eustache. Un calendrier d'entretien est élaboré sur un tableau accroché dans le garage⁵ et les entretiens sont faits régulièrement. Des fiches d'entretien des véhicules ont été transmises en liasse après l'audience⁶, pêle-mêle et sans explication.

⁵ Pièce P-4.

⁶ Pièce P-5.

[48] Les véhicules manquaient d'entretien lorsqu'ils ont été acquis en mai 2014, mais 9302 aurait corrigé cette lacune selon Richard Gravel. Interrogé quant à la fréquence des entretiens mécaniques, il les fait effectuer selon le kilométrage des véhicules. Il remet aussi les instructions des manufacturiers à Charles Grogen qui « sait comment faire, car il a de l'expérience ».

[49] Richard Gravel ignore tout de la vérification avant départ. C'est Valmore Ducharme qui contrôle les fiches et il se fie à lui. Il explique certaines mises hors service par le fait que les véhicules étaient sur la route depuis deux semaines.

[50] Un contrat de travail⁷ est signé à l'embauche par les conducteurs. Une politique de sanctions prévoit qu'après trois avis consécutifs pour la même offense, il « en résultera un congédiement », selon ce qu'il appert d'un exemplaire d'avis disciplinaire⁸. Les offenses visées sont des infractions aux fiches journalières, mauvaises conduites envers les clients et autres infractions. Les surcharges inférieures à 50 kg n'entraînent pas de réprimande. L'entreprise ne tolère aucun excès de vitesse. Aucune politique détaillée n'a cependant été déposée.

[51] Valmore Ducharme travaille au garage de Saint-Eustache. Il est responsable des fiches journalières depuis août 2015 et aurait reçu une formation à cet effet. Or, selon les attestations produites, il a suivi une formation en 1998 sur le « DOT Supervisory Workshop », une autre sur la vérification avant départ le 24 novembre 2000, et une troisième le 2 novembre 2005 sur « La nouvelle norme nord-américaine de l'arrimage des cargaisons (Formation des FORMATEURS) »⁹. Avant août 2015, les fiches étaient transmises à une compagnie qui ne les vérifiait pas.

[52] Louis Coulombe a donné de la formation à Richard Gravel et à Valmore Ducharme, mais « n'a pas fait de transport depuis février 2015 ». Il n'est impliqué dans aucun aspect de 9302. Il ignore pourquoi son nom apparaît comme personne à contacter dans une offre d'emploi de conducteur publiée par 9302 sur le site d'Emploi Québec le 12 novembre 2015.

[53] Il mentionne n'avoir reçu aucun salaire pour l'aide apportée à 9302, il l'a fait selon l'entente conclue au printemps 2014 avec Richard Gravel.

⁷ Pièce P-1.

⁸ Pièce P-2.

⁹ Pièce P-3.

Le dossier PEVL de Loumar

[54] À l'embauche d'un nouveau conducteur, Louis Coulombe effectuait un test de conduite sur route d'environ une heure trente et chargeait le camion avec lui. Loumar embauchait 5 conducteurs dont le permis de conduire était vérifié aux trois mois.

[55] Deux conducteurs responsables de plusieurs infractions et de mises hors service au dossier PEVL de Loumar, ont été congédiés en juin ou juillet 2015. Le conducteur responsable de la mise hors service considérée critique le 14 juillet 2015 a été congédié en septembre 2015. Il avait été averti de s'arrêter pour réparer le véhicule, mais il a refusé.

L'accident du 18 décembre 2012

[56] Le rapport d'enquête¹⁰, traitement administratif du 27 octobre 2014 préparé par Soufia Elbouazzi, inspectrice à la Direction des Services à la clientèle et de l'inspection de la Commission (la DSCI), est déposé, ainsi que celui préparé par l'inspecteur Enrico Jean le 24 octobre 2014¹¹. On y retrouve le « Technical Collision Investigative Report » du 18 décembre 2012, du service de police de l'Ontario¹² et le « Report of Postmortem Examination » du 21 décembre 2012¹³.

[57] L'accident est survenu sur l'autoroute 11 près de Greenstone, en Ontario, le 18 décembre 2012, vers 20 h 00. C'est un automobiliste qui circulait par-là qui a aperçu le véhicule en feu sur le côté de la route.

[58] Le conducteur de Loumar, Daniel Fournier, a manqué une courbe et a perdu la maîtrise du tracteur International 2006 qu'il conduisait, ainsi que celui de la remorque Manac 1998. Il a perdu la vie dans le véhicule qui a pris feu après s'être renversé.

[59] Selon le rapport de police, la température et la visibilité ne sont pas en cause dans l'accident et nulle part on ne fait mention de l'état mécanique des véhicules.

[60] Le « Report of Postmortem Examination » précise que le rapport toxicologique révèle la présence de plusieurs drogues (ethanol, THC, citalopram) « that individually can cause drowsiness, and whose combined effects could therefore interfere with the safe operation of a motor vehicle »¹⁴.

¹⁰ Pièce CTQ-1.

