

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2015 QCCTQ 3066
DATE DE LA DÉCISION : 20151211
DATE DE L'AUDIENCE : 20151111, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 283611
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification de comportement
d'un propriétaire et exploitant de
véhicules lourds
MEMBRE DE LA COMMISSION : Virginie Massé

JAS & RAJ Transport inc.

et

7506180 Canada inc. (entreprise apparentée)

et

Jaswinder Singh Tamber (administrateur)

Personnes visées

DÉCISION

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

[2] La Commission examine également le comportement d'une entreprise apparentée à JAS & RAJ, soit 7506180 Canada inc. (7506180) afin de vérifier si les déficiences reprochées à JAS & RAJ affectent aussi son droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

¹ L.R.Q. c. P-30.3

[3] À l'audience tenue le 11 novembre 2015, à Montréal, JAS & RAJ est présente et représentée par M^e François Vachon. Monsieur Jaswinder Singh Tamber (M. Tamber), administrateur est présent. La Direction des Services juridiques et secrétariat de la Commission (DSJS) est représentée par M^e Marie-Andrée Gagnon Cloutier.

LES FAITS

Preuve de la DSJS

[4] Les déficiences reprochées à JAS & RAJ, à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds, sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (l'Avis) que la DSJS lui a transmis le 13 mai 2015, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*. Le « *Rapport de vérification de comportement – traitement administratif* » (et ses annexes) de la Direction des Services à la clientèle et de l'inspection (DSCI) de la Commission sont joints à l'Avis et déposés au dossier.

[5] L'Avis a également été transmis à 7506180, une entreprise apparentée à JAS & RAJ.

[6] Les événements considérés pour établir ces déficiences sont énumérés au dossier de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier 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] La Commission est saisie de la présente affaire puisque le dossier PEVL de JAS & RAJ établit qu'au cours de la période du 6 janvier 2013 au 5 janvier 2015, l'entreprise a atteint le seuil applicable à la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* » en accumulant 10 mises hors services alors que le seuil à ne pas atteindre est de 10.

[8] De plus, le 8 mai 2015, la Commission a reçu une mise à jour du dossier PEVL de JAS & RAJ. Selon cette mise à jour, pour la période du 3 avril 2013 au 2 avril 2015, le dossier PEVL indique l'atteinte du seuil à ne pas atteindre de 40 points à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* ».

[9] Selon les fichiers informatisés de la SAAQ, il appert que JAS & RAJ a, par l'entremise de ses conducteurs, commis les infractions suivantes :

- quatre mises hors service conducteur;
- une infraction relative à la vitesse ou à une action imprudente;
- deux infractions relatives à des phares-feux mal utilisés;
- une infraction concernant une défectuosité mineure;
- deux infractions relatives à une fiche journalière;
- une infraction relative à une immobilisation non sécuritaire;
- une infraction pour avoir nui au travail d'un agent de la paix;
- deux infractions concernant le non-respect de la signalisation;
- sept surcharges;
- une infraction concernant un rapport de vérification;
- une infraction concernant un panneau d'arrêt.

[10] Une seconde mise à jour du dossier PEVL² de JAS & RAJ, datée du 30 octobre 2015 est déposée lors de l'audience.

[11] La Commission entend le témoignage de Caroline Doyon, technicienne en administration à la SAAQ. Elle fournit une description détaillée des événements apparaissant au dossier.

[12] Elle compare le dossier PEVL de JAS & RAJ du 5 janvier 2015 avec celui du 30 octobre 2015 en indiquant à la Commission les ajouts et retraits qui ont eu lieu au dossier PEVL entre ces deux dates.

[13] Il y a cinq ajouts au dossier PEVL de JAS & RAJ à la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* », ainsi qu'un retrait dû au déplacement de la période mobile de deux ans. Il y a eu sept ajouts à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* », ainsi que deux retraits dus au déplacement de la période mobile de deux ans. Puis, il y a eu un ajout à la zone de comportement « *Charges et dimensions* », ainsi que trois retraits toujours dus au déplacement de la période mobile de deux ans.

