

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2018 QCCTQ 0595  
DATE DE LA DÉCISION : 20180315  
DATE DE L’AUDIENCE : 20180220, à Montréal et Québec  
(par visioconférence)  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 402621  
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement  
MEMBRE DE LA COMMISSION : André J. Chrétien

---

**Les Entreprises Daniel Auger inc.**

et

**Daniel Auger**  
(Président et administrateur)

Personnes visées

**DÉCISION**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de Les Entreprises Daniel Auger inc. (l’entreprise) 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*<sup>1</sup> (la Loi).

**LA MISE EN CONTEXTE**

[2] Les déficiences reprochées à l’entreprise, à titre de propriétaire et d’exploitant de véhicules lourds, sont énoncées à l’avis d’intention et de convocation (l’Avis), daté du 29 août 2017, que la Direction des affaires juridiques de la Commission (DAJ) lui a transmis, conformément au premier alinéa de l’article 37 de la Loi. Un « Rapport de vérification de comportement – Traitement administratif »<sup>2</sup> ainsi que ses annexes de la

---

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

<sup>2</sup> Pièce CTQ-6

Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission (DSCI), sont joints à l'Avis et déposés au dossier.

[3] L'Avis a également été transmis à Daniel Auger (M. Auger), administrateur et dirigeant de l'entreprise.

[4] Les événements considérés pour établir les déficiences de l'entreprise sont énumérés à son dossier de propriétaire et d'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, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[5] Le 6 avril 2017, la DSCI a transmis une lettre<sup>3</sup> à l'entreprise pour l'informer que son droit de mettre en circulation un véhicule lourd était suspendu parce que la mise à jour de son inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds devait être faite au plus tard le 5 avril 2017.

[6] Également le dossier PEVL de l'entreprise daté du 9 juin 2016<sup>4</sup> établit que, au cours de la période du 10 juin 2014 au 9 juin 2016, elle a accumulé 14 points à la zone de comportement « Sécurité des opérations » alors que le seuil à ne pas atteindre est de 13 points.

[7] Pour cette période, le dossier PEVL se résume ainsi pour la zone de comportement « Sécurité des opérations » :

- Trois infractions pour excès de vitesse;
- Une infraction pour cellulaire au volant;
- Une infraction pour port de la ceinture de sécurité.

[8] Lors de l'audience du 20 février 2018, l'entreprise est représentée par M. Auger qui choisit de ne pas être représenté par avocat. La DAJ est représentée par M<sup>e</sup> François Laurendeau.

[9] Une mise à jour du dossier PEVL, datée du 7 février 2018<sup>5</sup>, est déposée lors de l'audience. Il n'y a aucune mise hors service sur un seuil de 4 à ne pas atteindre.

---

<sup>3</sup> Pièce CTQ-4

<sup>4</sup> Pièce CTQ-1

<sup>5</sup> Pièce CTQ-2

Le nombre de points accumulés à la zone de comportement « Sécurité des opérations » est de 12 sur un seuil à ne pas atteindre de 13. Le nombre de points accumulés à la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » est de 12 sur un seuil de 15 à ne pas atteindre. Il n'y a, par ailleurs, aucun point d'inscrit au dossier PEVL aux zones de comportement « Charges et dimensions » et « Implication dans les accidents ».

### **LA NATURE DE LA DEMANDE**

[10] Le présent dossier a été transmis à la Commission puisque la SAAQ, selon sa politique administrative, a identifié l'entreprise comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque pour les usagers des chemins publics.

[11] La politique d'évaluation et le système de pointage de la SAAQ ne lient pas la Commission dans son évaluation du comportement d'une personne ou d'une entreprise, mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission.

[12] La Commission doit examiner et déterminer si les faits et gestes ou événements mis en preuve démontrent un comportement déficient de l'entreprise dans l'exploitation de véhicules lourds et, advenant constatation d'un comportement déficient, si les déficiences peuvent être corrigées ou non par l'imposition de conditions.

[13] Le rôle de la Commission ne se limite pas à constater les déficiences, mais à apprécier également le comportement global de la personne visée ainsi que les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

### **LE DROIT**

[14] 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.

[15] L'article 12 de la *Loi* prévoit quant à lui ce qui suit :

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

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. »

[16] 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**

[17] La Commission entend, lors de l'audience, les témoignages de Mme Geneviève Labrie, technicienne en administration à la SAAQ, et celui de M. Auger.

[18] M. Auger explique qu'il exploite une entreprise en construction qui se spécialise dans le revêtement d'acrylique. Il est dans ce domaine depuis 30 ans.

[19] L'entreprise est propriétaire d'un véhicule lourd et de deux remorques.