¹¹ Pièce CTQ-4.

¹² Pièce CTQ-2.

¹³ Pièce CTQ-3, p. 6 (64/123).

¹⁴ Idem, p. 12 (70/123).

[61] Louis Coulombe ne se souvient pas pourquoi il n'a pas mentionné cet accident à l'audience d'avril 2013 devant la Commission. Après cet accident, il a parlé à la conjointe du conducteur. Il ignorait que ce dernier consommait des médicaments ou des drogues. Il a ensuite vérifié l'état psychologique des autres conducteurs. La vérification des fiches journalières était confiée à une firme extérieure qui ne détectait aucun problème même s'il s'est avéré que certaines fiches étaient falsifiées.

Le dossier PEVL de 9302

[62] L'inspection en entreprise a été faite chez 9302 par Pascal Gingras, patrouilleur à CRQ. Il s'est d'abord rendu sur le boulevard des Forges à Trois-Rivières, pour apprendre que tous les papiers de l'entreprise sont conservés à la résidence de Caroline Ducharme, à Saint-Joseph-du-Lac.

[63] Le 20 août 2015, il a pu obtenir une rencontre avec cette dernière et Richard Gravel au garage de Saint-Eustache, où il n'y a pas de bureau. Richard Gravel ne s'est cependant pas présenté au rendez-vous.

[64] Il a constaté que l'entreprise exploitait 12 véhicules, mais ne tenait que 8 dossiers, conservés au domicile de Caroline Ducharme. Lorsqu'il y avait réparation après un entretien préventif, il était impossible de relier cette réparation à une date et à une facture. Plusieurs factures d'achat étaient encore faites au nom de Loumar.

[65] Il a vérifié les dossiers de 6 conducteurs, et a constaté que les fiches journalières n'étaient pas bien complétées : plusieurs dépassements des heures de conduite et des heures de travail, plusieurs journées pour lesquelles aucune fiche journalière n'est complétée, aucun arrêt lors du passage aux douanes.

[66] De plus, il a constaté que dans certains cas, les heures inscrites étaient insuffisantes pour parcourir les trajets indiqués : par exemple, le 17 juillet, un conducteur écrit avoir passé 13 heures dans la couchette de son véhicule, avoir conduit pendant 1 h 30, et avoir travaillé 1 h 30. Or, durant cette journée, il s'est déplacé de Toronto à Saint-Eustache, ce qui représente au moins 5 h 30 de conduite.

[67] Il a constaté que Louis Coulombe travaille pour 9302, et que Caroline Ducharme en gère la documentation.

[68] Richard Gravel lui a déclaré avoir acheté les véhicules de Loumar, et que Louis Coulombe et Caroline Ducharme s'occupaient de la compagnie. Il lui a dit aussi vouloir améliorer ses connaissances. Pascal Gingras a recommandé à Richard Gravel et à Caroline Ducharme de faire suivre une formation aux chauffeurs sur les heures de conduite et leur a remis de la documentation sur la *Loi*.

[69] Pascal Gingras a rédigé un rapport sommaire d'intervention (CRQ)¹⁵ attestant de l'échec de 9302 et concluant que les entreprises Loumar, 9302 et 9280 sont apparentées.

[70] Richard Gravel n'a pas de détail sur la mise hors service du 4 juin 2014 pour problème au système de freinage.

[71] Questionné sur les trois excès de vitesse commis par Louis Coulombe et Caroline Ducharme au volant d'une camionnette de l'entreprise les 3 mars, 29 juillet et 5 août 2015, il a décidé de vendre le véhicule pour régler la situation.

[72] Il ignore pourquoi le conducteur Denis Meunier a rempli deux fiches journalières le 9 avril 2015. Cependant, ce conducteur aurait quitté l'entreprise en juin ou juillet 2015. Il s'engage à déposer une preuve de fin de contrat, mais le document transmis est la copie d'un chèque émis à son nom, sans autre précision¹⁶.

[73] En ce qui concerne la mise hors service conducteur du 9 mai 2015, cet employé, selon Louis Coulombe, a été congédié 24 heures après cet incident, car il refusait de se présenter aux tests de contrôle pour les drogues. Il s'est engagé à transmettre le relevé d'emploi.

[74] La Commission a plutôt reçu copie d'un courriel de la firme qui fait passer les tests, confirmant la date et l'heure d'un rendez-vous avec cet employé pour des tests le 26 mars 2015. Et la page suivante du document indique les résultats de ces tests, qui s'avèrent tous négatifs¹⁷.

[75] Concernant un excès de vitesse de 90 km/heure dans une zone de 60 km/heure, aucune intervention n'a été faite auprès du conducteur responsable. Richard Gravel ignore également pourquoi deux fiches journalières ont été complétées pour la journée du 19 août 2015 et ne sait pas si Valmore Ducharme a rencontré l'employé fautif ni si une sanction lui a été imposée.

