

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2020 QCCTQ 1194

DATE DE LA DÉCISION : 20200612

DATE DES AUDIENCES : 20200123¹

NUMÉRO DES DEMANDES : 539105, 576716, 579276, 576720,
576719 et 576718

OBJET DES DEMANDES : Demande de réévaluation de la cote

et

Vérification du comportement
de propriétaires et exploitants de
véhicules lourds

MEMBRE DE LA COMMISSION : Stéphane Bergevin

9063-2910 Québec inc., faisant affaires sous la raison sociale de USA 2000
(NIR : R-550144-1)

et

9208-1496 Québec inc., faisant affaires sous la raison sociale de Express Californie
(NIR : R-110154-3)

et

9138-7472 Québec inc., faisant affaires sous la raison sociale de CRE Transport
(NIR : R-575257-2)

et

8241015 Canada inc.
(NIR : R-109727-9)

¹ Également fixées les 20190916, 20190917, 20190919, 20190920, 20200121, 20200122 (7 jours au total).

et

9384-8398 Québec inc.
(NIR : R-131683-6)

et

9251-3530 Québec inc.
(NIR : R-104965-0)
(Entreprise apparentée)

et

Mario Larocque,
Jean Guertin,
Robert Poirier,
Daniel Rosetti,
Kevin Lavoie-Soni et
Maxim Gauvreau
(Administrateurs)

Personnes visées

DÉCISION

APERCU

[1] Dans la demande 539105, 9063-2910 Québec inc., faisant affaires sous la raison sociale de USA 2000 (9063) demande le 13 avril 2018 à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réévaluer sa cote de sécurité comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (le Registre), tenu en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*² (la *Loi*), à la suite de la décision 2016 QCCTQ 3113³, rendue le 14 décembre 2016, dans laquelle la Commission lui a attribué une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » dans le cadre d'une demande de réévaluation de cote d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[2] La Commission est également saisie des demandes 579276, 576720, 576719, 576718 et 576716 concernant 9063, 9208-1496 Québec inc., faisant affaire sous la raison sociale de Express Californie (EC), 9138-7472 Québec inc., faisant affaire sous la raison sociale de CRE Transport (CRE), 8241015 Canada inc. (8241015) et

² RLRQ, c. P-30.3, art. 4.

³ 9063-2910 Québec inc., 2016 QCCTQ 3113.

9384-8398 Québec inc. (9384), à titre de propriétaires et exploitants de véhicules lourds en vertu des articles 32.1 et 42 de la *Loi*.

[3] Ces articles de la *Loi* permettent à la Commission, de sa propre initiative, de faire enquête pour déterminer si les personnes contreviennent à la *Loi* ou si les mouvements de transport de leurs véhicules lourds ou les pratiques de leurs conducteurs mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins.

[4] Dans les demandes mentionnées au paragraphe 2 de la présente décision, la Commission est également saisie du dossier de 9251-3530 Québec inc., faisant affaire sous la raison sociale de Gestion DSM (9251), à titre d'entreprise apparentée aux personnes morales visées.

[5] Dans la demande 575495, le 26 septembre 2018, 9251 demande à la Commission de réévaluer sa cote de sécurité comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds au Registre, à la suite de la décision 2018 QCCTQ 2251⁴, rendue le 14 septembre 2018, dans laquelle la Commission lui a attribué une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » dans le cadre d'un non-respect de conditions d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[6] Dans cette même demande 575495, la Commission est également saisie d'une demande de réévaluation de la cote de sécurité de Maxim Gauvreau (M. Gauvreau). Ce dernier est inscrit sur la liste des associés ou administrateurs ayant une cote de sécurité « **insatisfaisant** », depuis le 14 septembre 2018, à la suite de la décision précitée 2018 QCCTQ 2251⁵.

[7] Enfin, la Commission est également saisie de la demande 631800 concernant une demande d'autorisation de céder des véhicules lourds.

[8] La preuve dans les présentes demandes, et dans les demandes 575495 et 631800, est versée de façon commune dans l'ensemble des dossiers.

[9] Les parties ont été convoquées à une audience publique pour l'ensemble des dossiers susmentionnés les 16, 17, 19 et 20 septembre 2019, laquelle audience a été continuée les 21, 22 et 23 janvier 2020, sauf quant au dossier 631800, pour laquelle l'audience s'est tenue uniquement le 19 septembre 2019.

[10] Lors des audiences, 9063, EC, CRE, Mario Larocque (M. Larocque) et Robert Poirier (M. Poirier) sont présents et sont représentés par leur avocat Me Yvon Chouinard. Quant à 8241015, 9384, 9251, Daniel Rosetti (M. Rosetti),

⁴ 9251-3530 Québec inc. et Maxim Gauvreau, 2018 QCCTQ 2251.

⁵ *Id.*

Kevin Lavoie-Soni (KLS) et M. Gauvreau, ils sont alternativement présents; Jean Guertin est absent et ils sont aussi tous représentés par leur avocat Me Yvon Chouinard.

[11] La Direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) est représentée par M^{es} Patricia Léonard et Jean-Philippe Dumas.

[12] La demande 575495 a fait l'objet d'une décision de la Commission en date de ce jour⁶ et la demande 631800 a aussi été traitée séparément et a déjà fait l'objet d'une décision distincte de la Commission⁷.

[13] Selon le « Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds » tenu par la Commission (le Registre), la cote de sécurité d'EC, CRE, 8241015 et 9384 portent, à la date de la dernière journée d'audience, la mention « **satisfaisant** ». Quant à 9063, sa cote de sécurité porte, à la date de la dernière journée d'audience, la mention « **conditionnel** ». Enfin, quant à 9251, sa cote de sécurité porte la mention « **insatisfaisant** » à la date de la dernière journée d'audience.

QUESTIONS EN L'INSTANCE ET CONCLUSION

[14] Dans la demande 539105, la Commission doit-elle modifier la cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » appliquée à 9063 ?

[15] Cette demande est reliée avec la demande 576716, dans laquelle la Commission doit déterminer si elle maintient ou modifie la cote de sécurité de 9063⁸.

[16] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission rejette la demande 539105 et maintient la cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » de 9063 dans la demande 576716.

[17] Dans les demandes 579276, 576720, 576719 et 576718, la Commission doit déterminer si elle maintient ou modifie la cote de sécurité de EC, de CRE, de 8241015, de 9384 et de 9251⁹ et doit déterminer si 9251 est une entreprise apparentée à 9063, EC, CRE, 8241015 et 9384.

[18] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission modifie la cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » de EC, de CRE, de 8241015 et de 9384 par une cote portant la mention « **conditionnel** » et détermine que 9251 n'est pas une entreprise

⁶ 9251-3530 *Québec inc. et al*, 2020 QCCTQ 1175.

⁷ 9138-7472 *Québec inc. et al*, 2019 QCCTQ 2772.

⁸ Préc., note 1, art.12, 27, 28, 34 et 36.

⁹ *Id.*

apparentée à 9063, EC, CRE, 8241015 et à 9384.

[19] Quant à 9251 et à son administrateur, Maxim Gauvreau, la Commission réitère et maintient leurs cotes de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** ».

[20] La cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » a pour effet d'interdire à 9251 et à Maxim Gauvreau de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

ANALYSE

Généralités

[21] 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.

[22] La Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ) constitue un dossier sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds (le dossier PEVL) en vertu de l'une de ses politiques administratives¹⁰. Selon cette politique, la SAAQ transmet le dossier PEVL à la Commission lorsque le propriétaire et exploitant est identifié comme ayant un comportement qui présente un risque.