[14] Le nombre de points accumulés à la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* » est maintenant de 14 sur un seuil à ne pas atteindre de 11 alors que le

² Pièce CTQ-2.

nombre de points accumulés à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » est maintenant de 44 sur un seuil à ne pas atteindre de 44.

[15] La SAAQ a communiqué à plusieurs reprises avec JAS & RAJ pour informer son dirigeant de la détérioration de son dossier PEVL, soit le 11 février, 3 avril, 25 avril, 6 juin et 31 juillet 2014 ainsi que le 8 janvier 2015.

[16] L'entreprise est inscrite au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (RPEVL) de la Commission depuis le 9 novembre 2007 où la cote de sécurité portant la mention « *satisfaisant* » lui a été attribuée. Le 2 juillet 2013, la Commission rendait une décision de vérification du comportement portant le numéro 2013 QCCTQ 1773³ et modifiait les cotes de sécurité de 7506180 et JAS & RAJ pour que celles-ci portent la mention « *conditionnel* », en leur imposant plusieurs conditions. Toutes les conditions ont été respectées dans les délais prescrits. Aucune demande de réévaluation de la cote de sécurité n'ayant été déposée à la Commission, JAS & RAJ et 7506180 ont une cote de sécurité « *conditionnel* » à ce jour.

Preuve des personnes visées

[17] La Commission entend le témoignage de M. Tamber, président et actionnaire majoritaire de JAS & RAJ et de 7506180.

[18] M. Tamber est responsable de planifier les voyages avec les clients et de les répartir entre les conducteurs. Lorsqu'il est au bureau, il ne s'assure pas que ses conducteurs effectuent leur vérification avant départ. La conjointe de M. Tamber travaille pour l'entreprise et aide avec la gestion des documents alors que M. Tamber est sur la route.

[19] Il explique qu'il conduit des véhicules lourds depuis 1995 et que son dossier de conducteur est excellent. Il possède sa propre entreprise depuis 2007. Il conduit des véhicules lourds occasionnellement. Deux autres conducteurs travaillent pour lui, depuis un an pour le premier et deux ans pour le second⁴.

³ 7506180 Canada inc. et Jas & Raj Transport inc. et Jaswinder Singh Tamber (2 juillet 2013) n° 2013 QCCTQ 1773 Commission des transports.

⁴ Pièce P-1.

[20] JAS & RAJ possède deux tracteurs et trois remorques. La vitesse des tracteurs est limitée à 105 km/h.

[21] La réparation des défauts mineurs ainsi que la vérification mensuelle des véhicules lourds de l'entreprise s'effectuent dans un garage situé dans la cour où les véhicules sont stationnés, soit à ville Saint-Laurent⁵. Pour ce qui est des défauts majeurs, elles sont réparées à Toronto.

[22] M. Tamber explique que la plupart des défauts relevés à la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* » sont des cas fortuits survenus sur la route puisque lors des vérifications avant départ, les conducteurs n'ont rien inscrit sur leur fiche.

[23] Relativement aux mises hors services, survenues le 3 décembre 2013 et le 23 mars 2015, pour une défaut aux pneus, M. Tamber mentionne que les contrôleurs routiers ont erronément qualifié ces événements de défauts majeurs, puisqu'il manquait selon lui seulement un peu d'air dans les pneus.

[24] M. Tamber admet qu'il avait absence de feu sur la remorque pour laquelle une mise hors service a été constatée le 3 décembre 2013 à 23h10. Le conducteur qui conduisait ce véhicule au moment de l'interception ne travaille plus pour l'entreprise depuis 2014.

[25] Concernant la mise hors service pour une défaut au système de freinage survenue le 30 avril 2014, M. Tamber indique avoir remplacé la valve défectueuse. Une facture pour le remplacement de la valve est émise le 9 mai 2014. Il s'agit selon lui d'un incident mineur.

