

Décision : QCRC05-00064

Numéro de référence : MD5-00038-0

Date de la décision : Le 11 mai 2005

Objet : NON-RESPECT DE CONDITIONS

Date de l'audience: 14 avril 2005

Endroit : Montréal

Présent : LÉONCE GIRARD, avocat
Commissaire

Personnes visées :

1-M-30036C-215-P COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1)
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal
(Québec)
H2M 2V1

Demanderesse

SERVICE SANITAIRE M GAUTHIER INC. (2)
10800, Rang St-Etienne
C. P. 5284
Mirabel
(Québec)
J7N 3C1

DANIDRÉ INC. (2)
10800, Rang St-Etienne
C. P. 5284
Mirabel
(Québec)
J7N 3C1

LES ENTREPRISES ROBIGAU INC. (2)
10800, rang St-Etienne C. P 5284
Mirabel
(Québec)
J7N 3C1

EXCAVATION P. R. M INC. (2)
10800, rang St-Etienne, C. P. 5284
Mirabel
(Québec)
J7N 3C1

Intimées

Procureurs : (1) M^e Maurice Perreault
(2) M^e Ferdinand Roy

Description de la demande:

Les services juridiques de la Commission des transports du Québec ont transmis aux intimées, par poste certifiée, un avis d'intention et de convocation en vertu des articles 26 à 38 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Les intimées ont été convoquées en vue de leur permettre de présenter leurs observations à l'égard du non respect allégué des mesures qui leur avaient été imposées par la décision MCRC04-00221 rendue le 14 octobre 2004.

C'est devant les conclusions d'un rapport administratif concernant le non respect des mesures imposées que la présente procédure a été initiée dans le cadre de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds dont le but est d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau.

Selon cette loi, la Commission déclare totalement inapte la personne qui par ses agissements ou ses omissions, a mis en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis de façon significative l'intégrité de ce réseau (article 27 1^o). Est aussi déclaré totalement inapte, la personne qui a contrevenu à une décision de la Commission la visant ou à une entente administrative convenue avec elle (article 27 3^o).

La personne déclarée totalement inapte reçoit une cote de niveau «insatisfaisant». Cette déclaration entraîne une interdiction de circuler ou d'exploiter un véhicule lourd (article 32).

La Commission déclare aussi partiellement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier ou compromis l'intégrité de ce réseau (article 29 1^o). La personne déclarée partiellement inapte reçoit une cote de niveau «conditionnel» et la Commission lui impose des conditions particulières (article 32).

La décision à laquelle il est référé plus haut et qu'il est allégué que les intimées n'auraient pas respectée énonçait les conclusions suivantes:

«POUR CES MOTIFS, la Commission:

POUR LES SERVICES SANITAIRES M GAUTHIER INC. :

MAINTIENT la cote «conditionnel»;

FIXE les mesures administratives et conditions suivantes:

- 1- Fournir la liste des véhicules actifs en date des présentes, au plus tard le 12 novembre 2004.
- 2- Tous les véhicules actifs devront impérativement être vérifiés par la SAAQ ou un mandataire agréé avant le 12 novembre 2004 et preuve devra en être donnée à la Commission au plus tard le 19 novembre 2004.
- 3- Par la suite, tous les véhicules actifs devront être vérifiés aux trois mois par la SAAQ ou un de ses mandataires. La preuve de ces inspections devra être fournie à la CTQ aux dates suivantes : 28 février, 30 mai, 30 août, 30 novembre 2005 et 28 février 2006.
- 4- Tous les chauffeurs devront suivre une formation sur la vérification avant départ (VAD) de huit heures (quatre heures de théorie et quatre heures de pratique), avant le 8 décembre 2004 et preuve devra en être fournie à la Commission au plus tard le 22 décembre 2004.
- 5- L'obligation faite en 2002 de munir les véhicules d'indicateurs visuels d'ajustement des freins est renouvelée et la preuve que tous les véhicules actifs sont munis de tels indicateurs devra être fournie à la Commission au plus tard le 19 novembre 2004.
- 6- Après le 1er janvier, qu'il y ait eu ou non restructuration au sein de la compagnie, produire à la Commission, pour toutes les intimées encore en activité ou leur successeur, un cahier de politiques et procédures en ce qui concerne l'application des devoirs et obligations des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ce dépôt devra être fait au plus tard le 30 janvier 2005.

ORDONNE que les Services de l'inspection de la Commission procèdent à une vérification en entreprise après le 15 mai 2005 et si possible avant le 30 septembre 2005 ou la meilleure date convenant s'y rapprochant.

POUR DANIDRÉ INC.

Maintient la cote «conditionnel»;

FIXE les mesures administratives et conditions suivantes :

- 1- Fournir la liste des véhicules actifs en date des présentes, au plus tard le 12 novembre 2004.
- 2- Tous les véhicules actifs devront impérativement être vérifiés par la SAAQ ou un mandataire agréé avant le 12 novembre 2004 et preuve devra en être donnée à la Commission au plus tard le 19 novembre 2004.
- 3- Par la suite, tous les véhicules actifs devront être vérifiés aux trois mois par la SAAQ ou un de ses mandataires. La preuve de ces inspections devra être fournie à la CTQ aux dates suivantes : 28 février, 30

mai, 30 août, 30 novembre 2005 et 28 février 2006.

- 4- Tous les chauffeurs devront suivre une formation sur la vérification avant départ (VAD) de huit heures (quatre heures de théorie et quatre heures de pratique), avant le 8 décembre 2004 et preuve devra en être fournie à la Commission au plus tard le 22 décembre 2004.
- 5- L'obligation faite en 2002 de munir les véhicules d'indicateurs visuels d'ajustement des freins est renouvelée et que la preuve que tous les véhicules actifs sont munis de tels indicateurs devra être fournie à la Commission au plus tard le 19 novembre 2004.
- 6- Après le 1er janvier, qu'il y ait eu ou non restructuration au sein de la compagnie, produire à la Commission, pour toutes les intimées encore en activité ou leur successeur, un cahier de politiques et procédures en ce qui concerne l'application des devoirs et obligations des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ce dépôt devra être faite au plus tard le 30 janvier 2005.

ORDONNE que les Services de l'inspection de la Commission procèdent à une vérification en entreprise après le 15 mai 2005 et si possible avant le 30 septembre 2005 ou la meilleure date convenant s'y rapprochant.

POUR LES ENTREPRISES ROBIGAU INC.

DÉCLARE partiellement inapte Les Entreprises Robigau inc. et lui attribue la cote portant la mention «conditionnel»;

FIXE les mesures administratives et conditions suivantes applicables à toutes les intimées:

- 1- Fournir la liste des véhicules actifs en date des présentes, au plus tard le 12 novembre 2004.
- 2- Tous les véhicules actifs devront impérativement être vérifiés par la SAAQ ou un mandataire agréé avant le 12 novembre 2004 et preuve devra en être donnée à la Commission au plus tard le 19 novembre 2004.
- 3- Par la suite, tous les véhicules actifs devront être vérifiés aux trois mois par la SAAQ ou un de ses mandataires. La preuve de ces inspections devra être fournie à la CTQ aux dates suivantes : 28 février, 30 mai, 30 août, 30 novembre 2005 et 28 février 2006.
- 4- Tous les chauffeurs devront suivre une formation sur la vérification avant départ (VAD) de huit heures (quatre heures de théorie et quatre heures de pratique), avant le 8 décembre 2004 et preuve devra en être fournie à la Commission au plus tard le 22 décembre 2004.