[76] En ce qui concerne l'infraction du 18 septembre 2014 pour surcharge de 40 kg, Richard Gravel n'a pas réprimandé le conducteur parce que « c'était tellement minime ». Pour ce qui est de la surcharge de 50 kg du 27 avril 2015, en période de dégel, aucune sanction n'a été imposée, car « c'est difficile pour le conducteur de se rendre compte qu'il est en surcharge ». Il a personnellement fait la demande à Valmore Ducharme pour que ses conducteurs soient avisés de porter une attention particulière, mais il ignore s'il est intervenu à ce sujet.

¹⁵ Pièce CTQ-12.

¹⁶ Pièce P-6.

¹⁷ Pièce P-7.

[77] Richard Gravel essaie de « progresser », surtout depuis la première journée d’audience le 2 octobre 2015, et il a pris certaines mesures. Il a demandé que les chauffeurs soient rencontrés, ce qu’aurait fait Valmore Ducharme dans la semaine suivant le 2 octobre 2015 pour discuter des fiches journalières. Il ignore cependant la teneur exacte des propos et le plan de cette rencontre.

[78] Il a donné des instructions à Caroline Ducharme et Louis Coulombe de s’assurer que tous les transferts de véhicules soient faits, et tout a été transmis à la SAAQ¹⁸. Il considère ne plus avoir d’intervention à faire pour le transfert des véhicules.

[79] Louis Coulombe précise qu’un conducteur a commis deux infractions aux États-Unis relativement aux heures de conduite et aurait été congédié deux semaines avant l’audience du 17 novembre. Cependant, c’est un relevé d’emploi au nom d’un autre conducteur qui a été transmis à la Commission et qui indique comme motif « Départ volontaire »¹⁹.

Le dossier PEVL de 9280

[80] Caroline Ducharme s’occupe de l’administration de 9280 et jusqu’en mai 2014, de celle de Loumar. Tous les documents des trois compagnies sont conservés à sa résidence à Saint-Joseph-du-Lac.

[81] Caroline Ducharme ignore tout des mises hors service des véhicules de 9280, c’est plutôt Louis Coulombe qui s’en occupait et à qui elle remettait le dossier PEVL. Elle reconnaît qu’il lui revenait de prendre des mesures pour éviter que cela se reproduise. Aucune sanction écrite n’était imposée aux conducteurs, seulement des avis verbaux, et le congédiement pour certains d’entre eux.

[82] Après réception des diverses lettres de la SAAQ, elle a discuté avec Louis Coulombe et ils ont décidé de vendre l’entreprise. Cependant, rien de concret pour améliorer le dossier PEVL n’a été fait entre 2013 et 2014.

[83] Concernant les infractions de la section « Sécurité des opérations », certains des conducteurs responsables ont été avisés verbalement, et d’autres ont quitté ou ont été congédiés.

¹⁸ Pièce P-8.

¹⁹ Pièce P-9.

Observations et recommandations

[84] L'avocate de la DSJS souligne que le dossier PEVL de Loumar a été transmis à la Commission à la suite de l'accident mortel du 18 décembre 2012, pour la mise hors service critique du 14 juillet 2015 et pour avoir dépassé 75 % du seuil à ne pas atteindre dans la section « Sécurité des véhicules ».

[85] Il s'agit de la deuxième comparution de Loumar dont la cote de sécurité est de niveau « conditionnel », et elle s'est vu imposer des conditions en 2013.

[86] 9280 pour sa part a atteint le seuil de 4 mises hors service en seulement 6 mois. Quant à 9302 elle se retrouve en vérification de comportement compte tenu qu'elle est apparentée à Loumar. Son dossier affiche 29 points sur un seuil de 44 à ne pas atteindre dans la section « Sécurité des opérations », et ce, en l'espace d'à peine 9 mois d'exploitation. Elle a également subi un échec au volet « exploitant » à la suite d'une inspection en entreprise par CRQ.

[87] Loumar présente aussi deux demandes de transfert de véhicules à 9302, dont le but est de contourner l'application de la *Loi*. En effet, il s'agit de la continuité du même type d'entreprise, ce sont les mêmes véhicules qui sont gérés par les mêmes personnes, Louis Coulombe et Caroline Ducharme.

[88] Bien que l'adresse du siège de 9302 soit à Trois-Rivières, les opérations et l'entretien mécanique des véhicules se font à Saint-Eustache, à l'adresse de Loumar et de 9280, et où a eu lieu l'inspection de CRQ.

[89] Richard Gravel peut difficilement s'impliquer complètement dans 9302 compte tenu de son emploi à temps plein pour une autre entreprise. Par ailleurs, il n'a suivi aucune formation en matière de sécurité en transport pour connaître l'ensemble de ses obligations. Il ne fait que réagir aux événements sans les prévenir.

[90] Il dit s'être entouré de gens de confiance : Caroline Ducharme, Louis Coulombe et Valmore Ducharme. Or, Louis Coulombe avait reconnu devant la Commission en 2013 manquer d'expérience et avoir été dépassé par les événements.

