

NUMÉRO DE LA DÉCISION : QCRC09-00083
DATE DE LA DÉCISION : 20090414
DATE DE L'AUDIENCE : 20090223, à Québec
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 7-Q-30035C-666-P
NUMÉRO DE LA RÉFÉRENCE : M08-80448-1
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification de comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Gilles Savard.

9091-7048 Québec inc.

Transport G.G.

NIR : R-031446-9

Guy Gendron

NIR : R-006209-2

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement d'une personne morale, 9091-7048 Québec inc. qui est aussi connue sous la raison sociale Transport G.G. (Transport G.G.), afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la Loi).

LES FAITS

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

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[3] Transport G.G. est une entreprise de Saint-Antonin qui effectue le transport de sacs de tourbe, de bois traité et de poutrelles souvent vers des quincailleries de la région métropolitaine. Ses camions, au retour, transportent, vers Saint-Antonin, des chargements de fer, souvent hors normes en longueur. Ses véhicules lourds circuleraient dans une proportion de 60 % à l'extérieur d'un rayon de 160 kilomètres de son port d'attache.

[4] Guy Gendron est le seul dirigeant et l'actionnaire majoritaire de Transport G.G. Il est le responsable du respect des obligations découlant de la *Loi*. Il est le supérieur immédiat des conducteurs. Il exploite des véhicules lourds depuis 2000, d'abord sous son nom personnel, puis sous la personnalité juridique Transport G.G. Son adjointe administrative est Marie-Josée Deschênes.

[5] Au cours de l'année 2007 et pour une partie de 2008, Transport G.G. aurait eu à son emploi un total de douze conducteurs, incluant Guy Gendron qui peut conduire les véhicules lourds à l'occasion. De ce nombre, sept étaient toujours à l'emploi à l'été 2008, incluant le conducteur Jacques Richard qui est en arrêt de travail depuis le 17 mai 2008.

[6] Transport G.G. est inscrite à titre de propriétaire et d'exploitant au *Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (le Registre) constitué par l'article 4 de la *Loi*. Sa cote de sécurité porte la mention « satisfaisant ».

[7] Cette inscription au Registre est nécessaire pour tout véhicule lourd² dont la masse nette est supérieure à 3 000 kg et pour tout minibus³ de deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants⁴.

[8] À l'origine, la Commission a attribué à Transport G.G. une cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » lors de son inscription au Registre en juin 2000. Le 4 janvier 2007⁵, à la suite d'une vérification de son comportement, la Commission remplaçait la cote de sécurité de Transport G.G. par une portant la mention « conditionnel ». Cette cote de sécurité a été remplacée par une portant la mention « satisfaisant » le 6 septembre 2007⁶ par suite d'une réévaluation de sa cote.

² Supra note 1 sous paragraphe a), para 3^o, premier alinéa, a. 2.

³ Ibid sous paragraphe b), para 3^o, premier alinéa, a. 2.

⁴ L.R.Q. c. C-24.2 a. 4.

⁵ Décision 9091-7048 *Québec inc. et Guy Gendron* (4 janvier 2007), n^o QCRC07-00001 (Commission des transports).

⁶ Décision 9091-7048 *Québec inc., Transport G.G.* (6 septembre 2007), n^o QCRC07-000149 (Commission des transports).

[9] Guy Gendron a personnellement déjà fait l'objet de deux vérifications de son comportement par la Commission alors qu'il était inscrit au Registre sous son nom personnel. Une première décision le concernant a été rendue le 19 mars 2001⁷. Sa cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » a été maintenue mais avec une ordonnance lui imposant des mesures. Une deuxième décision le concernant a été rendue le 5 mars 2002⁸. Sa cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » a été là aussi maintenue mais avec une ordonnance lui imposant d'autres mesures.

[10] Le 12 février 2007, Transport G.G. a reçu un avis de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) l'informant qu'elle avait atteint ou dépassé 50 % du seuil prévu pour la zone de comportement « Conformité aux normes de charges » de son dossier de comportement (dossier). Elle avait accumulé dix points alors que le nombre maximal de points à ne pas atteindre, dans son cas, était de vingt.

[11] 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*.

[12] Le 15 juin 2007, Transport G.G. a reçu un avis de la SAAQ l'informant que de nouveaux événements se sont ajoutés à son dossier après l'audience du 8 novembre 2006 qui avait conduit à la décision⁹ de la Commission qui remplaçait la cote de sécurité de Transport G.G. par une portant la mention « conditionnel ».