- 5- Munir les véhicules d'indicateurs visuels d'ajustement de frein et en fournir la preuve à la Commission au plus tard le 19 novembre 2004.
- 6- après le 1er janvier, qu'il y ait eu ou non restructuration au sein de la compagnie, produire à la Commission, pour toutes les intimées encore en activité ou leur successeur, un cahier de politiques et procédures en ce qui concerne l'application des devoirs et obligations des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ce dépôt devra être fait au plus tard le 30 janvier 2005.

ORDONNE que les Services de l'inspection de la Commission procèdent à une vérification en entreprise après le 15 mai 2005 et si possible avant le 30 septembre 2005 ou la meilleure date convenant s'y rapprochant.

INTERDIT que l'intimée mette en circulation tout véhicule lourd à compter du 5 novembre 2004 si les amendes dues et échues ne sont pas acquittées à cette date ou qu'un arrangement n'aura pas été pris pour leur acquittement. L'interdit courra jusqu'au paiement (ou la conclusion d'un arrangement pour le paiement) desdites amendes et preuve du paiement ou d'un arrangement devra être transmise à la Commission le ou avant le 5 novembre 2004.

POUR EXCAVATION PRM INC.

DÉCLARE partiellement inapte Excavation PRM inc. et lui attribue la cote portant la mention «conditionnel»:

FIXE les mesures administratives et conditions suivantes applicables à toutes les intimées :

- 1- Fournir la liste des véhicules actifs en date des présentes, au plus tard le 12 novembre 2004.
- 2- Tous les véhicules actifs devront impérativement être vérifiés par la SAAQ ou un mandataire agréé avant le 12 novembre 2004 et preuve devra en être donnée à la Commission au plus tard le 19 novembre 2004.
- 3- Par la suite, tous les véhicules actifs devront être vérifiés aux trois mois par la SAAQ ou un de ses mandataires. La preuve de ces inspections devra être fournie à la CTQ aux dates suivantes : 28 février, 30 mai, 30 août, 30 novembre 2005 et 28 février 2006.
- 4- Tous les chauffeurs devront suivre une formation sur la vérification avant départ (VAD) de huit heures (quatre heures de théorie et quatre heures de pratique), avant le 8 décembre 2004 et preuve devra en être fournie à la Commission au plus tard le 22 décembre 2004.
- 5- Munir les véhicules d'indicateurs visuels d'ajustement

des freins et en fournir la preuve à la Commission au plus tard le 19 novembre 2004.

- 6- Après le 1er janvier, qu'il y ait eu ou non restructuration au sein de la compagnie, produire à la Commission, pour toutes les intimées encore en activité ou leur successeur, un cahier de politiques et procédures en ce qui concerne l'application des devoirs et obligations des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ce dépôt devra être fait au plus tard le 30 janvier 2005.

ORDONNE que les Services de l'inspection de la Commission procèdent à une vérification en entreprise après le 15 mai 2005 et si possible avant le 30 septembre 2005 ou la meilleure date convenant s'y rapprochant.

INTERDIT que l'intimée mette en circulation tout véhicule lourd à compter du 5 novembre 2004 si les amendes dues et échues ne sont pas acquittées à cette date ou qu'un arrangement n'aura pas été pris pour leur acquittement.

L'interdit courra jusqu'au paiement (ou la conclusion d'un arrangement pour le paiement) desdites amendes et preuve du paiement ou d'un arrangement devra être transmise à la Commission le ou avant le 5 novembre 2004. »

Une audience publique a été convoquée et tenue le 14 avril 2005 et les parties intimées étaient alors présentes et représentées.

Administration de la preuve:

La Commission:

La preuve soumise par Me Perreault repose sur les documents produits au dossier dont le rapport du Service de l'inspection et ses annexes. Une mise à jour du dossier PEVL de chacune des intimées a également été déposée par la technicienne de la Société de l'assurance automobile du Québec, madame Linda Paquet. Enfin, les témoignages de l'inspectrice de la Commission, de la technicienne de la SAAQ et d'un contrôleur routier ont été entendus.

Monsieur Jean-Claude Daigneault, contrôleur routier auprès de la SAAQ, rapporte essentiellement ce qui suit:

- il a vérifié les quatre entreprises intimées et a constaté différents événements survenus entre les mois de septembre 2004 et d'avril 2005;
- en particulier, il a effectué sept interceptions concernant Service Sanitaire M Gauthier inc. dont six n'étaient pas

conformes au Code de la sécurité routière;

- il a consigné dans deux rapports circonstanciés le non respect de certaines conditions imposées par la Commission et différents problèmes concernant la sécurité des véhicules pour un total de 59 défauts mineurs et 18 défauts mécaniques majeurs;
- en ce qui concerne Excavation P.R.M inc., elle aurait été l'objet d'une interception pour non conformité au Code de la sécurité routière. Cela aurait généré une infraction d'arrimage et un certificat de vérification mécanique comportant quatre défauts mineurs. Il observe également que ces interceptions ont été notées dans des rapports qu'il produit sous les cotes CTQ-5, CTQ-6 et CTQ-7;
- il décrit par ailleurs plus spécifiquement un événement qui se serait produit le 29 mars 2005 et qui aurait impliqué l'intimée Service Sanitaire M Gauthier inc.;
- l'événement s'est produit en période de dégel au site du ministère des Transports du Québec à Lachute, situé près d'un lieu d'enfouissement de déchets. Il rapporte qu'il y a deux routes permettant l'accès à ce site dont l'une est interdite à la circulation des véhicules lourds. Lors d'une vérification qu'il a effectuée, il a intercepté un véhicule lourd de Service Sanitaire M Gauthier inc. circulant sur la route interdite;
- il affirme l'avoir alors informée de l'interdiction de circuler à cet endroit et, comme il ne connaissait pas la masse transportée par le véhicule, il l'a détourné vers une autre route qui ne comportait pas de limite de poids sur les ponts qu'il devait traverser;
- des contrôleurs ont effectué également une vérification mécanique et une infraction lui a été émise. Il rapporte même avoir offert d'annuler l'infraction si le transporteur était en mesure de fournir la preuve qu'il était autorisé à circuler sur cette route parce qu'il devait y servir des clients;
- cette preuve n'a pas été présentée et, il dit avoir vu Service Sanitaire M Gauthier inc. continuer sa route sur ce chemin interdit.

Contre-interrogé par Me Ferdinand Roy, monsieur Daigneault précise l'événement du 29 mars 2005. Il ajoute alors que le véhicule intercepté n'était pas interdit de circuler et que l'interception s'est faite en après-midi. Quant à la pesée qui a eu lieu, elle a révélé que le véhicule n'était pas en surcharge.

Le témoin déclare par ailleurs savoir qu'il y a eu des interceptions le 13 avril 2005 mais que lui-même n'y était pas. Il ajoute également ne pas connaître le chauffeur Martin Trottier et ne pas se rappeler l'avoir arrêté ni lui avoir jamais fait part de quelque menace que ce soit. Il précise enfin que sur la pièce CTQ-5, le nombre des défauts constatés vise l'ensemble des six camions interceptés.

Madame Linda Paquet, technicienne en administration auprès de la SAAQ, fait état des différents événements qui ont été ajoutés au PEVL des intimées depuis l'institution de la procédure. Elle observe qu'en ce qui concerne Service Sanitaire M Gauthier, il s'est ajouté quatre mises hors service pour des problèmes reliés à la suspension, aux pneus, aux roues ou essieux et aux freins.

Au chapitre de la sécurité des opérations, il s'est également ajouté quatre événements. L'un concerne un panneau d'arrêt, un autre un excès de vitesse de 82 kilomètres dans une zone de 50, une vérification avant départ et une signalisation non respectée.