[20] M. Auger indique qu'il n'était pas au courant de l'existence de la politique d'évaluation de la SAAQ et que les infractions commises par ses conducteurs étaient inscrites au dossier PEVL de l'entreprise.

[21] Concernant les infractions inscrites au dossier PEVL, le 22 mars 2015, M. Auger a été intercepté par la police alors qu'il circulait à une vitesse de 127 km/h dans une zone de 100 km/h, soit plus de 27 km/h de la limite permise. Le 25 septembre 2015, le conducteur William Michael La Bar se fait intercepter par la police alors qu'il roulait à 127 km/h dans une zone de 90 km/h, soit 37 km/h au-dessus de la limite permise. Il s'agit d'une infraction grave selon les critères de la SAAQ. Le 19 février 2016, M. Auger se fait intercepter de nouveau par la police alors qu'il roulait à une vitesse de 122 km/h dans une zone de 90 km/h, soit 32 km/h au-dessus de la limite permise. Il s'agit d'une autre infraction grave selon les critères de la SAAQ.

[22] Il ressort clairement du témoignage de M. Auger qu'il ne connaît pas l'étendue des obligations qui incombent son entreprise, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, notamment au niveau des règles applicables à l'entretien des véhicules lourds, de la tenue des dossiers conducteurs et véhicules et aux heures de conduite, de travail et de repos.

[23] L'entreprise ne possède aucune politique d'entreprise et aucun calendrier des entretiens périodiques et des vérifications annuelles obligatoires. La Commission n'a, par ailleurs, aucune indication lui permettant de conclure que l'entretien qui est effectué sur le véhicule s'apparente à l'entretien obligatoire devant être effectué au moins une fois tous les six mois.

[24] Aucun suivi avec les chauffeurs n'est fait à la suite des infractions commises par ces derniers et aucune mesure disciplinaire n'est imposée.

[25] La Commission est d'avis que l'entreprise, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, présente des comportements déficients en regard de la sécurité des véhicules.

[26] L'entreprise est toujours en exploitation malgré le fait que son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est suspendu depuis le ou vers le 5 avril 2017. En effet, la preuve a démontré, entre autres, que le 22 septembre 2017, le conducteur William Michael La Bar a été intercepté par la police pour avoir utilisé un cellulaire alors qu'il conduisait un véhicule lourd de l'entreprise.

[27] La Commission est, par ailleurs, d'avis qu'une meilleure connaissance par M. Auger des obligations que lui imposent la *Loi* et la réglementation en matière de gestion de la sécurité routière pourrait toutefois permettre à l'entreprise de corriger ses déficiences.

[28] Considérant que les droits de mettre en circulation un véhicule lourd de l'entreprise sont suspendus à la suite de la non-production de deux déclarations de mise à jour consécutives, par conséquent, l'attribution d'une cote de sécurité de niveau « **insatisfaisant** » à l'entreprise lui sera attribuée.

[29] Quant à M. Auger, à titre d'administrateur de l'entreprise, ses tâches sont de première importance eu égard à la gestion de la sécurité routière, il a donc une influence déterminante, mais ne possède pas, selon la preuve soumise, une connaissance suffisante des obligations qu'imposent la *Loi* et la réglementation en matière de gestion de la sécurité routière.

[30] En conséquence, la Commission va lui attribuer la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » puisqu'il s'avère essentiel pour la Commission de protéger la sécurité des usagers et, pour ce faire, elle doit s'assurer que M. Auger possède les connaissances nécessaires pour mettre en circulation ou exploiter tout véhicule lourd.

[31] M. Auger pourra, lorsqu'il possèdera les connaissances nécessaires, se présenter devant la Commission pour demander une réévaluation de sa cote de sécurité.

### **LA CONCLUSION**

[32] La Commission va donc attribuer la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » à Les Entreprises Daniel Auger inc. et appliquer cette cote à Daniel Auger, administrateur de Les Entreprises Daniel Auger inc.

<b>PAR CES MOTIFS,</b>	<b>la Commission des transports du Québec :</b>
<b>ACCUEILLE</b>	la demande;
<b>REMPLECE</b>	la cote de sécurité de Les Entreprises Daniel Auger inc. portant la mention « <b>satisfaisant</b> » par une cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> »;
<b>APPLIQUE</b>	à Daniel Auger, en tant qu'administrateur de Les Entreprises Daniel Auger inc., la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> »;
<b>INTERDIT</b>	à Les Entreprises Daniel Auger inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>INTERDIT</b>	à Daniel Auger, en tant qu'administrateur de Les Entreprises Daniel Auger inc., de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd.

André J. Chrétien, avocat  
Juge administratif

## **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 :

### MONTREAL

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

### QUEBEC

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

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

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

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

### MONTREAL

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

### QUEBEC

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