[23] Lorsqu'elle évalue le comportement d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds, la Commission prend en compte le dossier PEVL reçu de la SAAQ. Elle tient aussi compte de toute mise à jour de ce dossier déposée en preuve. La Commission examine, toutefois, l'ensemble de la preuve, afin de rendre sa décision.

[24] La Commission peut imposer une cote de sécurité « **conditionnel** » et 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 inscrite¹¹.

[25] Il appartient à la Commission d'analyser la preuve qui lui est soumise et de décider des mesures nécessaires, le cas échéant.

[26] La Commission peut aussi attribuer une cote de sécurité « **insatisfaisant** » si elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne et, notamment, ses administrateurs et dirigeants, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd¹².

¹⁰ Préc., note 1, art.22-25.

¹¹ *Id.*, art. 12 et 28.

¹² *Id.*, art. 27 par. 5 al. 1.

[27] La Commission peut également appliquer, à tout administrateur d'une personne inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, la cote de sécurité « **insatisfaisant** » qu'elle attribue à cette personne inscrite¹³.

[28] De plus, la Commission attribue une cote de sécurité « **insatisfaisant** » à une personne morale si un de ses administrateurs, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « **insatisfaisant** »¹⁴.

[29] La DAJ produit une abondante documentation, dont, entre autres, son avis d'intention daté du 10 janvier 2019 à l'encontre des personnes visées accompagné de ses différentes annexes (l'Avis d'intention), les dossiers PEVL de 9063, EC, CRE, 8241015, 9384 et de 9251 (les Personnes morales) et leurs mises à jour à différentes intervalles, différents rapports de vérification de comportement préparés par la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission, différents rapports d'infractions sur route, des sommaires d'intervention en entreprise ainsi que des rapports d'infractions générales de Contrôle routier Québec (CRQ).

[30] Elle fait témoigner madame Harmonie Bernier-Dany, technicienne en administration à la SAAQ, sur le contenu des différents dossiers PEVL des Personnes morales et de leurs mises à jour.

[31] La DAJ fait aussi témoigner les agents de la paix Larry Devost, François Pineault et Fadi Mahmoudi, contrôleurs routiers chez CRQ, de même que Jean-Denis Bédard, Pascal Gingras et Benoit Tessier, enquêteurs chez CRQ.

[32] Les personnes visées produisent également une documentation considérable, dont, entre autres, des procédures internes, des factures, des contrats, des lettres, des rapports d'incidents, des relevés de fin d'emploi, des calendriers d'entretien, un rapport de visite en entreprise, des organigrammes corporatifs, différentes listes et analyses, ainsi que de la correspondance interne.

[33] Les personnes visées font témoigner différentes personnes, dont Alain Jeanson, représentant chez International Rive-Nord, KLS, M. Larocque, M. Rosetti, M. Poirier, Stéphane Ouellet, consultant en transport, et M. Gauvreau.

MOTIFS

Est-ce que 9251, 9063, EC, CRE, 8241015 et 9384 sont des entreprises apparentées?

[34] La Commission considère que cette question est centrale dans les présentes demandes, elle va donc en disposer dans un premier temps.

¹³ *Id.*, art. 27 al. 2

¹⁴ *Id.*, art. 27 par. 4 al. 1.

[35] 9251 a été convoquée à l'audience à titre d'entreprise apparentée à 9063, EC, CRE, 8241015 et 9384.

[36] L'Avis d'intention indique que « vos entreprises sont apparentées » et que, « Selon les fichiers du R.E.Q.:

- M. Jean Guertin est administrateur de 9063 et M. Robert Poirier en est le principal dirigeant/directeur général;
- M. Daniel Rosetti, M. Kevin Lavoie-Soni et M. Mario Larocque sont administrateurs de Express Californie;
- M. Mario Larocque est administrateur de CRE Transport et M. Robert Poirier en est le principal dirigeant/directeur général;
- M. Kevin Lavoie-Soni est administrateur de 8241015 Canada inc.;
- M. Kevin Lavoie-Soni est administrateur de 9384-8398 Québec inc.;
- M. Maxim Gauvreau est administrateur de Gestion DSM.

Selon la preuve recueillie par C.R.Q., tous les administrateurs dont l'entreprise était visée par l'inspection ont une influence déterminante dans la gestion commune des entreprises. »

[37] La Commission entend notamment par « entreprise apparentée », l'entreprise dont l'exploitation ou le contrôle est commun avec celui de l'entreprise visée par la vérification de comportement. Par ailleurs, si une entreprise subit une influence déterminante de la part d'un administrateur, y compris un administrateur de fait, ou d'un dirigeant d'une autre entreprise, la Commission considère que l'entreprise qui subit cette influence est une « entreprise apparentée » à l'autre¹⁵.

[38] La preuve a démontré que 9063 et CRE sont gérées, dans les opérations quotidiennes, par leur directeur général M. Poirier, lequel se rapporte à M. Larocque. EC est présidée par M. Rosetti, qui en est aussi l'un des administrateurs avec M. Larocque et KLS, et M. Poirier est aussi le directeur général de EC.

[39] 9063 est détenue de façon majoritaire par M. Laroque, EC est détenue par Fiducie Familiale Larocque, M. Guertin et KLS. Enfin, CRE est détenue de façon

¹⁵ Entre autres, 9279-2225 *Québec inc.* et al., 2018 QCCTQ 1423.

majoritaire par Fiducie Familiale Larocque et par son actionnaire minoritaire M. Guertin.

[40] L'équipe de conformité est la même pour ces entreprises. La documentation utilisée par celles-ci fait référence aux trois entités comme faisant partie du même groupe. Ces entreprises ont une place d'affaires et un port d'attache commun à Terrebonne, même si selon l'inspecteur Pascal Gingras de CRQ, EC est « un peu à part physiquement ». Elles utilisent les mêmes infrastructures, dont le même garage.

[41] La Commission ne peut donc qu'en conclure qu'il y a une interrelation étroite entre ces trois compagnies et il appert que l'exploitation ou le contrôle de 9063, EC et CRE est commun, et, en conséquence, elle considère qu'elles sont des entreprises apparentées.

[42] Quant à 8241015 et à 9384, KLS en est le premier actionnaire, l'administrateur et l'officier unique. Elles ont toutes deux la même adresse.

[43] Selon la compréhension de la Commission, 9384 n'est pas en opération présentement. Elle est présentement inscrite au Registre avec la mention « **droits suspendus** ». La preuve soumise durant l'audience est à l'effet que KLS est l'âme dirigeante de ces deux entreprises.

[44] La Commission ne peut donc qu'en conclure qu'il y a une interrelation étroite entre ces deux compagnies et il appert que l'exploitation ou le contrôle de 8241015 et 9384 sont communs. En conséquence, la Commission considère qu'elles sont des entreprises apparentées.

[45] La Commission souligne aussi que KLS est également l'un des trois administrateurs d'EC. Il en est également son troisième actionnaire, vice-président et son trésorier. La preuve a démontré qu'il est également impliqué dans les opérations quotidiennes d'EC, étant aussi, entre autres, assistant aux ventes et principal répartiteur.

[46] De plus, KLS mentionne à l'audience qu'il consacrait la plupart de son temps à EC, en y travaillant approximativement 45 heures par semaine, alors qu'il mentionne travailler 5 heures par semaine pour 8241015.