Elle rapporte enfin qu'au chapitre des autres événements au dossier couvrant la période du mois de septembre 2004 au mois d'avril 2005, certains ont été retirés en raison de l'atteinte du délai de deux ans prévu à la politique d'évaluation. Par ailleurs, il s'en est ajouté d'autres, comme le fait de ne pas maintenir un véhicule en bon état mécanique et de n'avoir pas eu de système de freins sur un véhicule.

Quant à l'intimée Danidré inc., il ne s'est produit aucun nouvel événement depuis septembre 2004.

D'autre part, une nouvelle infraction au chapitre de la sécurité des opérations a été émise à Les Entreprises Robigau inc. Il s'agit plus précisément d'un excès de vitesse de 80 kilomètres dans une zone de 50.

Enfin, en ce qui concerne Excavation P.R.M inc., une infraction relative à un feu rouge a été retirée et trois nouvelles se sont ajoutées: un panneau d'arrêt, un feu rouge et un excès de vitesse de 90km/h dans une zone de 70.

Enfin, dans la section 12 du PEVL, il est rapporté que cette intimée aurait laissé circuler, le 29 mars 2005, un véhicule lourd dont le chargement était retenu par une pièce d'arrimage endommagée.

Témoigne ensuite madame Mylène Desrosiers, inspectrice au Service de l'inspection de la Commission des Transports du Québec. Elle commente, de façon élaborée, le rapport daté du 23 décembre 2004 qu'elle a produit au dossier. Elle rappelle en premier lieu que le délai pour l'accomplissement de certaines conditions a été prolongé par la Commission et que c'est elle qui en a effectué le contrôle.

Selon elle, la formation qui avait été imposée a été suivie.

Elle décrit ensuite comment se serait déroulée l'installation des indicateurs visuels d'ajustement des freins. Certains retards seraient survenus dans l'installation de ces équipements. Quant aux autres obligations, dont entre autres les rapports de vérification mécanique, et tel qu'il apparaît à la page 6 du rapport qu'elle a produit, le délai pour faire effectuer les vérifications et produire les rapports n'aurait pas été respecté.

Elle rappelle par ailleurs que le cahier de politiques qui avait été exigé aurait été produit tel qu'il apparaît à l'annexe G de son rapport et que le délai de paiement de certaines amendes serait actuellement échu. Globalement, l'on peut parler du respect des conditions tel qu'il suit: la preuve des vérifications mécaniques de cinq véhicules manque, la vérification de deux véhicules aurait été effectuée tardivement et deux véhicules n'auraient pas été vérifiés. Cependant, ils auraient été remisés avant l'échéance du délai pour procéder à la vérification mécanique.

Contre-interrogée par l'avocat des intimées, madame Desrosiers précise que la date du 30 janvier 2005 était un dimanche. En conséquence, le dépôt du cahier des politiques effectué le 31 ne causerait pas de problème. De même, ce cahier ne serait pas un nouveau document mais plutôt un ancien mis à jour.

Enfin, en date d'avril 2005, la liste des véhicules des intimées compterait dix véhicules actifs et quatre remisés récemment.

Les intimées:

Madame Isabelle Gauthier, fille du propriétaire des intimées, est commis comptable auprès de ces entreprises depuis 14 ans mais elle n'en n'est pas actionnaire. Il s'agit d'une entreprise familiale qui emploie également plusieurs chauffeurs et mécaniciens.

Son travail consiste à «décrocher» les contrats, effectuer la facturation auprès des clients, voir à la signature des documents par son père et procéder à l'embauche des employés et à la répartition des tâches. Elle s'occupe également de la tenue des livres ou des registres relatifs aux chauffeurs et des dossiers concernant la Loi 430. Elle partage ses responsabilités avec une de ses soeurs. Selon elle, la décision du 14 octobre 2004 a été mise en application comme prévu.

Le tableau produit sous la cote I-1 constitue la liste à jour des véhicules actifs des entreprises intimées.

Le plus grand nombre de véhicules remisés par rapport à la pièce CTQ-8 s'explique par une fin de contrat survenue après l'audience de l'automne 2004. De fait, le tableau indique maintenant dix véhicules lourds actifs.

Elle observe par ailleurs que les vérifications imposées coïncidaient avec une période effervescente des activités de leurs entreprises, parce que c'est la saison du ramassage des feuilles.

Elle déclare également que les villes desservies ne tolèrent aucun retard dans la cueillette des déchets et que c'est la raison pour laquelle certains véhicules n'ont pu être inspectés à temps.

De même, dans l'attente de la confirmation d'un gros contrat, certains véhicules ont été conservés dans sa cour, sans être remisés, évitant ainsi de le faire inutilement dans l'hypothèse où les activités se maintiendraient.

Quant aux véhicules remisés, il s'agit des plus vieux, comme la Commission l'avait d'ailleurs suggéré pour favoriser le rajeunissement de sa flotte.

Le camion de la liste des véhicules actifs qui n'a pas été inspecté est un véhicule neuf. Il leur avait été mentionné qu'un tel véhicule était exempté de la vérification mécanique pour une période d'un an à compter de son achat.

Madame Gauthier dit avoir honnêtement compris que la prolongation obtenue pour effectuer les vérifications avait un effet sur toutes les autres vérifications.

Quant au camion portant le numéro d'unité 516, elle affirme que le mandataire a effectué une vérification de nature préventive au lieu d'une vérification mécanique normale. Cette erreur de compréhension du mandataire l'a obligée à obtenir un nouveau rendez-vous qu'elle n'a cependant pas pu obtenir avant le 19 avril 2005.

La vérification mécanique des unités portant les numéros 305 et 503 n'a pas été faite dans le délai prescrit simplement parce qu'il y a un manque de mécaniciens qualifiés dans sa région et également en raison du fait que les rendez-vous sont extrêmement difficiles à obtenir. De fait, elle témoigne qu'il n'y a qu'un seul mandataire autorisé dans les environs, que ses heures de travail sont limitées et qu'aucun travail n'est effectué le samedi ou le dimanche, ne lui laissant ainsi souvent aucun choix.

Pour pallier à cette situation, elle a entrepris des recherches qui lui ont permis de trouver un autre mandataire dans la région de Montréal. Aussi, elle a convenu que dorénavant elle ferait également affaires avec ce mandataire afin d'améliorer le respect des délais fixés. En plus, l'un de ses employés effectue également durant la fin de semaine la vérification de certains éléments mécaniques pour en faciliter l'entretien. La cédule de planification des vérifications mécaniques à venir est représentée par la pièce I-5.

Selon madame Gauthier, la planification des vérifications jusqu'en 2006 est impossible. Elle est restreinte à ne pouvoir prendre des rendez-vous que durant la première semaine du mois. Cependant, avec l'ajout d'un nouveau mandataire, elle croit que les délais ne devraient plus lui causer de problème.

La condition concernant la formation sur la vérification avant départ lui apparaît avoir été respectée.

Tous les chauffeurs de l'entreprise ont suivi la formation à l'exception de deux qui avaient déjà suivis deux fois la même formation auparavant. Messieurs Clément Lefebvre et Claude Denis lui ont représenté avoir déjà suivi cette formation et, de bonne foi, elle a cru que la formation imposée ne s'appliquait pas à eux. Elle produit par ailleurs sous la cote I-6, les attestations des cours déjà suivis par ces deux personnes.

Quant à la condition relative aux indicateurs visuels d'ajustement des freins, cette condition, comme les documents déposés en font foi, paraît aussi avoir été respectée.