[91] Il est difficile de conclure que deux ans plus tard il a toute l'expérience et les compétences nécessaires, d'autant plus que le dossier PEVL de son entreprise démontre que les seuils sont dépassés, qu'un accident mortel s'est produit ainsi qu'une mise hors service critique.

[92] Bien que Richard Gravel affirme que Louis Coulombe n'est pas impliqué dans 9302, qu'il ne s'occupe de rien en transport, la preuve démontre plutôt le contraire. Louis Coulombe gère toujours plusieurs aspects, dont l'entretien mécanique, les heures de conduite, l'embauche des conducteurs, la vérification avant départ. Il est le seul à connaître les réponses relativement aux mises hors service des véhicules.

[93] L'expérience de Caroline Ducharme a été acquise chez Loumar. Elle a suivi une formation en 2013 sur les heures de conduite et de repos. Or, elle est incapable de répondre correctement à des questions simples sur le sujet. Tout comme elle ne peut expliquer les mises hors service des véhicules de 9280, car elle n'est pas impliquée dans l'entretien mécanique. Le seuil de la zone « Sécurité des véhicules » a été atteint en seulement 6 mois. Il est donc difficile de comprendre comment Richard Gravel peut lui faire confiance à titre de personne d'expérience.

[94] Les trois administrateurs se rejettent la faute les uns sur les autres et refusent de se responsabiliser. Les entreprises sont apparentées, car elles ont une gestion commune et doivent être considérées comme une seule en ce qui concerne les déficiences. Et malgré la formation suivie, aucune mesure n'a été mise en place pour corriger la situation.

[95] La preuve révèle des déficiences concernant la sécurité des véhicules compte tenu des 11 mises hors service et de celle critique du 14 juillet 2015 pour 4 défauts majeurs et 8 défauts mineurs.

[96] On peut donc se questionner sur la qualité de la vérification des fiches avant départ et du suivi de la vérification mécanique. En ce qui concerne l'accident mortel de décembre 2012, même s'il n'était pas encore consigné au dossier PEVL, Louis Coulombe n'a pas jugé opportun d'en parler à l'audience d'avril 2013.

[97] À la suite de cet accident causé par la drogue au volant, aucune mesure précise n'a été implantée dans l'entreprise pour s'assurer que les conducteurs ne consomment pas avant de conduire.

[98] Aucune action précise n'a été mise en place concernant les diverses déficiences sauf certains avertissements verbaux et une rencontre avec les conducteurs, dont Richard Gravel ignore le contenu.

[99] Ce dernier n'a d'ailleurs pris aucune action précise pour connaître ses obligations de propriétaire et exploitant de véhicules lourds et rien ne laisse croire que la situation va s'améliorer dans le futur.

[100] Loumar et 9280 tentent de contourner l'application de la *Loi* en transférant les activités à 9302. Elles ne règlent pas les problèmes à la source, mais les déplacent d'une entreprise à l'autre.

[101] Les administrateurs méprisent la législation applicable en matière de transport et ne se soucient pas de la sécurité des usagers de la route. C'est une culture d'entreprise qui suit les administrateurs.

[102] Ils ont mis en péril la sécurité des usagers de la route lors de l'accident de décembre 2102, et de façon répétée par la suite en accumulant un grand nombre de mises hors service et d'infractions aux lois et règlements.

[103] Même si les conditions imposées en 2013 par la Commission ont été respectées sur papier, elles n'ont jamais été appliquées dans les faits.

[104] Compte tenu de la gravité des faits reprochés et que les administrateurs tentent de contourner la *Loi*, l'avocate de la DSJS ne croit pas que de nouvelles conditions pourront corriger le comportement déficient des entreprises.

[105] Elle recommande donc de modifier la cote de sécurité de Loumar, de 9280 et de 9302 pour la remplacer par la cote de niveau « insatisfaisant » et d'appliquer cette même cote à Louis Coulombe, Caroline Ducharme et Richard Gravel à titre d'administrateurs ayant une influence déterminante dans les entreprises.

LE DROIT

[106] La SAAQ constitue un dossier 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*.

[107] Les dispositions des articles 12 et 26 à 30 de la *Loi* trouvent ici application.

[108] La Commission peut attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle considère que des mesures peuvent corriger les déficiences constatées.

[109] 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 organisation.

[110] La Commission peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » à une personne lorsqu'elle évalue notamment que 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 en dérogeant de façon répétée à une disposition de la *Loi*, du *Code de la sécurité routière*²⁰ ou à une autre loi visée à l'article 23 de la *Loi*.

[111] De plus, l'article 27 de la *Loi* prévoit :

27. La Commission attribue une cote de sécurité «insatisfaisant» à une personne, 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.

La Commission peut appliquer à tout associé ou à tout administrateur d'une personne inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, une cote de sécurité «insatisfaisant» qu'elle attribue à cette personne inscrite.

La Commission inscrit alors au registre l'associé, l'administrateur ou toute autre personne qui n'est pas déjà inscrit.