[47] En conséquence, compte tenu de l'influence déterminante de KLS dans EC, et puisque la Commission considère que l'exploitation ou le contrôle de 9063, EC et CRE est commun, la Commission va donc considérer 8241015, 9384, 9063, EC et CRE comme ayant une exploitation ou un contrôle commun et comme étant des entreprises apparentées.

[48] Quant à 9251, elle était dirigée par M. Gauvreau, son unique administrateur et officier. Elle a connu une expansion rapide, passant de 1 camion à 15 au moment où, dans la décision 2018 QCCTQ 2251¹⁶, rendue le 14 septembre 2018, la Commission lui attribue, de même qu'à M. Gauvreau, une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » dans le cadre d'une demande reliée au non-respect de conditions d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[49] La Commission souligne que la preuve présentée dans le cadre des présentes demandes a démontré que c'est en toute connaissance de cause que 9251 et son administrateur unique, M. Gauvreau, ne respectent pas la *Loi*. Le témoignage de M. Gauvreau à l'audience est à l'effet que 9251 a sciemment continué d'exploiter des véhicules lourds, pendant une période d'au moins deux mois entre le mois de septembre et de novembre 2018, malgré la cote de sécurité « **insatisfaisant** » de 9251 et la sienne, laquelle leur interdisait de mettre en circulation des véhicules lourds.

[50] La preuve a démontré que 9251 avait une entente de location de remorques avec CRE et 9063, et que M. Gauvreau s'occupait de l'ensemble des opérations de 9251, incluant la répartition de ses véhicules lourds.

[51] La preuve a aussi démontré qu'à l'automne 2018, 9251 et M. Gauvreau avaient mandaté M. Poirier afin de demander l'autorisation à la Commission de transférer la presque totalité des véhicules lourds de 9251 à une compagnie détenue par KLS, transaction qui n'a finalement pas abouti, faute de financement selon KLS. Cette demande auprès de la Commission a été annulée.

[52] Subséquemment, les véhicules lourds de 9251 ont été transférés aux différents créanciers de ces véhicules lourds, compte tenu des difficultés financières de 9251 et de la décision précitée de la Commission, mentionnée à la note 15 de la présente décision.

[53] La preuve a aussi démontré que ces créanciers ont subséquemment vendu certains de ces mêmes véhicules lourds à CRE. À cet égard, la DAJ produit à l'audience la décision 2018 QCCTQ 2877¹⁷, ayant trait au transfert de sept véhicules lourds de 9251 à l'un de ses créanciers, ainsi que les dossiers de la SAAQ en date du mois de septembre 2019 qui confirment que ces véhicules lourds sont présentement la propriété de CRE depuis le début décembre 2018.

[54] Bien que les faits précités pourraient laisser sous-entendre que différentes manœuvres auraient pu avoir lieu entre CRE, 9251 et ses créanciers, aucune preuve n'en a été faite. La preuve a plutôt démontré que, malgré le mandat mentionné au paragraphe 52 de la présente décision, lequel a été donné dans un contexte spécifique, M. Gauvreau

¹⁶ 9251-3530 *Québec inc.* et *Maxim Gauvreau*, 2018 QCCTQ 2251.

¹⁷ 9251-3530 *Québec inc.*, 2018 QCCTQ 2877.

exploitait seul, dans les faits, 9251. Aucune preuve n'a été faite relativement à l'exploitation de 9251 par l'une ou l'autre des personnes visées, à l'exception de M. Gauvreau.

[55] M. Gauvreau effectue présentement la répartition des mêmes véhicules lourds anciennement détenus par 9251 et subséquemment acquis par CRE, mais pour le compte de cette dernière, à titre de salarié, depuis janvier 2019. Il indique ne plus s'occuper, comme il le faisait auparavant, des opérations générales incluant l'embauche des conducteurs, du garage et de la mécanique.

[56] La preuve a aussi démontré que M. Gauvreau n'exerce aucune fonction autre que celle de répartiteur au sein de CRE et n'a aucune autre responsabilité, que ce soit pour CRE ou pour toute autre personne visée dans les présentes demandes.

[57] La preuve n'a donc pas démontré que M. Gauvreau a ou avait une influence déterminante quelconque dans 9063, EC, CRE, 8241015 et dans 9384. Il n'est ni administrateur ni officier de ces compagnies, et ne semble exercer dans les faits aucune influence déterminante, ni ne détient aucun pouvoir décisionnel dans l'une ou l'autre de celles-ci.

[58] De plus, les actionnaires, les dirigeants et les administrateurs respectifs de 9251 et de 8241015, 9384, 9063, EC et CRE ne sont pas les mêmes. La preuve soumise n'a pas démontré non plus que l'un ou l'autre des administrateurs ou dirigeants dont l'entreprise était visée par l'une ou l'autre des inspections, ni l'une ou l'autre de 8241015, 9384, 9063, EC et CRE a une influence quelconque, voir déterminante dans la gestion de 9251. La preuve n'a donc pas démontré, eu égard à 9251, une exploitation ou un contrôle commun.

[59] En conséquence, quant à 9251, la preuve n'a pas été faite qu'elle est, dans les faits, une entreprise apparentée à 9063, EC, CRE, 8241015 et à 9384.

La Commission doit-elle maintenir ou modifier la cote de sécurité de 9063, EC, CRE, 8241015, de 9384 et de 9251 ?

Les décisions antérieures de la Commission visant 9063, à titre de propriétaire et exploitant

[60] Il ne s'agit pas de la première visite de 9063 devant la Commission.

[61] À cet égard, la DAJ fait référence à des décisions antérieures rendues dans le passé par la Commission relatives à 9063 dans des demandes de vérifications du comportement et de réévaluation de cote, à titre de propriétaire ou d'exploitant de véhicules lourds. Ces décisions sont de connaissance judiciaire.

[62] Le 16 janvier 2009, à la suite d'une demande de vérification du comportement, la Commission rendait la décision MCRC09-00010¹⁸ par laquelle elle remplaçait la cote de sécurité de 9063 portant la mention « **satisfaisant** » par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** ».

[63] Cette décision indiquait, à son paragraphe 28, que « la preuve établit que l'entreprise n'était pas en plein contrôle de la sécurité des véhicules et des opérations, et qu'elle était confrontée à un manque de connaissances théoriques de ses obligations en tant que propriétaire et exploitante de véhicules lourds » et imposait certaines conditions à 9063, soit :

« [...] »

de faire suivre à MM. Mario Larocque, Denis Hogue et Rosaire Otis une formation, par une institution reconnue, sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet gestionnaire (4 heures); et

de faire suivre à M. Rosaire Otis une formation, par une institution reconnue, sur la vérification avant départ (4 heures); [...] »

[64] Le 22 juin 2009, à la suite d'une demande de réévaluation de la cote, la Commission rendait la décision MCRC09-00176¹⁹ par laquelle elle accueillait la demande de 9063 et remplaçait sa cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » par une cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** ».

[65] Le 12 août 2015, à la suite d'une demande de vérification du comportement, la Commission rendait la décision 2015 QCCTQ 2071²⁰ par laquelle elle remplaçait la cote de sécurité de 9063 portant la mention « **satisfaisant** » par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** ».

[66] Cette décision indiquait, à son paragraphe 47, que « la preuve a [...] révélé que malgré la formation suivie par M. Larocque en 2009, il démontre encore des déficiences : plusieurs de ses obligations concernant l'entretien mécanique des véhicules et la tenue des dossiers n'ont pas été remplies ».

[67] Elle ajoute, au paragraphe 48, que « [...] Quant à Robert Poirier, le domaine du transport est nouveau pour lui et compte tenu de ses responsabilités, une formation sur la *Loi* s'avère nécessaire ».