Il en va de même du cahier concernant les politiques de l'entreprise qui a été produit le 31 janvier 2005.

Madame Isabelle Gauthier témoigne ensuite sur les contrats que les intimées détiennent dans la région des Deux montagnes et de Pointe-Calumet. Elle explique les séquences de cueillette des vidanges et des produits de recyclage qui visent près de 4 000 unités dans les deux contrats.

Elle décrit le nombre de camions qui doit être affecté à chacune des séquences et parle de son chiffre d'affaires.

Ses activités comprennent aussi la livraison et la cueillette de contenants pour le ramassage des déchets auprès de certains clients et commerces.

Ces activités supplémentaires représentent un chiffre d'affaires annuel important et lui permettent de rentabiliser au maximum son entreprise.

Cependant, elle ajoute avoir perdu des contrats de cueillette à Mirabel et Sainte-Marthe, ce qui a eu comme effet de l'obliger à couper un certain nombre d'emplois.

Lorsque de nouvelles infractions sont commises tant à l'égard de l'entretien des véhicules qu'au chapitre de la sécurité des opérations, les véhicules font l'objet d'une surveillance, d'un contrôle et d'un suivi. Dans l'hypothèse où il s'agit d'infractions au Code de la sécurité routière, comme un excès de vitesse, les employés concernés sont avisés que cette conduite répréhensible est inacceptable et qu'elle devra cesser sous peine de suspension. Également, dans l'hypothèse où un accident survient, l'employé est également rencontré afin d'obtenir sa version et l'entreprise analyse le dossier et fait rapport à sa compagnie d'assurance.

Elle précise également que l'application de la discipline dans ses entreprises a un effet néfaste auprès de ses chauffeurs. En retour, ils usent de certaines représailles en ralentissant leur rythme de travail.

Ainsi, parce que l'embauche est rare et difficile, cela peut avoir une incitation à une plus grande tolérance.

Tout candidat à l'embauche est interrogé sur ses antécédents et, la personne retenue doit signer divers documents concernant les politiques de l'entreprise de même que certains engagements qui font d'ailleurs partie du cahier des politiques et procédures produit à la Commission.

Malgré ces politiques, madame Gauthier admet que certains conducteurs ne dénoncent pas toujours les infractions commises.

Enfin, elle rappelle que les intimées n'ont jamais été impliquées dans des accidents majeurs, que le respect des heures de services ne pose aucun problème, la majorité des employés travaillant généralement un maximum de 40 heures par semaine, et qu'elle a pris un engagement ferme de respecter toutes les cédules de vérification mécanique concernant ses véhicules et également toutes les mesures imposées par les décisions de la Commission.

Les retards constatés s'expliquent par sa compréhension qu'elle croit raisonnable de la décision de la Commission qui prolongeait les délais. Cette interprétation l'a conduite à décaler l'ensemble des vérifications mécaniques.

Contre-interrogée par le procureur de la Commission, madame Gauthier observe qu'elle n'a pas une véritable formation de comptable mais que son expérience a été acquise au cours des nombreuses années où elle a exercé ses fonctions auprès des intimées.

Elle observe également que durant l'année 2004, la maladie a amené un certain bouleversement dans la famille et qu'à ce moment, deux personnes additionnelles sont venues l'assister dans la gestion.

Le beau-frère qui a rendu des services comme chauffeur, occasionnellement, n'a pas suivi la formation parce qu'il n'était pas un employé de l'entreprise et qu'il travaillait gratuitement et simplement par accommodement.

Quant à monsieur André Perron, il a suivi des formations antérieurement. Le conducteur Ricard, lui, n'a pas suivi la formation simplement parce qu'il n'a travaillé pour eux que durant une courte période en prévision d'un emploi qu'il n'a pas obtenu. De toute façon, les coûts de formation ne comportaient aucune restriction quant au nombre et n'ont jamais constitué un empêchement pour personne.

Elle rappelle également que c'est sans succès qu'elle a insisté auprès du mandataire pour que l'inspection du véhicule portant le numéro 516 ait lieu plus tôt.

De même, elle observe que l'avocat consulté conseillait déjà l'entreprise avant que la convocation n'ait lieu et que son conseiller juridique actuel effectue un suivi au moins deux fois par semaine.

D'autre part, comme la Commission le lui avait déjà suggéré, elle a procédé au rajeunissement de sa flotte de véhicules, d'abord en achetant un camion neuf de l'année 2004 puis en remplaçant certains autres par des camions usagés mais en bon état et en remisant les plus anciens lorsque nécessaire.

La pièce CTQ-10 consiste en une série de photos montrant les divers véhicules des parties intimées. Il s'agit en fait de la pièce CTQ-13 du dossier ayant donné lieu à la décision MCRC04-00221 du 14 octobre 2004. Il a été convenu que lorsque la décision dans le présent dossier serait rendue et que les délais d'appel seraient expirés, cette pièce serait à nouveau classée dans le dossier dont elle est issue.

Quant à la discipline, sa mise en oeuvre remonte à au moins un an. Cependant, aucun chauffeur n'a été congédié.

Dans la décision d'octobre 2004, lorsqu'il est question de personnel

remercié, il s'agit de départ volontaire.

Selon elle également, la décision de juillet 2002 portant le numéro MCRC02-00200 avait comme échéance finale le 15 mai 2003. Après cette date, il lui est apparu ne plus avoir aucun rapport à produire à la Commission. Les inspections à tous les trois mois à compter de la décision se terminaient à cette date. D'ailleurs, selon le procureur des intimées, cette interprétation est logique. Cela expliquerait aussi le fait que la décision d'octobre 2004 ne fait aucun reproche à cet égard.

Enfin, le procureur des intimées fait déposer par madame Gauthier une photocopie de différents chèques (I-9) couvrant le paiement du montant total des amendes encore impayées dans les entreprises. De même, une copie des cessations d'emploi produites sous la cote I-10 (en liasse) confirme que le départ de certains employés s'est effectué de façon volontaire.

Finalement, madame Gauthier déclare avoir vu le contrôleur routier Daigneault dans sa région en uniforme à un moment où lui-même affirmait ne pas y être. Son témoignage prend fin par une déclaration à l'effet que sur la route où on lui a fait reproche de circuler en raison d'une interdiction de circuler aux véhicules lourds, elle doit effectivement y desservir des clients.

Le deuxième témoin entendu pour les intimées est monsieur Marcel Gauthier. Il dit être propriétaire des quatre entreprises et être contracteur. Il exerce le métier de transporteur depuis 35 ans et possède des camions depuis le milieu des années 50. Cependant, il ne travaille dans le milieu de la cueillette des ordures ménagères que depuis le début des années 1970. Il ne conduit lui-même un véhicule que très rarement. Selon lui, le retard à accomplir les conditions qui avaient

été imposées à ses entreprises est essentiellement dû au fait que ses entreprises avaient durant cette période un surcroît de travail très important. Cela est particulièrement vrai durant le mois de novembre où s'effectue le ramassage des feuilles et en décembre qui est aussi un mois très important en terme de cueillette d'ordures ménagères.

Pour réussir à combler ses besoins, il a cherché et trouvé un garage qui pouvait effectuer les vérifications mécaniques de ses camions durant la soirée. Cela lui a permis de régler ses problèmes bien que l'obtention de rendez-vous soit très difficile.

Comme pratique, il observe que lorsqu'une défectuosité est constatée, le

camion ne sort pas tant qu'il n'est pas réparé. Quant à l'entretien, lui-même effectue des petits travaux, mais l'essentiel est effectué à l'extérieur. Les pièces utilisées sont neuves ou usagées et il dit avoir même déjà remplacé certaines roues de ses camions par d'autres plus solides parce que comportant plus de boulons. Cela démontre, selon lui, un souci du bon état mécanique de ses véhicules et de la sécurité.