[26] En ce qui concerne la mise hors service pour une défaut aux roues et essieux survenue le 4 mai 2014, le conducteur n'aurait pas constaté la défaut. JAS & RAJ a fait remplacer la roue craquée suite à cet événement. L'inspection annuelle du véhicule était, par ailleurs, hors délai depuis cinq jours au moment de l'interception.

⁵ Pièce P-5

[27] Quant aux mises hors service du 2 juin 2014 et 15 octobre 2014, concernant une déféctuosité au niveau de l'éclairage, M. Tamber mentionne qu'il était seulement question des lumières supérieures sur la remorque, un incident de peu d'importance selon lui. La fiche de vérification avant départ pour chacune de ces dates ne mentionne aucune déféctuosité mécanique en lien avec les lumières.

[28] M. Tamber ignore les circonstances entourant la mise hors service du 7 juin 2014, concernant une déféctuosité au système de freinage.

[29] Relativement à la mise hors service du 8 décembre 2014, M. Tamber explique qu'il y a eu une crevaison sur le pneu intérieur et que le conducteur ne l'a pas vu.

[30] En ce qui concerne la mise hors service du 18 janvier 2015, concernant une déféctuosité au système d'éclairage, M. Tamber signale qu'il s'agissait d'un contact mal fait entre les fils qui maintenait continuellement les lumières allumées. La fiche de vérification avant départ ne relevait aucune déféctuosité.

[31] Concernant une déféctuosité au système de freinage survenue le 9 juillet 2015, M. Tamber mentionne un problème d'ajustement des freins sur la remorque.

[32] Relativement à la mise hors service du 26 juillet 2015, concernant une déféctuosité aux freins et au dispositif de l'alimentation en carburant M. Tamber indique avoir fait réparer les déféctuosités constatées. Cependant la facture relative à cette réparation ne mentionne que la réparation pour les freins de la remorque et non pour l'alimentation en carburant du tracteur. La plus récente inspection mécanique de la remorque remonte au 30 avril 2015 et alors que celle du tracteur date du 12 février 2015.

[33] M. Tamber donne également les explications concernant les événements survenus à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » pour la période comprise entre le 6 janvier 2013 et le 30 octobre 2015.

[34] Relativement à l'infraction pour immobilisation non sécuritaire survenue le 31 mai 2014, M. Tamber mentionne que son conducteur s'est arrêté prendre un café, cinq minutes au restaurant Tim Horton et s'est stationné à un endroit non sécuritaire, sur le bord de la route, puisqu'il n'y avait pas de stationnement prévu pour les camions.

[35] M. Tamber explique qu'il suivait son conducteur lorsque ce dernier fut intercepté par les contrôleurs routiers le 4 août 2014 sans sa fiche journalière. Une mise hors service du conducteur a été donnée puisqu'il aurait dépassé ses heures de conduite de seulement 15 minutes.

[36] M. Tamber n'a aucune explication à fournir concernant l'infraction pour le refus de collaborer avec un agent de la paix, délivrée le 15 octobre 2014. Le conducteur a été trouvé coupable.

[37] Relativement à l'infraction du 15 novembre 2014, concernant une signalisation non respectée, M. Tamber explique que son conducteur ne faisait que suivre un camion de ferme et qu'il n'aurait pas vu qu'il était interdit de circuler sur cette route avec un véhicule lourd sauf pour la circulation locale.

[38] Concernant l'infraction du 6 février 2015 pour panneau d'arrêt, M. Tamber mentionne que le conducteur, Mohammad Reza Bashiri Moghadam, a été congédié, car il s'agissait de sa deuxième infraction en moins de deux semaines.