[13] Le 24 août 2007, Transport G.G. a reçu un avis de la SAAQ l'informant qu'elle avait atteint le nombre de mises hors-service prévu au premier niveau de la zone de comportement « Sécurité des véhicules » de son dossier. Elle avait accumulé six mises hors-service alors que le nombre maximal de mises hors-service à ne pas atteindre, dans son cas, est de neuf. De plus, cet avis l'informait qu'elle avait atteint ou dépassé 50 % du seuil prévu pour la zone de comportement « Conformité aux normes de charges » de son dossier. Elle avait accumulé dix points alors que le nombre maximal de points à ne pas atteindre, dans son cas, était de vingt.

⁷ Décision *Guy Gendron* (19 mars 2001), n° QCRC01-00073 (Commission des transports).

⁸ Décision *Guy Gendron* (5 mars 2002), n° QCRC02-00084 (Commission des transports).

⁹ Supra note 5.

[14] Le 30 avril 2008, Transport G.G. a reçu un avis de la SAAQ l'informant de son intention de transmettre son dossier pour évaluation à la Commission car elle avait dépassé le seuil prévu pour la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant »¹⁰ de son dossier. Transport G.G. avait accumulé 59 points alors que le nombre maximal de points à ne pas atteindre, dans son cas, était de 46. Cet avis donnait quinze jours à Transport G.G. pour faire corriger son dossier, le cas échéant. À défaut, la SAAQ saisirait la Commission du dossier de Transport G.G. Cette dernière n'a pas transmis d'observations ou de corrections.

[15] Le 2 juin 2008, la SAAQ saisissait la Commission du dossier de Transport G.G. À cette date, Transport G.G. avait dépassé le seuil prévu pour la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » de son dossier. Transport G.G. avait accumulé 55 points alors que le nombre maximal de points à ne pas atteindre, dans son cas, était de 46. De plus, toujours à cette date, Transport G.G. avait atteint plus de 75 % du seuil prévu pour la zone de comportement « Sécurité des opérations » de son dossier. Transport G.G. avait accumulé 36 points alors que le nombre maximal de points à ne pas atteindre, dans son cas, était de 37.

[16] Le 15 septembre 2008, Julie Bourassa, inspectrice au Service de l'inspection de la Commission (l'inspectrice), présentait, dans un rapport administratif à la Commission, le profil de Transport G.G. et les détails du cheminement de son dossier. Ce rapport note que Guy Gendron a peu collaboré le 19 août 2008 lors de la visite en entreprise de l'inspectrice qui était accompagnée de Hélène Sinclair, contrôleuse routière en entreprise pour Contrôle routier Québec – Rivière-du-Loup.

[17] Le 18 novembre 2008, la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission (les Services juridiques) transmettait par poste certifiée à Transport G.G. un Avis d'intention et de convocation (l'avis), conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[18] Cet avis énonce les déficiences reprochées à Transport G.G. Y sont mentionnés les motifs de la transmission de son dossier qui sont énoncés au paragraphe [14] ainsi que les événements suivants: vingt certificats de vérification mécanique relatifs à la sécurité des véhicules qui ont conduit à six mises hors-service, treize infractions relatives à la sécurité des opérations, neuf infractions relatives aux normes de charge, douze rapports et autres constats d'infraction, un accident avec blessé et deux accidents avec dommages matériels seulement.

¹⁰ Correction cléricale de la description de la zone faite par lettre de la SAAQ en date du 6 mai 2008.

[19] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de Transport G.G. pour la période du 28 mai 2006 au 27 mai 2008 (le dossier de mai 2008). Ce dossier a été présenté à la Commission lors de l'audience du 23 février 2009 par François Gosselin, technicien à la SAAQ. Lors de cette même audience, François Gosselin a présenté une mise à jour du dossier de Transport G.G. qui couvre la période du 21 février 2007 au 20 février 2009 (la mise à jour de février 2009).

[20] Le 14 janvier 2009, Transport G.G. a reçu un avis de la SAAQ l'informant qu'elle avait atteint le nombre de mises hors-service prévu au second niveau de la zone de comportement « Sécurité des véhicules » de son dossier. Elle avait accumulé huit mises hors-service alors que le nombre maximal de mises hors-service à ne pas atteindre, dans son cas, est de neuf. De plus, cet avis l'informait que l'atteinte de ce seuil entraînerait la transmission de son dossier à la Commission, si ce n'était déjà fait.