La perte de certains des contrats déjà détenus s'explique par la réduction des coûts qu'entraîne l'utilisation de sous traitants par les concurrents.

Au chapitre des accidents, deux d'une certaine gravité sont survenus il y a très longtemps mais ils ne mettaient pas sa responsabilité en cause.

Il se considère finalement comme une proie facile pour les contrôleurs routiers. Selon ses prétentions, les camions qu'il utilise et le type d'exploitation qu'il fait oblige ses véhicules à freiner 1 500 à 2 000 fois par jour, ce qui rend ce système plus vulnérable.

Les problèmes de vérification mécanique ayant trait à une porte ou un couvercle mal fermé n'auraient pas dû être constatés selon lui. En effet, dit-il, il s'agit d'un système qui est ainsi fabriqué. C'est pour satisfaire les contrôleurs qui n'acceptaient pas cette situation qu'il a fait souder une lamelle d'acier pour fermer complètement les espaces qui lui valaient des reproches.

Enfin, il observe que le délai qui lui avait été consenti pour faire vérifier l'ensemble de ses camions était trop court et qu'il était physiquement incapable durant cette période de procéder à la vérification complète de sa flotte de véhicules. C'est pour cette raison qu'il a demandé et obtenu un délai additionnel pour le faire.

Finalement, le procureur des intimés produit sous la cote I-11 un rapport de vérification avant départ concernant l'unité 190. Aussi, il apporte une correction à l'effet que le numéro de cette unité serait plutôt le 518 comme le confirme l'immatriculation. De toute façon, ces deux unités ont été remises en décembre 2004.

Représentations:

M^e Maurice Perreault:

Dans ses représentations, M^e Maurice Perreault rappelle l'historique des dossiers dont les intimés ont été l'objet devant la Commission. De fait, ces entreprises vivent des problèmes depuis le printemps 2002. Une deuxième

convocation s'est produite à la fin de cette même année et a donné lieu à une deuxième décision où l'on considérait que le fond plutôt que la lettre des mesures imposées avaient été respectées.

En septembre 2004, la même expérience s'est répétée et la Commission a maintenu la cote conditionnel des entreprises et énoncé à nouveau un certain nombre de conditions.

Le présent dossier concerne une quatrième procédure où il est allégué que les mesures imposées dans la décision précédente n'auraient pas été respectées. De même, de nombreux nouveaux événements importants sont survenus. Un rapport d'un contrôleur routier, les mises à jour des PEVL de chaque entreprise commentées par la technicienne de la SAAQ, madame Paquet, et un rapport de madame Mylène Desrosiers du Service de l'inspection de la Commission décrivent en détail tout ce qui s'est produit.

Le rapport de l'inspectrice de la Commission fait aussi état des nombreuses demandes qui ont été transmises pour obtenir les documents prescrits. Les délais étant de rigueur, elle a cru opportun d'en aviser les intimées.

M^e Perreault prétend qu'au chapitre de la première condition imposée, à savoir une formation de huit heures comportant quatre heures de théorie et quatre heures de pratique, le document produit ne mentionne pas en détail si, effectivement, la condition a été adéquatement remplie. En ne mentionnant que la durée de huit heures sans plus de détails, on peut, selon lui, se demander si en réalité la condition a été suivie correctement.

Selon le document produit, huit chauffeurs et madame Isabelle Gauthier auraient suivi la formation imposée. Or, la preuve démontre que cinq chauffeurs n'auraient pas suivi la formation ni monsieur Marcel Gauthier. Ainsi, comme la décision n'exemptait personne, le beau-frère de madame Gauthier aurait également dû suivre la formation imposée. Ce n'est pas le cas et, en conséquence, cela constitue un non respect de la condition imposée.

La deuxième condition concerne l'installation d'indicateurs visuels d'ajustement des freins. Le procureur de la Commission réfère à certaines déclarations qui font état que tous les véhicules sont maintenant munis de ces équipements. Or, selon la décision antérieure il y avait certains véhicules sur lesquels l'installation de ces indicateurs n'était pas possible. Le procureur s'interroge ainsi sur ce qui a pu se produire maintenant.

M^e Perreault observe également que la Commission a dû communiquer avec les intimées un grand nombre de fois.

Quant à la liste des véhicules, il est difficile de savoir lesquels sont actifs. La liste produite en novembre 2004 semblait concerner 14 véhicules à ce moment. Il faut analyser la pièce CTQ-8 pour comprendre puisqu'un quinzième véhicule semble avoir déjà été cédé avec l'autorisation de la Commission cependant.

Il y aurait eu par ailleurs un retard à produire cette liste selon le rapport (page 8) de l'inspectrice de la Commission.

Quant à la quatrième condition, elle concernait la vérification mécanique de tous les véhicules actifs des intimées pour le 11 novembre 2004. On sait que la Commission a autorisé une prolongation jusqu'au 12 décembre 2004 et jusqu'au 19 décembre pour produire la preuve. Il ressort que les quatorze véhicules inscrits sur la liste n'ont pas tous été vérifiés. Aucun véhicule n'était exempté de la vérification. Pourtant, le véhicule 2004 n'a pas fait l'objet de vérification tel que cela était prescrit. On peut donc conclure que cette condition n'a pas été respectée.

Une autre mesure exigeait que les véhicules soient à nouveau inspectés au plus tard le 28 février 2005. Cela n'a pas été respecté non plus selon M^e Perreault. On a cru à tort que le délai qui avait été prolongé en décembre avait comme effet de prolonger aussi tous les autres délais. Ainsi, il n'y aurait eu qu'une seule vérification mécanique et non deux à ce jour. La décision n'aurait en conséquence pas été respectée non plus à cet égard.

Enfin, il était imposé de produire un cahier de procédures au plus tard le 30 janvier 2005. Il faut observer que le cahier produit en retard (31 janvier 2005) est identique à celui de 2002.

La pièce I-5 présente un calendrier qui ne respecte pas les échéances fixées par la décision de la Commission d'octobre 2004. Il apparaît même que certains véhicules feraient l'objet de vérifications plus fréquentes que celles qui auraient été imposées. Cette cédule est purement de la «poudre aux yeux» selon l'avocat de la Commission.

Par ailleurs, de nouveaux problèmes continuent de survenir. Il s'agit là d'une indication du manque de gestion efficace des intimées. D'autre part, le nombre de véhicules étant trop élevé, le nombre de points de chacun des seuils serait également trop élevé par rapport à la réalité.

Compte tenu de l'histoire des intimées, le procureur de la Commission s'interroge sur leur capacité de se conformer aux exigences de la loi et des règlements.

Monsieur Gauthier a affirmé que même dans l'hypothèse où un véhicule était brisé il fallait fonctionner. L'important pour lui était de respecter les contrats plutôt que la sécurité. Il a été allégué que le transport des vidanges étaient d'intérêt public à n'importe quel prix. Le procureur de la Commission suggère plutôt que l'intérêt public passe primordialement par la sécurité et le respect des lois et des décisions rendues par la Commission.

En conséquence, il est d'avis que les intimées devraient être déclarées totalement inaptes pour un temps indéterminé en raison du non respect des conditions imposées par la décision de la Commission du 14 octobre 2004 et également en raison des défauts mécaniques majeures survenues postérieurement à cette décision.