[39] En ce qui a trait aux infractions du 11 et 12 mai 2015, concernant une signalisation non respectée, M. Tamber mentionne que ces deux infractions ont eu lieu au même endroit à Saint-Damas, avec deux conducteurs différents, la signalisation serait donc difficile à voir. Il admet avoir lui-même passé plusieurs fois par cette route.

[40] M. Tamber n'a pas été informé par le conducteur que ce dernier n'avait pas les fiches de vérification avant départ avec lui lorsque le contrôleur routier lui a demandé relativement à l'infraction du 26 juillet 2015, concernant le refus de collaborer avec un agent de la paix. Ce conducteur n'est plus à l'emploi de JAS & RAJ.

[41] Pour ce qui est des autres infractions de cette section, il mentionne ne pas avoir été mis au courant par ses conducteurs et précise que son entreprise est victime du zèle des contrôleurs routiers de la province de l'Ontario.

[42] M. Tamber mentionne qu'il a dû vendre à rabais la plupart de ses camions et remorques⁶, en Ontario, afin de diminuer ses coûts d'opération. Il explique cette

⁶ Pièce P-4.

situation par l'augmentation des primes d'assurance de JAS & RAJ depuis qu'une cote de sécurité portant la mention « *conditionnel* » lui a été imposée en 2013.

[43] Par ailleurs, 7506180 n'a plus de véhicules lourds immatriculés au Québec autorisés à circuler.

[44] Depuis 2007, JAS & RAJ retient les services du consultant en transport, Daniel Béland. Ce dernier a assisté l'entreprise avec la rédaction de sa politique d'embauche⁷ et du manuel du conducteur⁸. Il a également procédé à la vérification périodique du dossier PEVL.

[45] La politique d'embauche prévoit notamment, une vérification de la validité du permis de conduire du conducteur, un relevé du dossier de conduite, une vérification auprès des employeurs précédents, une évaluation routière et un relevé préliminaire des heures de conduites et de travail. L'assureur de JAS & RAJ exige que ses conducteurs de véhicules lourds aient un minimum de deux années d'expérience.

[46] Le manuel du conducteur a été remis à chaque conducteur lors de l'embauche et des explications leur ont été fournies sur l'importance de la réfrigération des camions et du respect des normes de charge.

[47] En ce qui concerne le respect des normes de charge, M. Tamber explique qu'il est difficile d'éviter les surcharges étant donné que ce sont des tiers qui chargent les remorques puisque l'entreprise transporte généralement des produits alimentaires pour les supermarchés.

[48] M. Tamber mentionne également que les fiches de vérification avant départ ne font état d'aucune déféctuosité lors des événements inscrits au PEVL. De plus, lorsqu'une déféctuosité est constatée lors d'une vérification avant départ, elle est immédiatement réparée au garage avant le départ.

[49] L'entreprise possède des politiques et procédures écrites incluant une politique de gradation des sanctions disciplinaires depuis l'automne 2011. Les documents présentés en audience sont les mêmes politiques que JAS & RAJ avaient en mai 2013,

⁷ Pièce P-6.

⁸ Pièce P-7.

lors de l'audience précédente de la Commission. Il appert qu'il n'y a eu aucun changement depuis 2013 dans ces politiques.

[50] Cette dernière est remise au conducteur à l'embauche. Elle n'a toutefois jamais été mise en pratique, seuls des avertissements verbaux ont été donnés.

[51] M. Béland recevait et analysait le dossier PEVL de l'entreprise et le transmettait à M. Tamber trimestriellement, tel qu'ordonné par la décision de la Commission rendue en 2013⁹. Le dernier PEVL transmis par M. Béland dont M. Tamber a pris connaissance est daté du mois de juin 2014 soit au moment où JAS & RAJ devait transmettre son dernier rapport à la Commission.

[52] Les deux conducteurs actuellement à l'emploi de JAS & RAJ n'ont suivi aucune formation en transport.