[21] Lors de l'audience du 23 février 2009, Transport G.G. et Guy Gendron n'étaient pas, par choix, représentés par avocat.

OBSERVATIONS ET REPRÉSENTATIONS DES SERVICES JURIDIQUES

Témoignage de François Gosselin

[22] Par son témoignage, François Gosselin, technicien à la SAAQ, a comparé le dossier de mai 2008 à celui de sa mise à jour de février 2009 en indiquant les événements qui se sont ajoutés ou qui ont été retirés.

[23] François Gosselin a rapporté, en résumé:

- 1) que Transport G.G. avait atteint le seuil 3 au niveau de son comportement global lorsque son dossier a été transmis à la Commission pour examen;
- 2) que le parc de véhicules motorisés immatriculés de Transport G.G. est passé, entre le dossier de mai 2008 et la mise à jour de février 2009, de 5.8 à 5.4 véhicules/année à titre de propriétaire mais qu'il est resté de 6 véhicules motorisés déclarés à titre d'exploitant;
- 3) que le parc de remorques et semi-remorques déclarées de Transport G.G. est passé, entre le dossier de mai 2008 et la mise à jour de février 2009, de 9 à 8 véhicules/année à titre de propriétaire;

- 4) qu'à la section 7, « Sécurité des véhicules », le dossier de mai 2008 indiquait que Transport G.G. avait sept mises hors-service sur dix, alors que la mise à jour de février 2009 en indique maintenant huit sur neuf puisqu'il y a eu trois ajouts mais deux retraits car les rapports ne mentionnent plus les événements de plus de deux ans;
- 5) qu'à la section 8, « Sécurité des opérations », le dossier de mai 2008 indiquait que Transport G.G. cumulait 36 points alors que le nombre maximal à ne pas atteindre était dans son cas de 37 et que la mise à jour de février 2009 indique maintenant 29 sur 37 puisqu'il y a eu quatre ajouts mais six retraits car les rapports ne mentionnent plus les événements de plus de deux ans;
- 6) qu'à sa section 9, « Conformité aux normes de charges », le dossier de mai 2008 indiquait que Transport G.G. cumulait onze points alors que le nombre maximal à ne pas atteindre était dans son cas de vingt et que la mise à jour de février 2009 indique maintenant six sur vingt puisqu'il y a eu un ajout mais quatre retraits car les rapports ne mentionnent plus les événements de plus de deux ans;
- 7) qu'à sa section 10, « Implication dans les accidents », le dossier de mai 2008 indiquait que Transport G.G. cumulait huit points alors que le nombre maximal à ne pas atteindre était dans son cas de treize et que la mise à jour de février 2009 indique maintenant zéro sur seize puisqu'il y a eu deux retraits car les rapports ne mentionnent plus les événements de plus de deux ans;
- 8) qu'à sa section 12, « Autres événements au dossier », la mise à jour de février 2009 indique l'ajout d'une inspection en entreprise.

[24] Plus particulièrement quant à la section 7, « Sécurité des véhicules », François Gosselin a rapporté, en plus des cas fortuits ou de ceux retirés du dossier, que des véhicules lourds de Transport G.G. ont été mis hors-service aux dates et pour les raisons suivantes :

- 1) 15 juin 2007, quatre défauts majeurs et sept défauts mineurs concernant, entre autres, la suspension de la remorque;
- 2) 22 août 2007, trois défauts majeurs et 18 défauts mineurs concernant, entre autres, des longerons d'une remorque dont les membrures et les ancrages sont cassés;
- 3) 25 avril 2008, deux défauts majeurs et dix défauts mineurs concernant, entre autres, les freins de service du tracteur;

- 4) 25 avril 2008, deux défauts majeurs et quinze défauts mineurs concernant, entre autres, les brides de fixation de la remorque;
- 5) 6 mai 2008, un défaut majeur et sept défauts mineurs concernant, entre autres, les roues et les pneus de la remorque;
- 6) 23 septembre 2008, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, un défaut majeur concernant, entre autres, les freins du tracteur et un risque de rupture de sa carrosserie;
- 7) 23 septembre 2008, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, six défauts majeurs et quatorze défauts mineurs concernant, entre autres, les freins et les pneus de la remorque;
- 8) 7 janvier 2009, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, un défaut majeur et deux défauts mineurs concernant, entre autres, les roues du tracteur.