¹⁸ 9063-2910 Québec inc. et Mario Larocque, MCRC09-00010.

¹⁹ 9063-2910 Québec inc., MCRC09-00176.

²⁰ Préc. note 17, 2015 QCCTQ 2071.

[68] Cette décision imposait certaines conditions à 9063, soit :

« [...]

de faire suivre à Mario Larocque, administrateur, et à Robert Poirier, directeur général, auprès d'un formateur en sécurité routière reconnu, une formation de **six heures** portant sur les obligations d'un gestionnaire prévues à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*;

[...]

de transmettre à la même direction, copie de son dossier PEVL aux trois mois, durant une période d'un an à compter de la présente décision;

de transmettre à la même direction, en cas de mise hors service d'un véhicule, copie du certificat de vérification mécanique, de même que la fiche de vérification avant départ faite avant cette mise hors service; [...] »

[69] Enfin, le 14 décembre 2016, à la suite d'une demande de réévaluation de la cote, la Commission rendait la décision 2016 QCCTQ 3113²¹ par laquelle elle rejetait la demande et maintenait la cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » à 9063.

[70] Cette décision faisait état de plusieurs améliorations effectuées par 9063, mais concluait à son paragraphe 33, que « [...] Malgré les efforts déployés et les mesures mises en place, il existe toujours des lacunes qui ne démontrent donc pas que le comportement passé est corrigé. Plusieurs infractions et mises hors services se sont ajoutées ».

[71] Elle concluait à ses paragraphes 36 et 37 que 9063 est loin de présenter un dossier PEVL acceptable de conformité aux lois et aux règlements qui lui sont applicables en matière de sécurité et pour préserver l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique et qu'elle « devra faire preuve de rigueur pour redresser sérieusement la situation ».

[72] Cette décision ordonnait également à 9063 de transmettre à la Commission, copie de son dossier PEVL aux trois mois, durant une période d'un an à compter de la date de cette décision.

²¹ Préc., note 2, 2016 QCCTQ 3113.

Les manquements reprochés à 9063, EC, CRE, 8241015 et 9251

Général

[73] L'Avis d'intention transmis aux personnes visées mentionne l'« [...] intention d'analyser votre comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui vous sont imposées dans le cadre de l'application de la *Loi* en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier. À cette fin, elle entend plus particulièrement examiner les faits générateurs des constats d'infractions émis suite à l'inspection en entreprise effectuée par Contrôle routier Québec (« C.R.Q. ») du 13 au 22 novembre 2017 ainsi que les 2 et 5 février 2018 et de la deuxième inspection en entreprise effectuée par C.R.Q. le 2 novembre 2018. Elle entend également examiner les liens entre vos entreprises ».

[74] La Commission juge donc utile, à ce stade-ci, de revenir sur ces différentes inspections en entreprise effectuées par CRQ.

Les différentes inspections en entreprises

La première (du 13 au 22 novembre 2017, et les 2 et 5 février 2018)

[75] La DAJ produit le sommaire d'intervention suite à l'inspection en entreprise effectuée par Jean-Denis Bédard et Pascal Gingras de CRQ durant cette période. Cette inspection concerne 9063, ainsi que EC, CRE, 8241015 et 9251. M. Larocque, M. Poirier et Patrick Dugas, alors directeur de la conformité, sont rencontrés.

[76] Jean-Denis Bédard explique à l'audience les démarches préalables de vérification effectuées par CRQ avant l'inspection relativement à ces compagnies, entre autres auprès du registre des entreprises du Québec et sur les interventions sur route. Selon lui, certaines interventions ont démontré que les compagnies mentionnées au paragraphe précédent « étaient tous et chacun exploitant de l'autre ».

[77] Jean-Denis Bédard constate également les grandes différences entre le nombre de véhicules inscrits au Registre en comparaison de ceux indiqués à la SAAQ et indique que les administrateurs rencontrés lors de cette enquête sont aussi conscients que le nombre de véhicules lourds détenus par chacune de ces sociétés ne correspond pas au nombre indiqué dans les déclarations faites auprès des autorités, incluant la Commission.

[78] Robert Poirier lui a alors dit qu'elles n'apporteraient pas de correctifs pour le moment.

[79] Jean-Denis Bédard ajoute que la conclusion de cette inspection pour CRQ est que CRE est l'exploitant de la plupart des entreprises inspectées, à l'exception d'EC. Il indique que l'inspection a été rendue difficile et s'est étendue dans le temps à cause d'un manque de collaboration et d'obstruction à leur travail.

[80] Il ajoute qu'il est apparu évident à CRQ qu'aucun contrôle n'est effectué. Son rapport indique que « [...] cette constatation nous a été confirmés par ces personnes elles-mêmes qui nous ont dit ne pas avoir le temps de faire ces contrôles à cause de la charge de travail qu'ils ont ».

[81] À la suite de cette inspection qui se conclut pour 9063 en une réussite au niveau propriétaire et un échec au niveau exploitant, et pour EC, CRE, 8241015, et 9251, en une réussite au niveau propriétaire et exploitant, 44 constats d'infraction sont émis relativement à différentes infractions constatées, la majorité d'entre elles ayant trait à la fiche journalière, ainsi qu'à l'absence de documents requis de la part du propriétaire. Huit de ces constats d'infraction concernent des problématiques reliées à l'entretien des véhicules.

[82] Jean-Denis Bédard indique à l'audience, en donnant l'exemple des dossiers conducteurs de 9063 où un constat d'infraction a été émis sur une possibilité de 4, et en donnant aussi l'exemple de CRE où 40 infractions ont été constatées et 12 constats d'infraction émis, que CRQ aurait pu émettre plusieurs autres constats d'infraction dans le cadre de cette inspection.

La deuxième (le 2 novembre 2018)

[83] La DAJ produit le sommaire d'intervention suite à l'inspection en entreprise effectuée par Benoit Tessier de CRQ. Cette inspection concerne spécifiquement EC et CRE.

[84] 13 dossiers conducteurs sur 32 et 16 dossiers véhicules sont vérifiés. M. Larocque indique à Benoit Tessier qu'il n'a pas de temps à lui consacré, et lui désigne Stéphane Ouellet, consultant en transport, comme son représentant.

[85] Patrick Dugas, qui était directeur de la conformité, venait d'être congédié par EC et Robert Poirier vient de s'absenter du bureau pour une période prolongée.

[86] Benoit Tessier indique que l'inspection a été difficile car les personnes-ressources de l'entreprise sont Stéphane Ouellet, qui vient d'obtenir le mandat d'EC le matin même de l'inspection, et ne connaît pas bien le fonctionnement de l'entreprise, Catherine Girard, qui ne travaille dans l'entreprise que depuis 3 mois, et Jean-François

Cavanagh qui revient d'un congé de paternité et qui, selon lui, semble nouveau dans son poste.

[87] Ces personnes ne savent pas comment obtenir l'information. Dans les faits, M. Poirier est celui qui effectue le classement des documents. M. Larocque fait également le même constat.

[88] Benoit Tessier indique, en donnant un exemple spécifique, que le conducteur Éric Beaudoin, à l'emploi de EC, a excédé les heures de conduite et de travail prescrites par règlement le 5 septembre 2018, et de plus, n'a pas pris les heures de repos qu'il doit prendre en vertu de la réglementation. Il indique que ... « lorsque j'ai demandé à monsieur Cavanagh qui contre vérifiait les registres d'heures de conduite des conducteurs avec la géolocalisation? il m'a répondu : ... personne ... ».