Représentation de la DSJS

[53] M^e Gagnon-Cloutier rappelle le rôle de la Commission dans la protection des usagers et du système routiers ainsi que son pouvoir d'imposer des conditions afin de corriger les déficiences observées.

[54] Elle insiste sur le fait que JAS & RAJ en est à sa deuxième convocation en vérification de comportement depuis 2013. La première ayant donné lieu à une modification de la cote de sécurité « *satisfaisant* » par une cote « *conditionnel* » avec l'imposition de conditions. Malgré l'imposition de conditions qui visaient à corriger des lacunes, le dossier PEVL de l'entreprise est à nouveau devant la Commission moins de deux ans plus tard.

[55] Elle soulève que la mise à jour du dossier PEVL démontre toujours l'atteinte de seuils à ne pas atteindre à deux sections, soit celle de la « *Sécurité des véhicules* » et celle de la « *Sécurité des opérations* ». Il y a aussi eu 13 ajouts depuis.

⁹7506180 *Canada inc. et Jas & Raj Transport inc. et Jaswinder Singh Tamber* (2 juillet 2013) n° 2013 QCCTQ 1773 Commission des transports.

[56] Ceci témoigne d'un manque de contrôle toujours persistant au sein de l'entreprise. Malgré la présence de nombreuses politiques écrites et l'assistance de M. Béland, celles-ci ne semblent pas être intégrées à l'entreprise.

[57] De plus, elle met en doute le suivi fait par M. Tamber du dossier PEVL de JAS & RAJ maintenant qu'il n'est plus tenu de faire rapport à la Commission depuis juin 2014. En effet, M. Tamber n'est pas au courant de toutes les infractions mentionnées au dossier PEVL depuis cette date.

[58] M^e Gagnon-Cloutier plaide que M. Tamber a suivi des formations de gestionnaire et pourtant les déficiences persistent. M. Tamber a tous les outils nécessaires pour une saine gestion, mais qu'il y a un manque de résultat au sein de l'entreprise. M. Tamber a eu une chance de s'améliorer depuis 2013.

[59] Elle recommande donc à la Commission d'imposer une cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* » à l'entreprise JAS & RAJ et d'appliquer cette cote à son administrateur, M. Tamber de même qu'à 7506180 puisque l'imposition de condition ne pourra apporter d'amélioration aux déficiences relevées.

Représentation de la personne visée

[60] M^e Vachon affirme être en accord avec l'importance de protéger les usagers et le réseau routier. Il reconnaît que certaines problématiques sont toujours existantes au sein de l'entreprise JAS & RAJ. Par contre, il soulève l'importance de regarder l'ensemble des faits de manière objective.

[61] Il plaide que la *Loi* est la même pour les petites et les grosses entreprises et qu'il peut être plus difficile pour une petite entreprise de consacrer autant de ressources dans la gestion de l'entreprise.

[62] Sa cliente fait des efforts soutenus pour s'améliorer, notamment en engageant M. Béland à titre de consultant. Elle a même diminué son nombre d'employés dans le but de mieux arriver à les gérer. Elle est de bonne foi, malgré le fait qu'elle aurait pu agir davantage depuis 2013.

[63] M^e Vachon fait également état que les conditions imposées dans la décision de la Commission de 2013¹⁰ ont été respectées. Il est en accord avec l'imposition de condition dans le but d'aider M. Tamber dans sa gestion de JAS & RAJ.

[64] De plus, il mentionne qu'il est difficile pour son client d'appliquer de sévères sanctions à ses employés puisqu'il y a une pénurie dans le métier et qu'il est ardu d'embaucher des conducteurs ces dernières années.

[65] Il plaide également que les défauts mécaniques inscrites au dossier PEVL sont des cas fortuits, puisque la preuve a démontré que les fiches de vérification avant départ ne mentionnent pas de défaut. Il insiste sur le fait qu'il peut arriver plusieurs événements sur les routes et mentionne le faible degré de gravité des manquements reprochés à JAS & RAJ, ce qui ne mérite pas l'imposition d'une cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* ».