M^e Ferdinand Roy:

Quant au procureur des intimées, il affirme que c'est de bonne foi qu'il a cru que la décision de 2002 comportait une échéance déterminée. Cette interprétation a été raisonnablement expliquée d'autant plus que la décision subséquente de la Commission n'a pas non plus considéré que les conditions qui avaient été imposées auparavant n'avaient pas été respectées.

Dans la décision d'octobre 2004, le commissaire a décidé que les explications données suffisaient.

Quant aux véhicules actifs, les pièces CTQ-8 et I-1 en donnent une liste qui, même produite par les parties opposées, correspond. Cela devrait suffire à démontrer que cette condition a été remplie.

Il a également été allégué que la formation donnée n'était pas conforme à celle qui avait été prescrite parce qu'elle ne comportait pas de précision sur le nombre d'heures de théorie et de pratique.

M^e Roy est plutôt d'avis que l'absence de détails ne relève pas des intimées et, surtout, ne démontre aucunement que la formation suivie n'était pas celle qui avait été prescrite. Au contraire, celle qui a été suivie, selon la preuve qui a été présentée, correspond à celle qui avait été prescrite.

Le fait que monsieur Marcel Gauthier et le beau-frère de madame Gauthier n'aient pas suivi la formation prescrite a aussi été expliqué. En fait,

monsieur Gauthier ne conduit pas de véhicule à toute fin pratique et le beau-frère de madame Gauthier n'est pas un employé. Les seuls services rendus par ce dernier l'ont été à titre gratuit et en vue de dépanner l'entreprise momentanément.

Quant aux deux personnes exemptées de la formation, s'il s'agit d'une erreur, elle a été commise en toute bonne foi. Si on peut prétendre à un manque de rigueur et de consultation sur ce point, il demeure que la justification qui a été apportée pouvait être considérée comme raisonnable dans les circonstances. La condition devrait, en conséquence, être considérée comme ayant été respectée.

Quant à la prolongation de délai accordée par la Commission à la fin de l'année 2004, l'interprétation qu'elle pouvait avoir comme effet de reporter les délais pour l'ensemble des véhicules ne semble pas déraisonnable et, il ne devrait pas en être tenu rigueur non plus aux intimées. En effet, les motifs allégués et démontrés sont à l'effet qu'il était extrêmement difficile de pouvoir compter sur des mandataires disponibles et qu'il était en fait impossible pratiquement d'agir plus tôt dans les circonstances. Il a même été prouvé qu'il était impossible physiquement de fixer une cédule d'avance et que les mandataires disponibles restreignent à la première semaine du mois la fixation de rendez-vous pour le mois en cours. Cette réalité a des impacts importants sur la planification des entreprises.

D'autre part, il apparaît également que les obligations qui ont été imposées aux intimées l'ont été à l'un des moments les plus difficiles dans l'exploitation de leur entreprise. Les mois de novembre et de décembre sont des mois extrêmement exigeant comme l'ont affirmé les témoins.

Quant aux indicateurs d'ajustement visuel des freins, il a été reconnu qu'ils avaient tous été installés. Les inquiétudes du procureur de la Commission concernant certains véhicules sur lesquels ces indicateurs ne pouvaient être installés ne sont pas fondées: la flotte de véhicules a évolué depuis l'imposition de cette mesure.

Le cahier de politiques et de procédures produit le 31 janvier 2005 respecte les règles de procédures qui autorisent à faire une chose le jour juridique suivant lorsqu'un délai expire un jour férié. C'était le cas en l'espèce.

La preuve administrée a aussi démontrée que des chèques couvraient tous les montants d'amendes impayées à la suite d'une entente avec le ministère de la Justice.

De même, le ménage a été fait dans la flotte de véhicules. Un véhicule neuf a

même été acheté et plusieurs vieux véhicules ont été remisés.

Même si la discipline imposée aux chauffeurs constitue un réel problème dans le contexte où il y a une pénurie en ce domaine, et que cela rend la gestion beaucoup plus difficile, il importe de considérer que les intimés ont mis de l'avant une politique de sanctions qui consiste en des avis disciplinaires censés avoir comme effet de restreindre les activités reprochables des conducteurs.

Sommairement donc, la Commission devrait considérer que le dossier des intimés ne s'est pas détérioré. Les modifications fréquentes apportées au nombre de véhicules sont dictées par les exigences commerciales. Même si ces changements influencent les seuils inscrits au dossier PEVL, les intimés ne devraient pas être pénalisés pour cette raison.

Enfin, quant on compare à d'autres la situation pratique des intimés, il y a lieu de croire que dans leur cas la sanction ne devrait pas être une déclaration d'inaptitude totale. La décision MCRC05-00048 citée en exemple, reflète, de l'avis du procureur des intimés, une situation beaucoup plus grave qui n'a pourtant donné lieu qu'à une déclaration d'inaptitude partielle.

Ainsi, en raison des témoignages entendus, de la documentation déposée et de l'intérêt public qui exige une exploitation continue des intimés, la déclaration d'inaptitude totale qui pourrait être imposée, le cas échéant, ne devrait l'être que durant les fins de semaine et selon la durée que la Commission pourrait déterminer. Il est même admis que l'inaptitude totale pourrait être suivie d'une inaptitude partielle maintenant les mêmes conditions imposées par la décision MCRC04-00231.

La preuve a démontré que les conditions imposées ont été respectées.

Quant aux déficiences constatées sur les véhicules des intimés, pour plusieurs il s'agit de problèmes légers ou peu sérieux souvent reliés à la carrosserie et qui ne mettaient jamais la sécurité des usagers en danger.

En conséquence, la Commission ne devrait pas sévir contre les intimés.

Réplique:

Me Perreault soutient que normalement les certificats émis à la suite des formations suivies donnent des détails. Par ailleurs, il observe que la rareté des mandataires lui paraît nouvelle.

Quant au nombre de véhicules inscrits au dossier PEVL, la Société

d'assurance automobile du Québec utilise le nombre de véhicules déclarés à la Commission lors de la mise à jour annuelle par le transporteur. Si cette déclaration n'est pas exacte, la situation n'est pas conforme sur le dossier PEVL.

La comparaison établie avec la décision MCRC05-00048 n'est pas valable. Dans le présent dossier, il s'agit de récidive, donc d'une situation qui se détériore ou se maintient et non pas d'une première vérification de comportement. En plus, la période de référence est ici beaucoup plus courte que dans les situations normales. En conséquence, la situation actuelle est beaucoup plus grave.

Enfin, une déclaration d'inaptitude totale applicable durant les fins de semaine seulement n'est pas permise en vertu de la loi.

Analyse de la Commission :

Même si les nouveaux événements inscrits au PEVL des intimées ont également été mis en preuve et font en conséquence l'objet d'une évaluation, il importe de dire qu'au premier chef c'est au motif que les conditions imposées aux intimées par la décision MCRC04-00221 n'auraient pas été respectées que la procédure a été instituée.

D'autre part, il importe de considérer aussi le fait que, dans l'hypothèse où les mesures imposées auraient été respectées, il est raisonnable de croire qu'une nouvelle procédure en évaluation de comportement n'aurait pas été entreprise à ce moment-ci. Ainsi, dans la mesure où l'on peut conclure que les conditions ont été remplies, ce ne sera que si les reproches formulés permettent de décider que les intimées ont mis en danger ou en péril la sécurité des usagers que d'autres mesures pourraient être imposées.

De même, comme la Commission l'a déjà convenu dans sa décision MCRC04-00221 du 14 octobre 2004, les quatre intimées doivent être considérées, à toute fin pratique, comme un tout. Le passage suivant de cette décision, selon ce que l'enquête a démontré, est toujours d'actualité.