Une cote de sécurité «insatisfaisant» entraîne, pour la personne inscrite à qui cette cote de sécurité est attribuée, une interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

[112] L'article 4 de la *Loi* prévoit l'établissement à la Commission d'un registre où doivent s'inscrire tous les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

²⁰ L.R.Q. c. C-24.2

[113] L'article 33 de cette *Loi* interdit à une personne dont la cote de sécurité est de niveau « insatisfaisant » ou « conditionnel » de céder ou autrement aliéner ses véhicules lourds sans le consentement de la Commission, qui doit refuser la demande lorsqu'elle estime que la cession ou l'aliénation pourrait contrarier l'application d'une de ses mesures administratives.

[114] Cet article prévoit que le même principe s'applique également, compte tenu des adaptations nécessaires, à tout propriétaire ou exploitant de véhicules lourds dont la Commission est saisie du dossier en vue de l'imposition d'une mesure administrative et ce, soit à compter de la transmission à la Commission du dossier constitué par la Société d'assurance automobile du Québec conformément à l'article 22 de la *Loi*, soit à compter de la transmission par la Commission du préavis visé à l'article 37 de cette même *Loi* dans les autres cas.

L'ANALYSE

[115] La Commission doit examiner et déterminer si les faits et gestes ou événements mis en preuve illustrent un comportement déficient de la part de Loumar, de 9280 et de 9302 à titre de propriétaires et d'exploitants de véhicules lourds, et le cas échéant, si les déficiences peuvent être corrigées ou non par l'imposition de certaines conditions.

[116] Le but de la *Loi* est d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins. Pour ce faire, elle prévoit diverses obligations pour les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.

[117] À titre de propriétaires et exploitants de véhicules lourds, des entreprises apparentées ont des obligations en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier. La Commission doit s'assurer qu'en cas de gestion ou d'opération commune ou de connexité entre ces entreprises, que les mêmes mesures ou conditions, le cas échéant, pourront être appliquées pour chacune d'entre elles.

[118] La Commission doit apprécier le comportement des trois entreprises en regard de ces obligations et déterminer, si nécessaire, l'imposition de mesures particulières pour remédier ou corriger les déficiences qui leur sont reprochées.

L'accident du 18 décembre 2012

[119] Le dossier PEVL de Loumar a été transmis initialement à la Commission en raison de cet accident mortel.

[120] Rappelons que le rôle de la Commission n'est pas d'attribuer la responsabilité de l'accident à qui que ce soit, mais bien de déterminer s'il pouvait être évité.

[121] Selon les rapports au dossier, le conducteur a trouvé la mort quand il a perdu le contrôle de son véhicule qui a dérapé, s'est renversé et a pris feu.

[122] La température et la visibilité n'étaient pas en cause, ni l'état mécanique des véhicules. Cependant, le rapport d'autopsie indique que le conducteur était intoxiqué par diverses drogues au moment de l'accident.

[123] Par ailleurs, la preuve ne révèle pas si les heures de conduite et de repos avaient été respectées par le conducteur, ni si l'entretien mécanique des véhicules répondait aux exigences de la réglementation.

[124] Louis Coulombe à la suite de cet accident s'est contenté de vérifier l'état psychologique des autres conducteurs pour s'assurer qu'ils n'étaient pas dépressifs comme le conducteur décédé.

[125] Il n'a pris aucune mesure particulière comme on pourrait s'attendre d'un dirigeant responsable. Par exemple, l'établissement d'une politique, des contrôles plus serrés, des vérifications ponctuelles de consommation chez les conducteurs, etc.

[126] De plus, il n'a pas jugé opportun de faire mention de l'accident lors de son passage à la Commission en avril 2013.

[127] La façon dont Louis Coulombe a géré cet événement ne démontre pas qu'il a retenu quelque enseignement de la formation suivie en 2013.

Le dossier PEVL de Loumar

[128] En plus de l'accident mortel, le dossier de Loumar affiche, une fois retranchées les infractions déjà analysées par la Commission en 2013, 8 points sur un seuil de 13 à ne pas atteindre dans la section « Sécurité des opérations », et comporte 6 mises hors service sur un seuil de 5 à ne pas atteindre.

[129] Pourtant, à la suite de la décision de 2013, Louis Coulombe a requis les services d'un formateur pour l'aider à implanter des mécanismes de contrôle à l'endroit de ses conducteurs, ainsi qu'un processus d'entretien mécanique et de vérification avant départ des véhicules lourds.

[130] Il a suivi une formation sur ses obligations de gestionnaire prévues à la *Loi*, et avec les conducteurs de l'entreprise, une formation sur la vérification avant départ et une autre sur les heures de conduite et de repos.

[131] Or, au lieu de s'améliorer, le dossier de son entreprise s'est dégradé. Loumar a transféré ses véhicules à 9302 en mai 2014 en échange du paiement de ses créances et Louis Coulombe affirme qu'il ne fait plus de transport.

[132] La preuve révèle effectivement que Loumar a cédé certains de ses véhicules à 9302, et essaie de lui transférer ceux qui ne l'ont pas encore été. Cependant, la preuve démontre également que Louis Coulombe continue à s'occuper d'activités de transport, car il gère de fait l'entreprise 9302.