[66] Il fait également état de la volonté de sa cliente de poursuivre ses activités, et ce, avec l'assistance de M. Béland.

[67] Dans les circonstances, M^e Vachon recommande de maintenir la cote de sécurité portant la mention « *conditionnel* ».

LE DROIT

[68] La *Loi* établit, à son article 1, que ses objets sont d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[69] 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*.

[70] L'article 12 de la *Loi* prévoit ce qui suit :

¹⁰ 7506180 *Canada inc. et Jas & Raj Transport inc. et Jaswinder Singh Tamber* (2 juillet 2013) n° 2013 QCCTQ 1773 Commission des transports.

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

Une cote de sécurité « *satisfaisant* » indique que la personne inscrite présente un dossier acceptable de conformité aux lois et règlements qui lui sont applicables en matière de sécurité et pour préserver l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique.

Une cote de sécurité « *conditionnel* » indique que le droit d'une personne inscrite de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions.

Une cote de sécurité « *insatisfaisant* » indique que la personne inscrite est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions. »

[71] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilent la Commission à attribuer une cote de sécurité « *conditionnel* » et à imposer des conditions afin de corriger une déficience. Ces conditions peuvent viser les véhicules lourds, les qualifications des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise par la personne inscrite

[72] 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 ou si elle évalue que cette personne ne 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 *Loi*, du *Code de la sécurité routière*¹¹ ou à une autre loi visée à l'article 23 de la *Loi*.

[73] De plus, selon l'article 27, deuxième paragraphe, 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.

¹¹ L.R.Q. c. C-24.2

[74] La Commission inscrit alors au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, l'associé, l'administrateur ou toute autre personne qui n'est pas déjà inscrit.

[75] 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.

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

L'ANALYSE

[77] Le dossier PEVL de l'entreprise JAS & RAJ a été transmis à la Commission puisque la SAAQ a identifié cette entreprise comme ayant un comportement présentant des risques pour les usagers des chemins publics.

[78] Plus particulièrement, la SAAQ a transféré à la Commission, le dossier PEVL de JAS & RAJ puisque pour la période du 6 janvier 2013 au 5 janvier 2015 le nombre de mises hors service accumulées à la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* » était de 10 sur un seuil à ne pas atteindre de 10. De plus, pour la période comprise entre le 3 avril 2013 et le 2 avril 2015, le dossier PEVL indique aussi l'atteinte du seuil à ne pas atteindre de 40 points à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* ».

[79] À la suite de la mise à jour du dossier PEVL¹² datée du 30 octobre 2015, le nombre de mises hors service accumulées à la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* » est de 14 sur un seuil à ne pas atteindre de 11, tandis que le nombre de points accumulés à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » est de 44 sur un seuil à ne pas atteindre de 44 points.

[80] Le dossier PEVL de JAS & RAJ s'est donc détérioré entre le moment de son transfert par la SAAQ à la Commission et la date de l'audience publique du 11 novembre 2015.

¹² Pièce CTQ-2.

[81] De plus, l'entreprise JAS & RAJ, l'entreprise apparentée 7506180 et leur administrateur M. Tamber ont déjà comparu devant la Commission en mai 2013¹³ pour les mêmes motifs, soit l'atteinte des seuils à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » et « *Comportement global de l'exploitant* ». La décision rendue imposait des conditions aux deux entreprises.

[82] Cette décision imposait entre autres à JAS & RAJ d'embaucher un consultant externe, de soumettre à la DSCI un rapport écrit du consultant en sécurité routière à chaque trois mois pour une durée d'un an. Ces rapports devaient faire état des constats, des mesures recommandées et du résultat de l'application des mesures et formations suivies ainsi que d'un rapport sur le suivi des infractions inscrites au dossier PEVL de la SAAQ depuis la date de la décision.