Décision MCRC04-00221, page 9:

«La Commission constate que, même s'il y a quatre intimées et qu'il s'agit d'entreprises avec des statuts juridiques distincts, la gestion des dites entreprises est assurée par les mêmes personnes; ainsi les contrats d'embauches et de collectes d'ordures sont tous faits au nom des Services sanitaires M Gauthier inc. (du moins selon les documents déposés au dossier). La Commission comprend que M Gauthier, actionnaire principal des intimées, fonctionne généralement sous la raison sociale de Services sanitaires M Gauthier inc. et que les autres intimées ne sont que les fournisseurs de véhicules lourds. Il est tout à fait raisonnable de traiter les intimées en un tout afin de pouvoir appliquer un

traitement uniforme qui permettra d'imposer des mesures administratives efficaces.»

Il va de soi également, comme l'ont d'ailleurs fortement sollicité les intimées, que la décision qui doit être rendue devrait permettre d'être exécutée sans risque d'erreur ou de mauvaise interprétation. Cela est particulièrement vrai, selon les intimées, en ce qui concerne les délais pour procéder à des vérifications et la durée des mesures imposées.

La Commission a convenu qu'il s'agissait d'une attente raisonnable et qu'elle allait se préoccuper de cet aspect.

Par ailleurs, de la preuve administrée, la Commission conclue que les conditions imposées ont été respectées. La Commission n'est pas d'avis qu'une interprétation raisonnable ayant pu conduire à une mauvaise compréhension, si mauvaise compréhension il y a eu, puisse permettre de conclure à un non-respect.

La sanction associée à un non respect d'une décision amène nécessairement une déclaration d'inaptitude totale qui comporte une interdiction générale de circuler. Point n'est besoin de longuement élaborer sur les effets dévastateurs pour une entreprise de se retrouver dans ce statut. Cette constatation ne doit donc être faite que lorsqu'il est évident qu'une décision n'a pas été respectée.

La Commission a déjà décidé que lorsque l'esprit d'une décision était respecté, la lettre pouvait céder le pas. La décision QCRC03-00136 est à cet effet. L'on peut même considérer, comme en matière de procédure, et à plus forte raison lorsqu'il est invoqué que les formalités ont pu induire en erreur, que ces formalités ne doivent pas emporter le fond.

L'obligation de produire la liste des véhicules actifs a été remplie. Les pièces CTQ-8 et I-1 correspondent. L'échéance prescrite était fixée au 12 novembre 2004. Le document a été produit le 11 novembre 2004. Les interrogations au sujet de la conformité de cette liste par rapport au fichier de la SAAQ ont reçu une réponse. Plusieurs véhicules n'étaient pas actifs, ayant été remisés. Cette précision n'a été connue que le 24 novembre mais, de fait, elle confirmait que le document produit dans le délai était conforme.

La deuxième mesure concernait la vérification dont devaient faire l'objet ces véhicules actifs dans le même délai. D'abord, il y a eu prolongation du délai prescrit. La décision MCRC04-00265 est à cet effet et ajoutait un mois au premier délai.

La Commission est d'avis qu'il faut considérer la liste (I-1) produite par les intimées. Certains véhicules n'ont pas été vérifiés parce qu'ils ont été remis avant la date d'échéance pour la vérification. L'obligation ne s'y appliquait donc pas. Un véhicule neuf a été acquis et, conformément aux règles, bénéficiait d'une exemption pour 12 mois. Les intimées ne l'ont pas fait vérifier parce qu'elles croyaient ne pas y être contraintes.

Cette explication paraît raisonnable.

Selon la même liste de véhicules des intimées, d'autres véhicules ont été vérifiés en retard.

Comme explication, les témoins Isabelle et Marcel Gauthier ont déclaré que la période au cours de laquelle ils devaient procéder à la vérification est une période exigeante pour leur exploitation. Les mois de novembre et de décembre nécessitent plus de camions durant de plus longues heures. Le ramassage des feuilles et la période des fêtes causent ces excédents de travail. De même, les villes ne tolèrent aucun retard et usent de représailles si nécessaire. Enfin, les mandataires en vérification sont débordés à tel point qu'il est parfois impossible d'obtenir un rendez-vous permettant de concilier horaire de travail et disponibilité du mandataire. Devant cette situation, les intimées ont convenu de faire affaires avec un deuxième mandataire pour éviter tout retard. Cependant, comme l'ont affirmé les témoins, cette situation a occasionné un certain retard pour quelques véhicules qui, doit-on le constater, ont également été vérifiés bien que ce soit en retard.

Il s'agit certainement d'une situation où la Commission peut, conformément à l'article 4 du Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec, relever une personne du défaut de respecter un délai prescrit. Toutes les conditions sont rencontrées. Il a été démontré que les intimées n'avaient pu agir plus tôt pour des motifs sérieux et légitimes et qu'aucune autre personne n'en subissait un préjudice grave. Évidemment, la sécurité n'a pas été mise en danger non plus.

La condition concernant la formation à dispenser à tous les chauffeurs a été respectée aussi. L'absence de mention sur l'attestation fournie à l'effet que les huit heures de formation suivie comportaient quatre heures de théorie et quatre heures de pratique ne signifie pas qu'il n'en a pas été ainsi. Les représentations formulées sont à l'effet contraire.

Il ressort aussi de la preuve administrée, que tous les véhicules actifs des

intimées sont munis d'indicateurs visuels d'ajustement des freins. Déjà, la décision MCRC02-00200 imposait cette mesure qui a été considérée comme étant respectée par la décision QCRC03-00136. La même mesure à nouveau imposée par la décision MCRC04-00221 ne pouvait viser que les nouveaux véhicules. Il a même été déclaré que certains indicateurs avaient été remplacés. Les correspondances échangées, bien que datant d'après la date fixée pour certaines, ne démontrent pas que la condition n'a pas été respectée. Elles concernent la démonstration de l'achat de pièces et leur installation. De même, l'une d'elle, soit celle du 24 novembre 2004, informe que les funérailles d'un employé ont causé un retard.

La Commission constate ici encore que cette condition paraît avoir été suivie et que, si retard il semble y avoir eu à le démontrer, les motifs sérieux et légitimes démontrés suffisent à permettre que les intimées soient relevés de ce défaut conformément à l'article 4 du Règlement sur la procédure.

La production du cahier de politiques et de procédures le 31 janvier 2005 au lieu du 30 est conforme. Selon le Règlement sur la procédure, article 6, si un délai expire un jour où les bureaux de la Commission sont fermés, le délai est prolongé au jour ouvrable suivant. Comme le 30 janvier 2005 était un dimanche, le dépôt du document le lundi 31 janvier 2005 respecte les règles. D'autre part, rien n'obligeait à tout changer ce qui existait et à élaborer un nouveau cahier. Ainsi, la mise à jour et la production d'un cahier déjà existant est acceptée.

Les intimées ont également démontré que toutes les amendes les concernant étaient acquittées ou avaient fait l'objet d'une entente concernant leur paiement. La pièce I-9 confirme cela. Aussi, l'interdiction de circuler à l'égard de Les Entreprises Robigau inc. et Excavation PRM inc. est-elle levée depuis ce paiement ou cet arrangement conformément à la décision MCRC04-00221.

Enfin, la date de l'inspection qui doit être effectuée par le SIV n'est pas échue.

L'examen de la preuve administrée à l'égard du respect des mesures imposées aux intimées montre ainsi que, dans les faits, ou bien elles ont été suivies, ou bien le délai a été prolongé ou encore, les motifs fournis justifient le relevé du défaut.