[25] Plus particulièrement quant à la section 8, « Sécurité des opérations », François Gosselin a rapporté, en plus des infractions pour deux excès de vitesse ainsi que pour un feu rouge et deux autres infractions pour conduite sous sanction qui ont été retirées du dossier, car datant de plus de deux ans, que Transport G.G. et certains de ses conducteurs ont commis les infractions suivantes ou en sont accusés :

- 1) 27 mars 2007, chargement non conforme;
- 2) 27 mars 2007, chargement non conforme;
- 3) 30 août 2007, non-respect d'un permis spécial de circulation;
- 4) 22 septembre 2007, fiche journalière déficiente;
- 5) 1^{er} décembre 2007, non-respect des heures de repos et de conduite;
- 6) 2 avril 2008, immobilisation non sécuritaire;
- 7) 25 avril 2008, conduite sous sanction;
- 8) 8 juillet 2008, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, chargement non conforme ;
- 9) 18 septembre 2008, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, fiche journalière déficiente;

10) 11 février 2009, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, non-respect des heures de repos et de conduite;

11) 16 février 2009, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, non-respect d'une signalisation.

[26] Plus particulièrement quant à la section 9, « Conformité aux normes de charges », François Gosselin a rapporté, en plus des infractions concernant quatre surcharges retirées du dossier, car datant de plus de deux ans, que Transport G.G. et certains de ses conducteurs ont commis les infractions suivantes ou en sont accusés:

- 1) 28 mai 2007, une surcharge de la masse totale en charge de 3 150 kg qui représente 5,7 % de plus que la charge permise;
- 2) 22 août 2007, une surcharge axiale de 1 460 kg qui représente 8 % de plus que la charge permise;
- 3) 31 octobre 2007, une surcharge axiale de 1 730 kg qui représente 9,6 % de plus que la charge permise;
- 4) 31 janvier 2008, une surcharge à la fois totale et axiale de la masse totale en charge de 2 880 kg qui représente 9 % de plus que la charge permise;
- 5) 26 février 2008, une surcharge axiale de 1 810 kg qui représente 10 % de plus que la charge permise;
- 6) 8 janvier 2009, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, une surcharge axiale de 1 930 kg qui représente 5,6 % de plus que la charge permise alors que le véhicule lourd circulait grâce à un permis spécial de circulation.

[27] Plus particulièrement quant à la section 12, « Autres événements au dossier », François Gosselin a rapporté, en plus de deux accidents responsables datant de plus de deux ans, que certains des conducteurs de Transport G.G. sont responsables ou sont impliqués dans les accidents suivants :

- 1) 30 mai 2008, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, accident par suite de l'explosion d'un pneu et de la projection de débris ;
- 2) 2 juillet 2008, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, accident sans implication d'un autre véhicule par manque d'essence et de freins ;
- 3) 28 octobre 2008, ce qui représente un ajout dans la mise à jour de février 2009, accident sans implication d'un autre véhicule en reculant dans un immeuble.

[28] François Gosselin a aussi rapporté les résultats de Transport G.G. quant à l'inspection en entreprise, volet exploitant, réalisée par la SAAQ, en date du 19 août 2008. Huit dossiers conducteurs ont été évalués, aucun n'était conforme. Des renseignements concernant les heures de conduite et de repos ainsi que des fiches de vérification avant départ étaient manquants. Cinq constats d'infraction ont été délivrés.

Témoignage de Julie Bourassa

[29] Par son témoignage, l'inspectrice a détaillé les données contenues dans son rapport administratif du 15 septembre 2008. En résumé :