[83] L'entreprise JAS & RAJ s'est conformée à ces mesures. Toutefois, force est de constater que ces mesures n'ont pas eu l'effet souhaité par la Commission, le dossier PEVL ayant continué de se détériorer depuis l'imposition de ces conditions.

[84] Malgré la présence d'un consultant en transport depuis plusieurs années déjà, il appert que les politiques telles que la politique d'embauche, le manuel du conducteur et la politique de gradation des sanctions disciplinaires qui ont été adoptées ne sont pas appliquées.

[85] Il ne suffit pas de rédiger des politiques pour corriger les déficiences constatées en entreprise, il faut les mettre en application. M. Tamber, responsable de la gestion des employés et de la sécurité routière, a admis lors de l'audience, ne pas appliquer la politique de gradation des sanctions disciplinaires préférant s'en tenir à des avertissements verbaux avec ses conducteurs. Alors que le nombre d'infractions au dossier PEVL augmente, il aurait été davantage approprié de mettre en pratique cette politique qui a pour objectif d'aider à améliorer l'état du dossier PEVL en conscientisant les conducteurs.

[86] De plus, M. Tamber, président de l'entreprise et principal responsable de la gestion de JAS & RAJ, n'est pas au courant des dernières infractions inscrites au PEVL, ce qui démontre un manque de contrôle dans sa part dans la gestion son entreprise,

¹³ 7506180 Canada inc. et Jas & Raj Transport inc. et Jaswinder Singh Tamber (2 juillet 2013) n° 2013 QCCTQ 1773 Commission des transports.

un comportement que la Commission avait tenté de corriger par l'obligation de transmission de rapport sur le dossier PEVL tous les trois mois pendant un an.

[87] Depuis que l'obligation de transmettre des rapports détaillés à la Commission a pris fin, M. Tamber ne consulte plus son dossier PEVL. Cela indique que les conditions imposées lors de la précédente audience de JAS & RAJ devant la Commission n'ont pas été intégrées à l'entreprise et n'ont pas permis à M. Tamber d'adopter de nouvelles habitudes pour assurer une saine gestion de son entreprise.

[88] La Commission observe que les délais pour procéder à l'inspection mécanique annuelle ne sont pas toujours respectés. Ceci n'est pas sans conséquence. La preuve en est la mise hors service du 4 mai 2014.

[89] Le dossier PEVL compte plus de quatre mises hors service relatives à l'éclairage. Il est inconcevable pour la Commission que de façon répétée, les véhicules de JAS & RAJ circulent en soirée sans un éclairage adéquat.

[90] Certes les défauts mécaniques liés à l'éclairage peuvent survenir de façon imprévisible. Ce constat n'a toutefois pas pour effet que qualifier de façon automatique une défectuosité mécanique de fortuite.

[91] Pour qu'une défectuosité mécanique soit qualifiée de fortuite, il faut que celle-ci soit de nature imprévisible ou qu'elle découle d'un élément externe au véhicule lourd, qu'elle ne soit pas attribuée à une négligence d'un propriétaire dans l'entretien obligatoire de son véhicule lourd et qu'une vérification avant départ ait été effectuée.

[92] La preuve présentée n'a pas démontré que ces conditions étaient respectées. En effet, les fiches de vérification avant départ ne font pas mention de défauts alors que les véhicules de l'entreprise sont régulièrement interceptés avec des défauts mécaniques et aucun contrôle n'est effectué par M. Tamber pour s'assurer que les vérifications avant départ sont effectuées.

[93] Ainsi, la Commission en conclut que les conducteurs ont de la difficulté à faire des vérifications avant départ efficaces. Ceux-ci n'ont, par ailleurs, pas reçu la formation nécessaire pour s'acquitter de cette tâche qui va bien au-delà d'un tour de reconnaissance d'un véhicule routier.

[94] La nature des infractions inscrites à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » révèle que les conducteurs ont des difficultés à remplir leur fiche journalière, leur fiche de vérification avant départ, ou à identifier et comprendre la signalisation relative aux interdictions de circuler sur certains chemins.