L'ensemble des actions prises par les responsables des intimées font état de leur volonté de respecter les conditions imposées par la Commission. En particulier, les démarches visant à s'assurer que les vérifications mécaniques prescrites auront lieu à temps et le tableau produit (I-5) constituant, de l'opinion de la Commission, l'expression d'une conduite

responsable de la part des intimées.

L'enquête a porté aussi sur le comportement des intimées entre septembre 2004 et avril 2005.

Le témoignage rendu par le contrôleur routier Jean-Claude Daigneault a révélé quelques irrégularités concernant deux intimées, soit Service Sanitaire M Gauthier inc. et Excavation P.R.M inc. Les problèmes les plus susceptibles de mettre en danger la sécurité des usagers sont reliés aux freins. Sur cette question, monsieur Marcel Gauthier a témoigné sur le fait que le genre d'exploitation que ses entreprises effectuaient était extrêmement exigeant pour les freins. Ses véhicules lourds peuvent effectuer entre 1 500 et 2 000 arrêts quotidiennement. Selon son expression, «ce n'est pas comme rouler sur la 20».

La Commission comprend ce problème mais ne peut accepter qu'il puisse avoir des situations où l'on puisse négliger l'entretien ou la vérification et l'ajustement des freins. Au contraire, dans ces cas le suivi et le contrôle doivent être plus rigoureux.

D'autre part, mais sans cependant qualifier ni même critiquer ce comportement, une exploitation comme celle des intimées dont les véhicules seraient souvent l'objet d'une vérification en fin de journée, peut laisser des doutes sur les objectifs de contrôle dans l'esprit des personnes concernées. De même, les interceptions qui ont eu lieu la veille de l'audition devant la Commission et où l'absence du contrôleur routier Daigneault est mise en doute, peuvent donner une mauvaise impression à une personne dont le comportement est examiné.

Le seul objectif doit être la sécurité.

L'événement du 29 mars 2005, décrit avec beaucoup de détails, doit être mitigé. D'abord, il s'est avéré, après pesée, que la charge du véhicule lourd ne dépassait pas celle permise sur la route utilisée. D'autre part, les témoins des intimées ont affirmé desservir des clients sur la route autrement interdite aux véhicules lourds. Cela n'a pas été contredit.

Quant aux infractions constatées à la sécurité des opérations, il ne s'est rien ajoutée durant la période de référence pour l'une des intimées. Quant aux autres, certains événements mettant la sécurité en danger sont survenus. Pour Service Sanitaire M Gauthier inc., il s'agit d'un panneau d'arrêt, d'un excès de vitesse, d'une vérification avant départ et d'une signalisation non respectée. Cette dernière concerne cependant l'événement du 29 mars 2005 qui

a été expliqué.

Les Entreprises Robigau inc. s'est fait reproché un excès de vitesse et Excavation P.R.M inc. a été reconnue coupable d'un feu rouge et d'un excès de vitesse.

De toute évidence, ces événements ne sont pas tolérables. Même si un transporteur est plus exposé au risque en raison de son type d'exploitation, cette situation l'oblige à gérer et contrôler encore plus efficacement son entreprise. En aucun temps, cela ne peut le justifier de commettre plus d'infractions.

Il faut cependant considérer que sans les allégations de non respect des conditions imposées, les intimées n'auraient vraisemblablement pas été convoquées à ce moment-ci en raison de la détérioration de leur dossier PEVL.

Devant l'ensemble des événements examinés, tant en regard des manquements allégués aux mesures imposées qu'à l'égard des nouveaux reproches constatés durant la période examinée, la Commission en arrive aux conclusions suivantes.

Les intimées ont respecté les conditions imposées. Les quelques retards ou anomalies reprochés ont été justifiés de façon satisfaisante pour la Commission. Les moyens mis en place semblent pouvoir permettre aux intimées d'assurer un meilleur suivi et contrôle de l'entretien et de la vérification de leurs véhicules lourds.

La Commission, afin de donner aux intimées l'opportunité de démontrer la rigueur du suivi de leur exploitation, de leur gestion, de l'entretien et de la vérification de leurs véhicules lourds et du contrôle de leur personnel, va imposer des mesures qui tiennent compte de sa capacité d'adaptation.

Aussi, la présente décision, aux fins du contrôle et du suivi, sera considérée comme la seule imposant des mesures aux intimées. Toutes les conditions ou contrôles non reproduits aux conclusions énoncées ci-après n'ont plus d'application.

En conséquence, la Commission en arrive à la conclusion que les intimées ont respecté les mesures imposées ou sont relevées du défaut de les avoir respectées dans les délais fixés pour les raisons invoquées. De même, compte tenu de la preuve administrée, il y a lieu de maintenir la cote «conditionnel» des intimées, de reconduire certaines mesures et d'en énoncer des nouvelles.

Comme il en a été fait état au début de la présente décision, il est convenu que les mêmes mesures sont applicables aux quatre intimées en raison de l'unicité de leur gestion et de leurs opérations malgré leur statut juridique distinct.

POUR CES RAISONS, la Commission:

- 1- MAINTIENT la cote «conditionnel» de l'intimée Service Sanitaire M Gauthier inc.
- 2- MAINTIENT la cote «conditionnel» de l'intimée Danidré inc.
- 3- MAINTIENT la cote «conditionnel» de l'intimée Les Entreprises Robigau inc.
- 4- MAINTIENT la cote «conditionnel» de l'intimée Excavation P. R. M inc.
- 5- ORDONNE à:
 - Service Sanitaire M Gauthier inc.
 - Danidré inc.
 - Les Entreprises Robigau inc.
 - Excavation P. R. M inc.

de prendre les mesures suivantes:

- a) soumettre tous leurs véhicules lourds actifs, selon la liste annexée à la présente décision et déposée à la Commission lors de l'enquête sous la cote I-1, à une vérification mécanique auprès d'un mandataire de la SAAQ conformément au calendrier d'inspection pour le Groupe Gauthier déposé sous la cote I-5 et annexé à la présente décision.

La durée de cette mesure s'étend jusqu'au mois de février 2006, y inclus ce mois.

Si la liste de véhicules actifs est modifiée pour quelque raison, la mesure s'appliquera à la liste modifiée et au calendrier d'inspection modifié également en conséquence.

- b) fournir à la Commission dans les 10 jours suivant les inspections susdites une preuve en attestant;
- c) fournir à la Commission, dans les 10 jours suivant la fin de

chaque mois à compter de mai 2005 et jusqu'à la fin de février 2006, un rapport faisant état de toute infraction commise par l'un ou l'autre des conducteurs des intimées à la conduite d'un des véhicules lourds de ces dernières.

Un rapport n'est pas requis si aucune infraction n'a été commise durant un mois en particulier;

- d) fournir à la Commission, au plus tard le 30 juin 2005, une politique écrite applicable auprès de toutes les intimées concernant les mesures disciplinaires qui peuvent être imposées aux conducteurs à la suite d'infractions commises par eux à la conduite d'un véhicule lourd des intimées.

Cette politique devra prévoir des sanctions graduées pouvant aller jusqu'à la suspension ou le congédiement compte tenue de la gravité des infractions commises ou leur nombre.

- 6- ORDONNE que les Services de l'inspection de la Commission procèdent à une vérification en entreprise auprès des intimées entre le 15 mai 2005 et le 30 septembre 2005.
- 7- DEMANDE de classer la pièce CTQ-10 (photos) au dossier portant le numéro 3-M-30035C-760-P et la référence Q03-80239-3 lorsque les délais d'appel seront expirés suite à la présente décision.

LÉONCE GIRARD
Commissaire