[89] Il donne un autre exemple spécifique où il constate la même problématique pour un conducteur de CRE, Martin Dupuis, pour la journée du 19 septembre 2018. Il a constaté que ce dernier a conduit après avoir atteint la seizième heure après le début de son poste de travail, et n'a pas pris le nombre d'heures de repos prescrit par règlement en ayant inscrit des renseignements faux et inexacts dans sa fiche journalière.

[90] Benoit Tessier conclut en disant que même s'il constate que les entretiens préventifs sont tenus, il constate plusieurs lacunes. Le sommaire d'intervention daté du 21 novembre 2018 qu'il prépare indique que « [...] la présence de plusieurs compagnies sous un même toit, sous une même direction créer de la confusion chez certains employés. Ainsi, des véhicules appartenant à une entreprise sont associés à d'autres entreprises sur certains entretiens préventifs ».

[91] Il ajoute, en donnant quelques exemples concrets, que « [...] je peux identifier le véhicule, mais le nom du propriétaire est parfois le mauvais. J'ai aussi constaté que certains entretiens préventifs ne sont pas tous signés et qu'il manque parfois quelques informations ».

[92] À la suite de cette inspection, 4 constats d'infraction sont émis relativement à différentes infractions constatées, trois ont trait à la fiche journalière, et un est relié au non respect des règles sur les heures de conduite.

La troisième (le 21 février 2019)

[93] La DAJ produit le sommaire d'intervention du 22 février 2019 préparé par Fadi Mahmoudi de CRQ suite à son inspection en entreprise effectuée la veille. Cette inspection concerne spécifiquement 9251.

[94] M. Gauvreau est rencontré et M. Poirier vient se joindre à eux.

[95] Fadhi Mahmoudi constate que la documentation est problématique: les conducteurs continuaient à écrire 9251 sur leurs fiches journalières et sur leurs rondes de sécurité, malgré le transfert initial de ces véhicules lourds aux créanciers et subséquent à CRE. Des factures de réparation datant de janvier 2019 sont au nom de 9251 alors que ces véhicules lourds appartiennent alors à CRE.

[96] Fadi Mahmoudi décide d'arrêter l'inspection suite aux commentaires de M. Poirier qui la considère abusive dans un contexte où plusieurs inspections antérieures avaient eu lieu concernant les Personnes morales au cours de la dernière année, et que les dossiers de 9063 et 8241015, 9384, EC et CRE se retrouveront sous peu en audience devant la Commission.

L'analyse

[97] La Commission, dans l'exercice de sa juridiction, examine le comportement des personnes visées dans leur ensemble et détermine s'il existe ou non des lacunes qui justifient son intervention auprès de celles-ci.

[98] Le dossier de 9063 fait état de quatre décisions de la Commission au cours des onze dernières années. La dernière, rendue le 14 décembre 2016, à la suite d'une demande de réévaluation de la cote, rejetait la demande et maintenait la cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » de 9063 ²².

[99] Tel que mentionné et pour les motifs exprimés plus tôt dans la présente décision, la Commission considère 9063, 8241015, 9384, EC et CRE (les Entreprises Apparentées) comme ayant une exploitation ou un contrôle commun et comme étant des entreprises apparentées.

[100] La preuve administrée démontre que les Entreprises Apparentées, et plus particulièrement 9063, EC et CRE, ont pris plusieurs mesures et investi des sommes importantes afin de respecter leurs obligations réglementaires.

[101] Elles ont produit une abondante documentation démontrant les efforts fait en matière de suivi de leurs responsabilités en vertu de la *Loi*.

[102] Elles ont congédié des personnes qui faisaient partie de leur équipe de conformité et y ont ajouté du personnel. Elles ont mis en place des politiques d'entreprises, incluant des procédures d'avertissement de conformité aux conducteurs de véhicules lourds qui incluent des mécanismes de sanctions, ainsi que des avertissements écrits.

²² *Id.*

[103] Plusieurs chauffeurs ont été congédiés et/ou ont quitté par eux-mêmes les Entreprises Apparentées.

[104] Leur équipe de conformité fait maintenant un suivi régulier de leurs dossiers PEVL, et les commandent aux trois mois. Elle commande également les dossiers PEVL des entreprises avec lesquelles elles travaillent de façon régulière et communique avec la SAAQ pour faire des correctifs, lorsque nécessaire.

[105] Lors de l'embauche d'un conducteur, elles font une évaluation routière détaillée, elles remettent un Guide du conducteur et font également signer le conducteur de véhicule lourd pour attester de la réception des politiques de l'entreprise.

[106] M. Poirier mentionne à l'audience que, lorsqu'un évènement est reflété dans leurs dossiers PEVL, il rencontre le chauffeur avec le répartiteur concerné. Ils documentent cette rencontre et transmettent un avis. Ultérieurement, s'il y a récurrence, des sanctions sont appliquées.

[107] En parallèle avec la deuxième inspection, elles ont engagé un consultant en transport, Stéphane Ouellet, afin de les aider à se conformer à la *Loi*.

[108] Ce dernier a effectué plusieurs visites et tests en entreprises, et, en octobre 2019, a formé le nouveau personnel et certains membres de l'équipe de conformité sur la *Loi* et sur les heures de conduite et de repos. L'un de ses dirigeants, KLS, a aussi eu, à ce moment-là, une formation sur la *Loi*.

[109] De plus, la Commission note une amélioration au niveau de la tenue des dossiers, également constatée par Stéphane Ouellet lors de sa visite en entreprise en août 2019 et telle que démontrée lors de l'explication de son rapport durant l'audience.

[110] Elles ont des calendriers d'entretien annuels et préventifs. Leurs dossiers sont maintenant informatisés, et plusieurs catégories d'employés peuvent y avoir accès, sujet à leurs droits d'accès respectifs.

[111] Leurs remorques et/ou semi-remorques, ainsi que celles de leurs sous-traitants, sont munies de différents logiciels tels qu'Airbright, Econotrac, Omnitrac et Big Road, et dont certains contiennent des attributs de géolocalisation.

[112] Elles ont indiqué à l'audience vouloir changer ces systèmes pour le logiciel Geotab qui aura des fonctionnalités de télémétrie et de caméras qui permettront, selon les témoignages entendus, d'obtenir des données précises sur leur flotte, sur leurs obligations d'entretien, sur les données des véhicules lourds qu'elles possèdent ainsi

que sur ceux de leurs fournisseurs, ce qui leur permettra de mieux faire face à leurs obligations réglementaires, incluant celles reliées à la fiche journalière, et aux rapports de ronde de sécurité qui seront automatiquement intégrés aux systèmes.

[113] L'achat et l'implantation de ce logiciel seraient commencés. Elles ont produit à l'audience un contrat de services télématiques y étant relié. M. Poirier indique à l'audience que l'objectif ultime est d'installer Geotab sur l'ensemble des véhicules lourds des Entreprises Apparentées et sur ceux de leurs fournisseurs.

[114] Elles ont acheté une balance portative afin d'être en mesure de respecter la réglementation applicable sur les charges et dimensions.

[115] La Commission constate également que les seuils des différentes zones de comportement de leurs dossiers PEVL, entre le mois d'octobre 2018 et de septembre 2019, sont restés relativement stables ou se sont, de façon générale, légèrement améliorés. D'ailleurs, la Commission fait le même constat en janvier 2020 pour 9063, EC et CRE.