- 1) sauf une formation de 2 à 3 jours dispensée au moment de l'embauche et de celle visée au sous-paragraphe 4), aucun programme de formation n'a été mis en place par Transport G.G.;
- 2) le recueil des politiques de Transport G.G. ne comprend pas de système de sanctions graduées et le suivi des infractions et des mesures disciplinaires n'est pas documenté. Les réprimandes ne seraient que verbales. Trois conducteurs sur sept n'ont pas signé le recueil des politiques de Transport G.G. afin de confirmer qu'ils en ont reçu copie;
- 3) tous les dossiers de conducteurs ne sont pas à jour et un est même manquant. Il s'agit du dossier du conducteur Jacques Richard qui a été embauché le 9 avril 2007 et qui est en arrêt de travail depuis le 17 mai 2008;
- 4) une formation portant sur l'arrimage a été dispensée par un consultant en transport le 21 avril 2007. Trois des cinq conducteurs qui ont suivi cette formation sont toujours à l'emploi de Transport G.G.;
- 5) Transport G.G. n'a pas été mise en accusation pour des infractions en lien avec la réglementation applicable à la vérification avant départ. Cependant, dans son rapport d'inspection en entreprise, Hélène Sinclair de la SAAQ a noté que « certains conducteurs ne rapportent jamais de déficiences ». Lors d'une intervention sur route, les contrôleurs routiers ont même avisé un des conducteurs de Transport G.G. de « faire une ronde de sécurité réaliste »;
- 6) la vérification de neuf dossiers de conducteur a permis de constater quelques lacunes, principalement en ce qui concerne les fiches journalières, les registres des heures de conduite et de repos et les documents relatifs aux voyages;
- 7) les événements reliés à un accident ne sont pas documentés et aucune analyse n'est effectuée à savoir si un accident était évitable et quelle était la responsabilité du conducteur;

- 8) Transport G.G. emploie présentement un mécanicien à temps partiel, lequel pourrait éventuellement occuper un poste à temps complet. Le calendrier des entretiens à venir de ses véhicules lourds serait présentement en reconstruction puisque certaines dates auraient été modifiées;
- 9) sur un échantillonnage de dix dossiers de véhicules, soit cinq tracteurs et cinq semi-remorques, la fréquence des entretiens périodiques fait défaut alors que le dossier de comportement de l'entreprise fait état de 24 inspections mécaniques récentes sur route dont six qui se sont soldées par la mise hors-service des véhicules visés qui étaient affectés de quatorze défauts majeures.

Témoignage de Hélène Sinclair

[30] Hélène Sinclair, contrôleur routière en entreprise pour Contrôle routier Québec – Rivière-du-Loup, a détaillé les données contenues dans son rapport d'inspection en entreprise du 25 septembre 2008. En résumé :

- 1) lors de sa visite à Transport G.G., elle a délivré un constat d'infraction à l'entreprise pour avoir laissé conduire un de ses véhicules par un conducteur ne respectant pas les normes relatives aux heures de conduite et de repos et un autre constat d'infraction à l'entreprise pour la présence de renseignements inexacts sur des fiches journalières;
- 2) lors de sa visite à Transport G.G., elle a délivré deux constats d'infraction à deux conducteurs concernant des renseignements inexacts sur les fiches journalières et un autre constat d'infraction à un conducteur pour avoir conduit contrairement aux normes établies par règlement.

[31] Hélène Sinclair a ajouté que Guy Gendron ne se préoccupe pas d'obtenir de ses conducteurs des fiches journalières bien remplies ni des documents d'expédition précis de la part des expéditeurs. Lors d'une visite qu'elle a faite en 2005 chez Transport G.G., elle avait expliqué à Guy Gendron les bonnes façons de faire et, à cette occasion, elle n'avait pas délivré de constats d'infraction. Rien n'a été fait malgré l'engagement de Guy Gendron de corriger la situation.

Représentations de l'avocat des Services juridiques

[32] Invoquant que Guy Gendron et Transport G.G. sont des habitués de la Commission, l'avocat des Services juridiques a recommandé à la Commission d'ordonner les formations suivantes :

- 1) le suivi et la réussite d'une formation de 12 heures à Guy Gendron et à Josée Deschênes concernant les responsabilités des gestionnaires de véhicules lourds;

- 2) le suivi et la réussite d'une formation de 6 heures à Guy Gendron et à tous les conducteurs de Transport G.G. concernant le calcul des heures de conduite et de repos;
- 3) le suivi et la réussite d'une formation de 6 heures à Guy Gendron et à tous les conducteurs de Transport G.G. concernant les règles de vérification avant départ;
- 4) une vérification périodique de tous les véhicules lourds de Transport G.G.;
- 5) un rapport périodique tous les trois mois, sur une période de 24 mois, préparé par un consultant en transport qui atteste de la gestion de Transport G.G. et de la conformité mécanique de ses véhicules lourds;
- 6) l'obligation pour les conducteurs de Transport G.G. de n'utiliser que des fiches journalières numérotées comprises dans des livrets contrôlés par la Commission;
- 7) soumettre à la Commission, pour autorisation, la cession de véhicules lourds de Transport G.G. vers tout autre personne y compris dans le cas de reprise par un créancier.