[133] En effet, il a donné de la formation à Louis Gravel et Valmore Ducharme, il s'occupe de l'embauche des conducteurs, des sanctions à leur égard, de l'entretien des véhicules et des fiches de vérification avant départ.

[134] Il est d'ailleurs le seul des trois gestionnaires à connaître les raisons des mises hors service des véhicules, et le seul à savoir quels employés sont encore à l'emploi ou non.

Le dossier PEVL de 9302

[135] Par ailleurs, Richard Gravel est peu impliqué dans 9302 et ne sait pas grand-chose de ce qui s'y passe. Il n'a suivi aucune formation en transport, et ne démontre aucun intérêt pour ce faire. Il s'est adjoint Louis Coulombe et Caroline Ducharme, qu'il décrit comme des personnes d'expérience pour s'occuper de l'entreprise.

[136] Richard Gravel ignorait que Loumar avait une cote de sécurité de niveau « conditionnel » et que la compagnie de Caroline Ducharme, qui s'occupe de l'administration de 9302, était convoquée également devant la Commission. Le moins que l'on puisse dire est qu'il a pris peu de renseignements sur ces personnes.

[137] Richard Gravel ne prend aucune mesure contre les conducteurs responsables des diverses infractions. Il ignore tout de ses obligations relativement à l'entretien mécanique des véhicules, et il « ne commencera pas à travailler dans le garage » et ne « montrera pas à quelqu'un de 35 ans d'expérience comment changer des filtres ».

[138] Ces commentaires de Richard Gravel révèlent bien l'ampleur de la méconnaissance de ses obligations en transport. S'il connaissait un tant soit peu la *Loi*, il saurait qu'il n'a pas à travailler lui-même dans le garage, mais plutôt à s'assurer que celui qui le fait, le fait bien en respectant la réglementation.

[139] Richard Gravel ignore également les règles sur les heures de conduite et de repos. Il se fie à Valmore Ducharme pour les vérifier, alors que la preuve ne révèle pas que ce dernier a suivi une formation sur le sujet. De plus, on retrouve au dossier PEVL cinq infractions en l'espace de 9 mois concernant les fiches journalières et les heures de conduite.

[140] Richard Gravel explique que les véhicules acquis de Loumar manquaient d'entretien, mais que cela a été corrigé. Or, 11 mises hors service dont une critique le 14 juillet 2015, sont inscrites aux dossiers des trois compagnies depuis mai 2014 pour les différents véhicules, et tous sont utilisés et entretenus par 9302.

[141] Il ignore également la fréquence des entretiens mécaniques qu'il doit respecter. Il se fie au responsable de l'entretien Charles Grogen, qui a élaboré un calendrier d'entretien sur un tableau. La photo de ce tableau transmise à la Commission ne permet pas d'en évaluer le fonctionnement et encore moins l'efficacité, compte tenu du peu d'informations qu'il contient.

[142] La Commission peut comprendre que Richard Gravel soit très occupé avec l'emploi qu'il occupe pour une autre entreprise de pièces industrielles. Cependant, il doit comprendre que diriger une entreprise de transport entraîne des obligations et des responsabilités de sa part et qu'il doit prendre les moyens pour y arriver.

[143] S'il veut se fier à d'autres pour remplir ses obligations, il a intérêt à vérifier qu'ils détiennent les connaissances nécessaires. Et surtout à s'assurer que ceux qui les formeront connaissent leurs obligations.

Le dossier PEVL de 9280

[144] Caroline Ducharme aurait incorporé 9280 pour étaler le paiement des plaques d'immatriculation des véhicules de Loumar, propriété de son conjoint. Elle ignore le nombre de véhicules qu'elle possède, tout comme la cause des mises hors service et n'a pas pris d'autres mesures à l'endroit de ses conducteurs que des avis verbaux. C'est encore Louis Coulombe qui a pu apporter quelques explications sur certaines infractions.

[145] Elle aurait suivi une formation seulement sur les heures de conduite en 2013 dont elle ne peut cependant retrouver l'attestation. Elle est incapable de répondre correctement quand elle est questionnée sur le nombre d'heures de conduite dans une journée.

[146] 9280 a atteint le seuil des mises hors service en seulement 6 mois d'exploitation. Aucune preuve n'a été apportée quant aux mesures prises pour corriger la situation, situation d'autant plus inquiétante que Caroline Ducharme ignore le nombre de véhicules qu'elle possède. La Commission comprend difficilement comment elle peut s'occuper de véhicules si elle ignore qu'elle en est propriétaire.

[147] Par ailleurs, compte tenu du peu de connaissances qu'elle détient relativement à ses obligations de transporteur, elle ne semble pas être la personne d'expérience décrite par Richard Gravel.