[95] Il est inquiétant de voir le président de JAS & RAJ, M. Tamber, si peu préoccupé par toutes ces infractions inscrites au dossier PEVL, que ce soit à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » ou à la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* ». Il est une personne influente au sein de l'entreprise et le principal gestionnaire, il devrait prendre la détérioration de son dossier PEVL très au sérieux.

[96] En effet, il ressort de son témoignage qu'il considère la plupart des infractions comme étant mineures et sans réelle importance pour la sécurité des usagers ou du réseau routier. Il ne cherche pas les causes des événements inscrits au dossier PEVL afin de les prévenir, se croyant plutôt victime du zèle des contrôleurs routiers.

[97] Les faits et gestes de M. Tamber ne démontrent toujours aucune amélioration ou changement concret dans la gestion de l'entreprise, malgré les deux années écoulées depuis la plus récente décision de la Commission en 2013.

[98] En effet, le dossier PEVL a continué à se détériorer malgré le fait que l'entreprise JAS & RAJ appliquait pendant l'année 2013-2014, les mesures imposées par la Commission. Les conditions imposées en 2013 n'ont pas permis à JAS & RAJ de corriger ses lacunes et d'exploiter des véhicules lourds de façon plus sécuritaire.

[99] La preuve présentée démontre également que les conducteurs présentement à l'emploi de JAS & RAJ n'ont toujours suivi aucune formation, malgré le fait qu'ils soient présents au sein de l'entreprise depuis respectivement un an et deux ans.

[100] Par ailleurs, la réduction du nombre de conducteurs au sein de l'entreprise ne résulte pas d'un désir de M. Tamber de mieux s'acquitter de ses obligations à l'égard de ceux-ci, mais est directement liée aux difficultés économiques auxquelles est confrontée l'entreprise depuis qu'une cote de sécurité « *conditionnel* » lui a été attribuée et que ses primes d'assurance ont augmenté de façon considérable.

LA CONCLUSION

[101] La Commission en vient à la conclusion que les déficiences reprochées mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique.

[102] L'imposition de condition ne peut corriger ces déficiences, comme l'illustrent les faits depuis l'imposition de conditions en 2013 afin de corriger ces mêmes lacunes.

[103] Ainsi, la Commission n'a d'autres choix, dans les circonstances, que d'attribuer la cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* » à l'entreprise JAS & RAJ, l'entreprise apparentée 7506180 et leur administrateur M. Tamber qui a une influence déterminante au sein des deux entreprises.

[104] L'attribution de cette cote implique l'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd pour l'entreprise JAS & RAJ, l'entreprise apparentée 7506180 et leur administrateur M. Tamber.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

APPLIQUE à **JAS & RAJ Transport inc.** la cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* »;

INTERDIT à **JAS & RAJ Transport inc.** de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

APPLIQUE à **7506180 Canada inc.** la cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* »;

- INTERDIT** à **7506180 Canada inc.** de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
- APPLIQUE** à **Jaswinder Singh Tamber**, administrateur et principal dirigeant, la cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* »;
- INTERDIT** à **Jaswinder Singh Tamber** de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
- STATUE** que la levée de la suspension et de l'interdiction de **JAS & RAJ Transport inc.**, de son administrateur et de son entreprise apparentée **7506180 Canada inc.**, devra être soumise à un membre de la Commission.

Virginie Massé, avocate
Vice-présidente de la Commission

- p. j. Avis de recours
c.c. M^e Marie-Andrée Gagnon Cloutier, pour la Direction des services juridiques
et secrétariat de la Commission des transports du Québec
M^e François Vachon, pour les personnes visées.

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° pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2° lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande de révision doit être motivée et notifiée à la Commission dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

QUÉBEC

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

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
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 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

MONTRÉAL

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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

1 800 567-0278