OBSERVATIONS ET REPRÉSENTATIONS DE GUY GENDRON ET DE TRANSPORT G.G.

[33] Guy Gendron a présenté ses observations et représentations tant pour lui-même que pour Transport G.G. Il a demandé que son témoin, Denis Gobeil qui est consultant en transport, puisse intervenir en tout temps pour compléter ses réponses à la Commission; ce que la Commission a accepté. Aussi, pour les fins d'écriture de la présente décision, tous les propos de Guy Gendron et de son consultant Denis Gobeil seront imputés directement et indistinctement à Transport G.G.

[34] Transport G.G. a mentionné que son parc de véhicules lourds était très âgé en janvier 2007. Elle est à remplacer ses véhicules. Elle ne possédera plus de remorques équipées de lames de suspension. Son parc est passé de onze remorques à cinq et de six tracteurs à quatre.

[35] Transport G.G. a affirmé posséder une politique maison relative aux infractions de ses conducteurs. Une première infraction entraînerait un avertissement et une seconde, une suspension. Un de ses conducteurs serait même parti par suite d'une sanction. Il serait très difficile de conserver aujourd'hui des conducteurs à cause d'une pénurie.

[36] Transport G.G. n'aurait plus à son emploi, outre deux nouveaux conducteurs qui viennent de compléter leur formation de conducteurs de véhicules lourds, qu'un ancien chauffeur d'expérience mais qui est âgé, limité intellectuellement et analphabète.

[37] Transport G.G. a expliqué que des dossiers et des données manqueraient dans ses registres car elle serait l'objet d'un contrôle fiscal par Revenu Québec qui aurait saisi plusieurs de ses « papiers ».

[38] Transport G.G. a affirmé que son chiffre d'affaires aurait diminué de 75 % par rapport à ses revenus de l'année 2007. Elle aurait moins de conducteurs. Elle aurait moins d'ouvrage. Elle voudrait redémarrer de la bonne façon, mais n'en aurait pas le temps. Elle aurait toujours voulu compenser ses déficiences mais ses conducteurs n'auraient pas collaboré.

[39] Transport G.G. a déclaré vouloir continuer ses activités et continuer de pallier ses déficiences. Le rôle de son consultant, formé en relations industrielles, est ponctuel.

[40] Transport G.G. reconnaît que ses registres d'heures de conduite ne sont pas toujours correctement remplis.

[41] Transport G.G. a mentionné que les réparations mécaniques majeures de ses véhicules seront maintenant plus facilement faites chez un garagiste indépendant car son parc de véhicules a diminué et que son mécanicien ne travaille qu'à temps partiel.

[42] Quant aux représentations de l'avocat des Services juridiques, Transport G.G. :

- 1) a mentionné n'avoir jamais tenté de distraire ses activités vers d'autres personnes morales;
- 2) accepterait de faire suivre les formations concernant les responsabilités des gestionnaires de véhicules lourds;
- 3) a mentionné que des cours à ses conducteurs ont déjà été donné dans le passé, que ces derniers ont quitté peu de temps après et que « ça ne donne rien »;
- 4) a laissé entendre que les vérifications avant départ « ça ne repose que sur du visuel et que pour voir une roue cassée ça prend une gratte », laissant entendre que Transport G.G. ne prête que peu d'importance à des formations concernant les vérifications avant départ, une telle formation de 6 heures étant beaucoup trop longue selon elle;
- 5) considère que les rapports périodiques de son expert seraient dispendieux alors que ses revenus sont faibles.

LE DROIT

[43] Les articles 26 à 30 de la *Loi* permettent à la Commission :

- 1) d'attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », lorsqu'elle évalue notamment qu'une personne met en péril ou en danger de façon répétée la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins par des déficiences qui, à son avis, ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions;
- 2) d'attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue qu'il est possible de remédier aux déficiences constatées par des mesures pouvant viser les véhicules lourds, la qualification des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise;
- 3) d'appliquer à tout associé ou à tout administrateur d'une personne inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, la cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle a attribué à cette personne inscrite ;
- 4) de prendre toute mesure appropriée et raisonnable lorsqu'elle attribue ou maintient une cote de sécurité de niveau « conditionnel ».