[148] Il ressort donc de la preuve que Louis Coulombe, Richard Gravel et Caroline Ducharme ne démontrent aucun intérêt à respecter leurs obligations et à redresser la situation. Ils se soucient très peu ou pas de la sécurité des usagers de la route. Leur inaction après l'accident mortel et le nombre croissant de mises hors service démontrent bien leur mépris de la sécurité.

[149] Louis Coulombe a suivi de la formation en 2013 et a dû recourir à un formateur pour implanter divers processus d'entretien mécanique des véhicules et de contrôle à l'endroit des conducteurs, mais sans aucun résultat. Il n'a pas su mettre en pratique les nouvelles connaissances acquises pour améliorer la gestion de son entreprise.

[150] Il n'a rien retenu de son expérience passée ni des formations reçues pour pallier à ses lacunes. En effet, le dossier de Loumar est dans un pire état qu'en 2013. Alors qu'il affichait 32 points sur un seuil de 30 à ne pas atteindre à cette époque, dans la zone « Comportement global de l'exploitant », il affiche au moment de sa transmission à la Commission 51 points sur un seuil de 15 à ne pas atteindre.

[151] L'entretien des véhicules est déficient, le nombre de mises hors service le démontre. Les diverses infractions commises par les conducteurs entraînent peu ou pas de sanction de la part des dirigeants. Malgré l'existence d'une politique, non écrite, de gradation des sanctions, l'application en est faite de façon très aléatoire.

[152] Et lorsqu'un des gestionnaires affirme qu'un conducteur aurait été congédié, ou bien la preuve n'est pas disponible, ou lorsqu'elle l'est, la raison indiquée sur le relevé d'emploi, « départ volontaire », n'appuie pas ses dires.

[153] Richard Gravel n'a entrepris encore aucune démarche pour connaître ses obligations, alors qu'il a dit à l'inspecteur de CRQ en août 2014, qu'il voulait améliorer ses connaissances. Or, seize mois plus tard, il n'a toujours rien fait.

[154] La Commission ne peut tolérer de tels comportements et attitudes, d'autant plus qu'il s'agit de la sécurité des véhicules qui peuvent mettre en danger celle des usagers de la route, et qu'un accident mortel est déjà survenu dans cette entreprise.

[155] L'opportunité a déjà été offerte à Loumar et à Louis Coulombe en 2013 de rendre leur dossier acceptable de conformité aux lois et règlements applicables, mais ils n'ont pas su en tirer profit.

[156] En l'absence de collaboration de leur part, et en présence de telles déficiences, aucune condition ne pourrait permettre d'améliorer leur dossier.

[157] La Commission considère que Loumar met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et il est pressant de modifier sa cote de sécurité et de lui attribuer celle de niveau « insatisfaisant ».

[158] Le deuxième alinéa de l'article 27 de la *Loi* prévoit que la Commission peut appliquer à tout administrateur d'une entreprise inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, la même cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle attribue à l'entreprise.

[159] Dans le cas actuel, Louis Coulombe est président et seul actionnaire de Loumar, c'est lui qui la dirige. La Commission considère donc que son influence est déterminante. Par conséquent, la même cote de sécurité lui sera appliquée.

[160] Par ailleurs, en ce qui concerne 9302, bien que Louis Coulombe n'en soit pas un administrateur légalement inscrit au Registre des entreprises, la preuve a révélé qu'il l'est dans les faits. C'est lui qui a formé Richard Gravel et Valmore Ducharme qui s'adressent à lui s'ils ont des interrogations, car il est toujours disponible. Il connaît mieux l'entreprise 9302 que le président, Richard Gravel.

[161] Il s'occupe également de la discipline des conducteurs et il est le seul en mesure d'expliquer les mises hors service inscrites au dossier PEVL. Il joue un rôle important et exerce une influence sur les affaires de la compagnie, répondant ainsi aux critères développés par la jurisprudence²¹ pour identifier un administrateur de fait.

[162] Le Tribunal administratif du Québec a par ailleurs établi la compétence de la Commission à reconnaître une personne à titre d'administrateur de fait²².

[163] Dans ce contexte, puisque Louis Coulombe est un administrateur de fait de 9302, dont l'influence est déterminante et qu'il lui est attribué une cote de sécurité « insatisfaisant », la Commission va appliquer la même cote à 9302, comme le lui permet l'article 27, paragraphe 4° de la *Loi*.

²¹ *Allman c. Laplante*, 2005 Canlii 31504.

²² *Choquet c. Commission des transports du Québec*, 2003 Canlii 67382.

[164] La Commission tient à préciser que même si 9302 n'avait pas vu sa cote modifiée en raison de l'influence de Louis Coulombe, elle l'aurait été de toute façon par son propre comportement, selon l'article 27 paragraphe 1^o de la *Loi*. En effet, la preuve a démontré qu'elle ne respecte pas l'ensemble de ses obligations légales et qu'elle refuse de prendre les moyens nécessaires pour y arriver, mettant en péril la sécurité des usagers de la route.

[165] Puisque la cote de 9302 est de niveau « insatisfaisant », la même cote sera attribuée à Richard Gravel selon l'article 27 deuxième alinéa, puisqu'il en est le président et le principal actionnaire, et qu'à ce titre, il est redevable selon la *Loi*.