[116] La Commission apprécie ces efforts et investissements effectués, mais doit les relativiser et les mettre en perspective dans le contexte du présent dossier. Elle constate que plusieurs carences sont toujours en place et que plusieurs de ces initiatives et investissements sont récents ou à venir.

[117] La Commission ne peut présentement évaluer si ces mesures corrigeront la situation à long terme. Seul l'écoulement du temps permettra d'évaluer si elles continueront d'être appliquées et si elles produiront les résultats escomptés.

[118] À cet égard, considérant la preuve présentée, la Commission constate que 9063, EC et CRE ont effectivement embauché un consultant en transport, Stéphane Ouellet, mais que cette embauche a été faite le jour même de la deuxième inspection en entreprise, où elles apprennent, de surcroît, que leur directeur général, qui est aussi le responsable de la conformité, sera absent des opérations quotidiennes pour une période prolongée.

[119] Le premier rapport du 15 janvier 2019 de Stéphane Ouellet indique « qu'il faudrait accompagner les dossiers P.E.V.L. d'un document qui devra expliquer chacun des événements qui pourraient s'être ajoutés à chaque dossier respectif. Ou encore, s'assurer que les événements inscrits au dossier P.E.V.L. sont documentés et que les suivis (...) ont été faits ».

[120] L'abondante documentation soumise à l'audience, entre autres relativement au suivi d'infractions dans les dossiers PEVL, s'inscrit donc dans ce contexte. La

Commission constate qu'elle est souvent non datée, ou datée postérieurement à l'infraction en question (à titre d'exemple, dans un cas, signé en septembre 2019 pour une infraction survenue en 2017).

[121] Elle est de plus souvent non signée et a régulièrement, de l'aveu même de ses dirigeants, été faite après coup. Elle est, dans la majorité des cas, remplie et signée uniquement par ses propres dirigeants, et ce, malgré qu'elle prévoit des espaces de signature pour les conducteurs de véhicules lourds ou pour les fournisseurs. De surcroît, la majorité des rubriques y étant incluses ne sont pas complétées.

[122] La Commission s'interroge également sur sa cohérence. A cet égard, le rapport de la première inspection en entreprise préparé par Jean-Denis Bédard indique que « [...] des employés nous ont confié qu'ils ont dû travailler tard pour préparer, réviser et même fabriquer des documents ».

[123] La Commission prend aussi exemple de la lettre de fin d'emploi du conducteur Éric Beaudoin du 25 janvier 2019 produite à l'audience par EC. Le premier paragraphe se lit ainsi :

« Par la présente, nous vous informons que nous mettons fin à votre affectation à titre de camionneur au sein de notre entreprise suite à plusieurs incidents survenus durant le dernier mois, ceux-ci ayant considérablement affectés notre PEVL».

[124] Les deux paragraphes suivants de cette lettre sont en contradiction avec le paragraphe précédent de celle-ci :

« De plus, vous nous avez mentionné à plusieurs reprises que l'horaire de travail que nous vous offrons, soit de longues distances ne vous permettant pas d'être de retour à la maison les fins de semaine, ne vous conviennent plus.

Comme votre profil ne convient plus aux exigences de California Express, nous recommandons votre candidature à CRE Transport ».

[125] A l'audience, Robert Poirier confirme qu'Éric Beaudoin travaille maintenant pour CRE, et qu'il ne fait plus « des longues distances ».

[126] La Commission s'interroge toutefois sur le contenu de cette documentation. Comment, d'une main, peut-on recommander la candidature d'un conducteur, de surcroît à une compagnie apparentée dont l'exploitation est commune, alors que, de

l'autre, il y a terminaison du lien d'emploi suite à, selon ce qui est indiqué dans la lettre, plusieurs incidents qui ont considérablement affectés le dossier PEVL de EC ?

[127] De surcroît, la documentation reliée au même Éric Beaudoin indique que sa date d'embauche est le 17 janvier 2018, mais que son évaluation routière est effectuée 2 mois plus tard, soit en mars 2018.

[128] Les Guides du conducteur utilisé par CRE et par EC sont également incohérents. Certains éléments qui y sont contenus ne correspondent pas avec la réglementation actuelle en matière de transport, par exemple le Guide réfère à la vérification avant départ, laquelle a été remplacé par la ronde de sécurité en 2016.

[129] Des méthodes de calcul y étant décrites relativement aux heures de conduite et de repos ne sont pas valides. Le régime de sanctions qui y est décrit est désuet. De plus, les Guides ne tiennent pas compte de l'utilisation de la technologie par CRE et EC. M. Poirier indique à l'audience que le Guide est à mettre à jour.

[130] La Commission va donc imposer à CRE et à EC de mettre à jour, dans le délai mentionné au dispositif de la présente décision, leur Guide du conducteur, afin qu'il soit conforme à la *Loi* et à sa réglementation.

[131] De plus, la Commission constate qu'il lui est très difficile d'avoir un portrait précis de la situation et d'évaluer, de façon précise, le comportement spécifique de l'une ou l'autre des Entreprises Apparentées, en particulier.

[132] Volontairement ou non, les données spécifiques concernant chacune des Entreprises Apparentées apparaissent inexactes.

[133] Jean-Denis Bédard indique que lors de la première inspection en entreprise, quant au nombre de véhicules effectivement exploités par chacune des entreprises, « ... M. Poirier a expliqué que la décision avait été prise de ne rien corriger pour le moment, pour éviter que les points attribués soient versés vers une autre entreprise qui serait le réel exploitant, afin de ne pas la pénaliser ».

[134] Le rapport de cette première inspection en entreprise indique aussi que « ... Les administrateurs sont bien conscients que les déclarations au PEVL ne représentent pas la réalité, ni la vérité»

[135] La Commission constate que cette situation ne s'est pas améliorée après la première inspection.

[136] Le sommaire d'intervention daté du 21 novembre 2018 de la deuxième inspection préparé par Benoit Tessier indique que « la présence de plusieurs compagnies

sous un même toit, sous une même direction crée de la confusion chez certains employés. Ainsi, des véhicules appartenant à une entreprise sont associés à d'autres entreprises sur certains entretiens préventifs ».

[137] Il ajoute, en donnant quelques exemples concrets, que « ... je peux identifier le véhicule, mais le nom du propriétaire est parfois le mauvais ».

[138] De surcroît, au niveau des entretiens mécaniques, il devient difficile de déterminer à quelle compagnie revient légalement les obligations d'entretien. M. Poirier indique à l'audience que la plupart des remorques sont immatriculés par USA 2000, et sont loués à d'autres compagnies du groupe, dont CRE. Lorsque questionné au niveau de la durée des contrats de location entre les parties, ses réponses ont varié, de sorte qu'il est difficile de comprendre quelle entité a la responsabilité des entretiens.

[139] Dans les circonstances, afin d'être en mesure de mieux évaluer, de façon précise, le comportement spécifique de chacune des Entreprises Apparentées et afin de s'assurer de l'acuité de l'ensemble des données, et, par conséquence, d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins, la Commission n'a d'autre choix que d'ordonner que toutes les données relatives à chacune des Entreprises Apparentées, incluant, sans limitation, le nombre de véhicules lourds détenue par chacune d'entre elles, soit mises à jour auprès des autorités compétentes, y compris, sans limitation, la SAAQ et la Commission, et ce, dans le délai mentionné au dispositif de la présente décision.

[140] De surcroît, la Commission constate qu'il y a également une incompréhension relativement à la notion de propriétaire et d'exploitant au sens de la *Loi*.