[44] Une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » a pour effet d'interdire à une personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

ANALYSE

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

[46] Transport G.G. et Guy Gendron ne nient pas les infractions mentionnées dans le dossier de mai 2008 et dans la mise à jour de février 2009, ni les lacunes et déficiences énoncées dans le rapport administratif du 15 septembre 2008 de l'inspectrice et dans le rapport d'inspection en entreprise du 25 septembre 2008 de Hélène Sinclair, contrôleur routière en entreprise pour Contrôle routier Québec – Rivière-du-Loup.

[47] La Commission a déjà imposé à Guy Gendron, le 19 mars 2001¹¹, des mesures car il avait atteint quatre mises hors-service qui représentaient le seuil applicable à son parc de véhicules dans la zone de comportement «Sécurité des véhicules». Bien qu'elle maintenait la mention « satisfaisant » de sa cote de sécurité, la Commission a alors ordonné à Guy Gendron ce qui suit :

Formation de tous les chauffeurs actuels et futurs, à des cours dans une institution reconnue, concernant les volets suivants :

- Les normes d'arrimage et de charges;
- La vérification avant départ.

[48] La Commission a imposé une deuxième fois à Guy Gendron, le 5 mars 2002¹², des mesures car un de ses véhicules lourds avait été affecté de deux déficiences mécaniques critiques constatées dans un intervalle de moins d'un an. Bien qu'elle maintenait la mention « satisfaisant » de sa cote de sécurité, la Commission a alors ordonné à Guy Gendron ce qui suit :

Formation imposée à tous les chauffeurs actuels ou futurs de l'intimé dans une école, institution ou association reconnue sur les matières suivantes :

- L'ajustement des freins;
- Les heures de conduite et de travail.

[49] La Commission a imposé une première fois à Transport G.G., le 4 janvier 2007¹³, des mesures car son dossier comportait deux événements critiques avec des véhicules lourds survenus le même jour, le 6 juin 2006, alors que le même chauffeur a conduit les deux véhicules impliqués. Une cote de sécurité portant la mention « conditionnel » lui a été attribuée et la Commission a alors ordonné à Transport G.G. ce qui suit :

Ordonne à 9091-7048 Québec inc. de faire suivre à Guy Gendron, à tout son personnel administratif et à tous ses chauffeurs, auprès d'une institution, d'une association ou d'un expert reconnu, des cours de formation d'une durée minimale de quatre heures portant sur la Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds;

Ordonne à 9091-7048 Québec inc. de faire suivre à Guy Gendron et à tous ses chauffeurs, auprès d'une institution, d'une association ou d'un expert reconnu, des cours de formation d'une durée minimale de quatre heures portant sur l'arrimage et l'ajustement des freins;

¹¹ Supra note 7.

¹² Supra note 8.

¹³ Supra note 5.

Ordonne à 9091-7048 Québec inc. de transmettre à la Commission, au plus tard le 1^{er} mars 2007, les politiques écrites mises en place pour assurer le respect des dispositions de la Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds;

Ordonne à 9091-7048 Québec inc. de transmettre à la Commission, au plus tard le 1^{er} février 2007, la preuve écrite que des indicateurs visuels d'ajustement des freins ont été installés sur tous les véhicules lourds utilisés par 9091;

Ordonne à 9091-7048 Québec inc. de transmettre à la Commission, au plus tard le 1^{er} avril 2007, et au plus tard le 1^{er} juillet 2007, un rapport écrit préparé par un expert faisant état des résultats de l'entretien périodique des véhicules lourds utilisés par 9091 jusqu'à ces dates.

[50] Cette première fois visée au paragraphe [49] pour Transport G.G. représente une troisième présence de Guy Gendron devant la Commission.

[51] La Commission a remplacé la cote de sécurité de Transport G.G. portant la mention « conditionnel » par une portant la mention « satisfaisant » le 6 septembre 2007¹⁴. Or, depuis cette date, le dossier de Transport G.G. s'est à ce point détérioré qu'il a été transféré à la Commission le 2 juin 2008 et qu'il aurait mérité le 14 janvier 2009, comme l'atteste la lettre de la SAAQ visée au paragraphe [20], d'être transmis de nouveau à la Commission, si cela n'avait déjà été fait !