[166] En effet, son influence est également déterminante, car il donne ses instructions à Charles Grogen pour l'entretien mécanique et à Valmore Ducharme concernant les conducteurs. Il décide de la nature des sanctions disciplinaires à imposer.

[167] Pour ce qui est de 9280, la preuve a révélé que Louis Coulombe en est également l'administrateur de fait. Cette compagnie a été mise sur pied pour une raison financière, et sa présidente a avoué qu'elle s'en remettait à lui pour la gestion de la sécurité.

[168] C'est Louis Coulombe qui peut répondre aux questions sur le dossier PEVL de 9280 et qui s'occupe des opérations. Compte tenu de son influence déterminante sur l'entreprise, la cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » qui lui est attribuée le sera pareillement à 9280, toujours en vertu du paragraphe 4^o de l'article 27.

[169] Enfin, concernant Caroline Ducharme, elle est la présidente de 9280 et en cette qualité, imputable elle aussi devant la *Loi*. Elle s'occupe de l'administration et de la comptabilité de l'entreprise, et elle vérifie les fiches journalières pour s'assurer de leur conformité, sans cependant connaître la réglementation.

[170] À ce titre, la Commission considère qu'elle a une influence déterminante sur son entreprise et puisque la cote de niveau « insatisfaisant » est attribuée à 9280, la même cote lui sera aussi appliquée, en vertu du deuxième alinéa de l'article 27 de la *Loi*.

Autorisations de céder des véhicules

[171] La Commission doit aussi décider de deux demandes d'autorisation de Loumar de céder des véhicules à 9302. La Commission doit refuser ces demandes si elle estime que la cession ou l'aliénation aurait pour objet de contrer l'application de la *Loi*.

[172] La preuve a révélé que Louis Coulombe dirige dans les faits l'entreprise 9302 qui continue le même type de transport que Loumar qui a cessé ses opérations, mais dont le président est toujours actif en dirigeant 9302.

[173] Loumar et 9280 tentent donc de repartir à zéro et de contourner la *Loi* en cédant leurs véhicules et leurs activités à 9302, alors que leurs administrateurs continuent à s'occuper de transport en la dirigeant.

[174] Les informations contenues au dossier et les témoignages entendus ne permettent pas à la Commission de se convaincre que les présentes demandes n'ont pas pour effet de contrer l'application de la *Loi*. Les demandes d'autorisation de céder les véhicules sont donc refusées.

LA CONCLUSION

[175] La Commission va modifier la cote de Loumar, de 9302 et de 9280 pour leur attribuer une cote de niveau « insatisfaisant » et aussi appliquer cette même cote aux administrateurs Louis Coulombe, Richard Gravel et Caroline Ducharme.

[176] Cette cote a pour effet de leur interdire de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd.

[177] Les autorisations de céder deux véhicules à 9302 sont refusées, compte tenu que la Commission est convaincue que Loumar tente de contourner la *Loi*.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE les demandes de vérification de comportement;

MODIFIE la cote de sécurité de Transport Loumar inc. portant la mention « conditionnel »;

ATTRIBUE à Transport Loumar inc. la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

MODIFIE la cote de sécurité de 9302-9254 Québec inc. portant la mention « satisfaisant »;

ATTRIBUE	à 9302-9254 Québec inc. la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
MODIFIE	la cote de sécurité de 9280-1174 Québec inc. portant la mention « satisfaisant »;
ATTRIBUE	à 9280-1174 Québec inc. la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
APPLIQUE	à Louis Coulombe, Richard Gravel et Caroline Ducharme en tant qu'administrateurs, la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
INTERDIT	à Transport Loumar inc., 9280-1174 Québec inc. et 9302-9254 Québec inc de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
INTERDIT	à Louis Coulombe, Richard Gravel et Caroline Ducharme de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
ORDONNE	que toute demande à la Commission de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds faite par Transport Loumar inc., 9280-1174 Québec inc., 9302-9254 Québec inc., Louis Coulombe, Richard Gravel et Caroline Ducharme, tant personnellement que pour une société ou une personne morale qu'ils contrôlent ou dont ils sont administrateurs, fasse l'objet d'un examen de la part d'un Membre de la Commission.
REJETTE	les demandes d'autorisation de céder des véhicules lourds.

Hélène Fréchette, avocate
Vice-présidente de la Commission



**ANNEXE
AVIS IMPORTANT**

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.Q., 2001, c. 15) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec :

- 1^o pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2^o lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3^o 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 :

QUÉBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Téléphone : (418) 266-0350

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
Téléphone : (514) 906-0350

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 Tribunal administratif du Québec 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 Tribunal ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la Commission en avait faite, en vertu de la présente loi ou d'un de ses règlements, pour prendre sa décision.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le Tribunal administratif du Québec aux adresses suivantes :

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
575, rue Saint-Amable
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : (418) 643-3418

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

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

1 800 567-0278