[141] A titre d'exemple, M. Poirier mentionne à l'audience que la détermination de l'exploitant, pour un transport vers les États-Unis, est effectuée en fonction de l'entité qui détient un numéro de « DOT ». La Commission en conclut que cette qualification n'est pas déterminée en fonction de la *Loi* et de la réglementation applicable.

[142] Le sommaire d'intervention de la deuxième inspection préparé par Benoit Tessier dont un extrait est mentionné plus tôt aux paragraphes 137 et 138 de la présente décision va dans le même sens.

[143] Cette incompréhension est également identifiée dans le dernier rapport du consultant en transport Stéphane Ouellet, du mois d'août 2019, soit un mois avant le début de l'audience. Stéphane Ouellet dit qu'il devra, par des rencontres, « ... surtout ... clarifier les notions de propriétaires, d'exploitant et d'intermédiaires en transport ».

[144] Dans les circonstances, la Commission va donc ordonner une formation de quatre heures, par un formateur reconnu en matière de transport, sur la notion de propriétaire et d'exploitant au sens de la *Loi*.

[145] La Commission a pu constater qu'une autre des problématiques des Entreprises Apparentées est reliée à des fiches journalières qui ne reflètent pas la réalité des déplacements contenus dans celles-ci.

[146] A l'audience, et dans les sommaires d'intervention de même que dans les nombreux rapports d'infractions généraux – intervention en entreprise, d'innombrables exemples sont donnés par les inspecteurs de CRQ de cet état de faits.

[147] Le sommaire d'intervention de EC signé par Pascal Gingras le 15 mars 2018 résume bien la situation : « ...Sur les 17 dossiers conducteurs, 14 étaient non conformes, plusieurs fiches journalières présentaient des renseignements faux. Dans certains dossiers, il manquait des fiches journalières ou le conducteur n'avait pas inscrit ses journées de congé. Un conducteur remplit des registres allégés mais ne respecte pas les conditions permettant de remplir des registres allégés. Plusieurs dépassements d'heures ont également été constaté ainsi que des fiches journalières où il manque des informations»

[148] Il indique, dans un des rapports d'infraction généraux, qui a un statut coupable, que la fiche journalière indique le départ d'une conductrice à 16 h 15, alors que la réalité relatée par un système GPS intégré confirme plutôt un départ à 14 h 45. Toutes les informations contenues dans la fiche journalière de la conductrice sont décalées en fonction de cette information fausse incluse dans sa fiche journalière. Et la réponse du département de la conformité à cette situation est que « personne n'a le temps pour effectuer le contrôle de la conformité interne....».

[149] Plusieurs rapports d'infraction généraux sont produits à l'audience, pour lesquels des jugements de culpabilité ont été rendus, concernant des faits essentiellement similaires à ce dernier rapport, et constatent des informations fausses et contradictoires entre les fiches journalières soumises et les informations validées grâce au système de GPS intégré qui ont été fournies par EC à CRQ.

[150] Pascal Gingras mentionne aussi à l'audience avoir fait de la surveillance physique avec Jean-Denis Bédard aux bureaux de EC, Jean-Denis Bédard a constaté le départ d'un véhicule lourd à 12 :07, alors qu'après vérification, la fiche journalière du conducteur de ce véhicule lourd Philip Brien indiquait qu'il avait débuté sa journée avec sa ronde de sécurité à 13 :30 et qu'il a quitté l'entreprise à 13 :45. Le constat d'infraction reliée avec cet évènement a un statut coupable.

[151] La Commission constate que cette problématique ne s'améliore pas dans le temps. En effet, selon Benoit Tessier, la situation est la même à l'automne 2018 au moment de la deuxième inspection : après vérifications, il constate que le conducteur Éric Beaudoin, à l'emploi de EC, a excédé les heures de conduite et de travail prescrites par règlement le 5 septembre 2018, et de plus, n'a pas pris les heures de repos journalier. Il indique que « lorsque j'ai demandé à monsieur Cavanagh qui contre vérifiait les registres d'heures de conduite des conducteurs avec la géolocalisation? il m'a répondu : ... personne ».

[152] Benoit Tessier fait également exactement le même constat pour un conducteur de véhicule lourd de CRE, Martin Dupuis, le système de géolocalisation ayant permis de constater que les 19 septembre 2018, ainsi que le 27 septembre 2018, il a excédé les heures de conduite et de travail et qu'il n'a pas pris les heures de repos journalier prescrites par règlement.

[153] En réponse à ce qui précède, les Entreprises Apparentées ont déclaré durant l'audience leur intention d'acheter le logiciel Geotab qui leur permettra, selon les témoignages entendus, d'obtenir des données précises sur leur flotte, sur leurs obligations d'entretien, sur les données des véhicules lourds qu'elles possèdent ainsi que sur ceux de leurs fournisseurs ce qui leur permettra de mieux faire face à leurs obligations règlementaires, incluant celles reliées à la fiche journalière, et aux rapports de ronde de sécurité, qui seront automatiquement intégrés aux systèmes.

[154] Tel que mentionné précédemment, les fonctionnalités de ce logiciel comprendraient également la possibilité d'avoir des caméras et la télémétrie, ainsi que des rapports personnalisés. L'implantation de ce logiciel serait commencée.

[155] Elles ont produit un contrat de services télématiques à cet égard signé par CRE auprès d'un fournisseur (Iotab inc.) qui fournit le logiciel Geotab et auprès d'un distributeur (Communication Idéale inc.). M. Poirier indique à l'audience que l'objectif ultime est d'installer Geotab sur l'ensemble des véhicules lourds des Entreprises Apparentées et de ceux de leurs fournisseurs.

[156] La Commission reprend le témoignage de M. Poirier, qui a mentionné, en prenant l'exemple des conducteurs de véhicules lourds de EC, qui doivent faire leurs fiches journalières de façon électronique, que lorsque le système actuel ne fonctionne pas, l'obligation demeure de faire des fiches journalières papiers, ce qui fait en sorte que la solution choisie peut comprendre des lacunes.

[157] Cependant, la Commission va prendre acte de cet engagement d'installation de Geotab sur les véhicules lourds des Entreprises Apparentées.

[158] Puisque la preuve soumise à la Commission au moment de l'audience a

démontré que l'installation du logiciel Geotab n'avait pas encore été faite et/ou finalisée sur l'ensemble des camions et remorques des Entreprises Apparentées, et que le contrat produit à l'audience n'a pas été signé par le fournisseur, la Commission va leur ordonner de produire la preuve que le fournisseur a effectivement vendu, livré et installé ce logiciel sur chacun des véhicules lourds qu'elles détiennent, et de confirmer les modules de fonctionnalités dont ce logiciel est muni, et ce, dans le délai mentionné au dispositif de la présente décision.

[159] La Commission va aussi ordonner aux Entreprises Apparentées de produire, dans les délais mentionnés au dispositif de la présente décision, toute la documentation nécessaire permettant de comprendre chacune des fonctionnalités de ce logiciel.

[160] La Commission doit encadrer, au moyen de conditions particulières, le contrôle des obligations de 8241015, 9384, 9063, EC et CRE afin d'assurer la correction des déficiences constatées et dans les circonstances, la Commission croit que les déficiences constatées justifient le maintien ou la modification, selon le cas, de leurs cotes de sécurité routière et l'imposition de conditions et ce, afin d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

CONCLUSION

[161] Pour les raisons exprimées dans la présente décision, la Commission conclut que les déficiences constatées mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et la préservation de l'intégrité de ces chemins, mais que ces déficiences peuvent être corrigées par l'imposition de conditions à 9063, EC, CRE, 8241015 et 9384.