[52] Une comparaison rapide de la section 3 « Évaluation continue » du dossier de mai 2008 et de celui de sa mise à jour de février 2009 montre que le dossier de Transport G.G. s'est détérioré quant au respect de ses obligations à titre de propriétaire de véhicules lourds :

ÉVALUATION DU PROPRIÉTAIRE ; SÉCURITÉ DES VÉHICULES			
Dates des dossiers comparés	Nombre total d'inspections	Nombre de mises hors-service effectuées	Nombre de mises hors-service à ne pas atteindre
Dossier mai 2008	31	7	10
Mise à jour février 2009	29	8	9

¹⁴ Supra note 6.

[53] Une comparaison rapide de la section 3 « Évaluation continue » du dossier de mai 2008 et de celui de sa mise à jour de février 2009 semble indiquer que le dossier de Transport G.G. se serait amélioré quant au respect de ses obligations à titre d'exploitant de véhicules lourds :

ÉVALUATION DE L'EXPLOITANT						
DOSSIER SAAQ (MAJ*=mise à jour)						
SECTIONS ÉVALUÉES :	Total des événements considérés		Nombre de points au dossier		Nombre de points à ne pas atteindre	
	Mai 2008	MAJ* Fév. 2009	Mai 2008	MAJ* Fév. 2009	Mai 2008	MAJ* Fév. 2009
Sécurité des opérations :	14	11	36	29	37	37
Conformité aux normes de charges :	11	6	11	6	20	20
Implications dans les accidents :	2	0	8	0	13	16
Comportement global de l'exploitant	27	17	55	35	46	47

[54] Malgré ce qui apparaît au tableau visé au paragraphe [53], le dossier de Transport G.G., en tant qu'exploitant, continue de se détériorer rapidement. Plusieurs mises hors-service et plusieurs infractions se sont ajoutées entre le dossier de mai 2008 et celui de sa mise à jour de février 2009. Ces ajouts ont presque annulé les retraits au dossier d'événements datant de plus de deux ans. Or Guy Gendron a affirmé qu'il emploie beaucoup moins de chauffeurs (de 12 à 3), que ses nouveaux chauffeurs ont récemment réussi le cours de conducteur de véhicules lourds et que son chiffre d'affaires a diminué de façon très significative car il ne serait plus que du quart de son chiffre d'affaires de l'époque.

[55] Une diminution du chiffre d'affaires signifie une diminution du nombre de transports. Or les infractions et les mises en service continuent de s'accumuler comme à l'époque où Transport G.G. exploitait à sa pleine capacité.

[56] Transport G.G. et Guy Gendron sont affectés de graves déficiences quant à la gestion sécuritaire de l'ensemble des activités de Transport G.G. Ils mettent en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et l'intégrité de ces chemins. La Commission ne croit pas que ces déficiences puissent être corrigées par l'imposition de conditions.

[57] Transport G.G. et Guy Gendron ont déjà été l'objet de plusieurs mesures imposées par la Commission. Cet accompagnement par la Commission n'a même pas suffi à leur faire prendre conscience des risques qu'ils font courir à leurs propres conducteurs et aux autres usagers de la route.

[58] Le peu d'enthousiasme de Transport G.G. et de Guy Gendron à l'égard des recommandations de l'avocat des services juridiques de la Commission telles que rapportées au paragraphe [42], ainsi que les difficultés financières de Transport G.G. qui ne réaliserait plus que le quart de ses revenus laissent craindre à la Commission que la situation se détériore jusqu'à ce que se produise, par suite d'insouciance et de laxisme, un événement catastrophique.

[59] Aucun consultant, si compétent soit-il, n'aura suffisamment d'influence pour renverser la situation qui prévaut chez Transport G.G. puisque Guy Gendron a démontré, au fil des ans, qu'il n'a aucune préoccupation des obligations qui incombent aux propriétaires et aux exploitants de véhicules lourds.

CONCLUSION

[60] La Commission constate qu'aucune mesure concrète ne peut corriger les déficiences tant de Transport G.G. que de Guy Gendron.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

REMPLECE

la cote de sécurité de 9091-7048 Québec inc., portant la mention « satisfaisant », par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

ATTRIBUE

personnellement à Guy Gendron, en tant qu'administrateur d'une personne inscrite dont l'influence est déterminante, la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » attribuée à 9091-7048 Québec inc.

Gilles Savard, avocat
Membre de la Commission

p.j. Avis de recours

c.c. Me Maurice Perreault, pour la Commission des transports du Québec.