[162] En conséquence, la Commission va maintenir la cote de sécurité de 9063 portant la mention « **conditionnel** » et va modifier la cote de sécurité de EC, CRE, 8241015 et 9384 portant la mention « **satisfaisant** » par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** ».

[163] Quant à 9251-3530 Québec inc. la Commission va maintenir sa cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » et va maintenir son interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds, et va maintenir la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » au registre des administrateurs de Maxime Gaudreau.

[164] Les dates prévues au dispositif de la présente décision pour produire les documents et attestations de formation y étant mentionnées prennent en considération les délais additionnels pouvant être occasionnés par la pandémie COVID-19 qui sévit au Québec et à travers le monde.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

Dans le dossier 539105

REJETTE la demande

MAINTIENT la cote de sécurité de 9063-2910 Québec inc. portant la mention « **conditionnel** ».

Dans les dossiers 576716, 579276, 576720, 576719 et 576718 :

ACCUEILLE en partie les demandes;

MAINTIENT la cote de sécurité de 9063-2910 Québec inc. portant la mention « **conditionnel** »;

MODIFIE la cote de sécurité de 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc. 8241015 Canada inc. et 9384-8398 Québec inc. portant la mention « **satisfaisant** » par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** »;

MAINTIENT la cote de sécurité de 9251-3530 Québec inc. portant la mention « **insatisfaisant** »;

MAINTIENT la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » de Maxime Gauvreau au registre des administrateurs de la Commission des transports du Québec;

INTERDIT à 9251-3530 Québec inc. et à Maxime Gauvreau de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;

ORDONNE que toute demande à la Commission de 9251-3530 Québec inc. et/ou de Maxim Gauvreau, tant personnellement que pour une société ou une personne morale qu'il(s) contrôle(nt) ou dont Maxim Gauvreau est administrateur, fasse l'objet d'un examen de la part d'un juge administratif.

ORDONNE à 9063-2910 Québec inc., 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et

9384-8398 Québec inc. **d'engager un consultant en matière de sécurité routière pour une durée minimale d'un an;**

ORDONNE à 9063-2910 Québec inc. et 9208-1496 Québec inc. de mettre à jour leurs Guides du conducteur afin qu'ils soient conformes à la *Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* et à sa réglementation ;

ORDONNE à 9063-2910 Québec inc. , 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. de transmettre au Service de l'inspection et des permis de la Commission, à l'adresse ci-après mentionnée, le contrat de services avec le consultant en matière de sécurité routière et, de plus, pour 9063-2910 Québec inc. et 9208-1496 Québec inc., la mise à jour de leurs Guides du conducteur et ce, au plus tard dans les 180 jours suivant la date de la présente décision;

ORDONNE à 9063-2910 Québec inc. , 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. de mettre à jour toutes leurs données auprès des autorités compétentes, y compris, sans limitation, la Société d'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec, incluant, sans limitation, le nombre de véhicules lourds détenu par chacune d'entre elles, et ce, au plus tard dans les 180 jours suivant la date de la présente décision;

ORDONNE à 9063-2910 Québec inc., 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. de transmettre aux Service de l'inspection et des permis de la Commission, à l'adresse ci-après mentionnée, une copie de la toute la documentation reliée à cette mise à jour auprès des autorités compétentes, et ce, au plus tard dans les 180 jours suivant la date de la présente décision;

ORDONNE à 9063-2910 Québec inc., 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. de transmettre au Service de l'inspection et des permis de la Commission, à l'adresse ci-après mentionnée, la preuve d'achat et la preuve d'installation du logiciel Geotab requis sur chacun des véhicules lourds

qu'elles détiennent, et de confirmer les modules de fonctionnalités dont ce logiciel est muni, ainsi que toute la documentation nécessaire permettant de comprendre chacune des fonctionnalités de ce logiciel, et ce, au plus tard dans les 180 jours suivant la date de la présente décision.

ORDONNE

à 9063-2910 Québec inc., 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. de faire suivre à Robert Poirier, Mario Larocque, Jean Guertin et Kevin Lavoie-Soni **une formation personnalisée d'une durée minimale de quatre heures, portant sur la notion de propriétaire et d'exploitant**, au sens de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, auprès d'un formateur en sécurité routière reconnu;

ORDONNE

à 9063-2910 Québec inc., 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. de transmettre au Service de l'inspection et des permis de la Commission, à l'adresse ci-après mentionnée, les attestations de formation qui auront été suivies, et ce, au plus tard dans les 180 jours suivant la date de la présente décision;

ORDONNE

à 9063-2910 Québec inc., 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., à 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. de transmettre au Service de l'inspection et des permis de la Commission, leurs dossiers de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) ainsi qu'un rapport écrit **tous les six mois, et ce, pour une période d'un an, faisant état de chaque nouvel événement inscrit aux zones 4, 7, 8 et 10** de leurs dossiers PEVL; ce rapport de suivi **devra être produit** aux dates suivantes :

- **15 décembre 2020; et**
- **15 juin 2021;**

il devra faire état des circonstances, des événements et du détail des mesures disciplinaires prises pour chaque conducteur et la preuve qu'elles ont été suivies. Pour toute mise hors service, une copie des factures des réparations, des certificats de vérification mécanique, des fiches d'entretien préventif et du

rapport de la ronde de sécurité de la journée concernée devront être joints au rapport. Des preuves de non-responsabilité des accidents devront également être jointes aux rapports, le cas échéant;

ce rapport devra également contenir une liste à jour des conducteurs de véhicules lourds employés par 9063-2910 Québec inc., 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. et/ou leur offrant leurs services, laquelle devra comprendre la date d'embauche, leur numéro de permis de conduire respectif et, s'il y a lieu, la date et les motifs de la fin d'emploi.

ce rapport devra être accompagné d'un rapport du consultant en matière de sécurité routière et commenté par ce dernier relativement aux mesures prises par 9063-2910 Québec inc., 9208-1496 Québec inc., 9138-7472 Québec inc., 8241015 Canada inc. et à 9384-8398 Québec inc. relativement à **chaque nouvel événement inscrit aux zones 4, 7, 8 et 10** du dossier PEVL de ces compagnies.

Stéphane Bergevin, avocat
Juge administratif

p. j. Avis de recours
c. c. M^e Yvon Chouinard, avocat pour les personnes visées
M^{es} Patricia Léonard et Jean-Philippe Dumas, avocats à la DAJ

COORDONÉES DU SERVICE DE L'INSPECTION ET DES PERMIS

Service de l'inspection et des permis
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5

Courriel : courriel.si@ctq.gouv.qc.ca
Télécopieurs : 418 528-2136
514 873-5940

Coordonnées des formateurs

Le nom et les coordonnées des formateurs agréés sont soumis à titre indicatif seulement et apparaissent sur le site Internet suivant : <http://agrement-formateurs.gouv.qc.ca/>²³

²³ Les établissements, formateurs et services mentionnés dans ce répertoire sont proposés à titre informatif seulement. La Commission n'assume aucune responsabilité à l'égard du contenu du répertoire et de la qualité des services offerts. La personne qui consulte le répertoire a donc la responsabilité de faire les vérifications nécessaires pour s'assurer d'obtenir un service qui répond à ses exigences et attentes.

ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (RLRQ, chapitre S-6.01) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, chapitre P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réviser une décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

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

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

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le TAQ par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

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

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

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec
575, rue Jacques-Parizeau
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : 418 643-3418

N° sans frais ailleurs au Québec : 1 800 567-0278