

Décision : QCRC05-00170

Numéro de référence : MD-80989-8

Date de la décision : Le 7 novembre 2005

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Québec

Date de l'audience: Le 6 octobre 2005

Présent : LÉONCE GIRARD
Commissaire

Personnes visées :

7-Q-30035C-119-P COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1)
200, Chemin Sainte-Foy, 7e étage
Québec
(Québec)
G1R 5V5

Demanderesse

9116-3535 QUÉBEC INC. (2)
306, Chemin du Bout de L'Ile
Sainte-Pétronille
(Québec)
G0A 4C0

Corriveau, Martine
306, Chemin du Bout de l'Ile
Sainte-Pétronille
(Québec)
G0A 4C0

9069-0637 QUÉBEC INC.
183, rue Jolivet
Beauport
(Québec)
G1B 3C8

Therrien, Patricia
183, rue Jolivet
Beauport
(Québec)
G1B 3C8

Intimées

Procureurs : (1) M^e Pierre Darveau
(2) CHOUINARD CARDINAL avocats (M^e Yvon Chouinard)

La Commission des transports du Québec a fait parvenir à 9116-3535 QUÉBEC INC., ci-après 9116, 9069-0637 QUÉBEC INC., ci-après 9069, et mesdames

Martine Corriveau et Patricia Therrien, 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. Ces personnes ont été convoquées en vue d'évaluer leur comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui leur sont imposées en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier dans l'exploitation de véhicules lourds. De même, à titre de personnes exerçant une influence déterminante dans les entreprises, mesdames Corriveau et Therrien ont également été mises en cause en vue de leur rendre applicables, le cas échéant, certaines mesures éventuellement prises contre les intimées.

Les deux entreprises relevant de la même gestion et étant sous le même contrôle, c'est pour cette raison qu'elles ont été convoquées ensemble de façon à s'assurer que le partage des responsabilités de l'une et l'autre entreprise soit bien établi. À cause de ce contexte et pour éviter que des reproches formulés contre l'une soit indûment attribués à l'autre, il était important que le dossier de chaque entreprise soit examiné en même temps.

D'une part, le dossier d'évaluation du comportement de 9116 a été transmis à la Commission en raison de deux défauts mécaniques critiques survenus à ses véhicules lourds à l'intérieur d'une année.

De même, au cours de la période du 2 octobre 2002 au 1er octobre 2004, les événements suivants ont été constatés. Il s'agit de:

- «4 certificats de vérification mécanique (CVM) relatifs à la sécurité des véhicules (incluant 2 mises hors service dont 2 événements critiques concernant les freins dont un survenu le 14 octobre 2003 et l'autre le 8 juillet 2004);
- 1 infraction relative à la sécurité des opérations;
- 1 rapport et constat d'infraction;
- 1 accident avec dommages matériels seulement.»

Une inspection en entreprise réalisée par une inspectrice de la Commission, outre qu'elle confirme les relations étroites entre les deux intimées, a également permis de constater différents manquements dans la tenue de dossiers, registres et politiques ne permettant que difficilement le contrôle et le suivi des différentes obligations de l'entreprise à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

D'autre part, 9069 a été convoquée, à l'initiative de la Commission, afin de vérifier également son comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui lui sont imposées dans le cadre de l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de

véhicules lourds, notamment en raison de l'histoire de l'entreprise et des événements suivants:

- «a) Le 16 juillet 2002, par sa décision QCRC02-00348, la Commission modifiait la cote de votre entreprise pour une cote portant la mention «conditionnel». Les conditions imposées avaient notamment pour objet des cours de formation en conduite préventive, l'installation de limiteurs de vitesse et la production de politiques portant sur la sécurité routière.
- b) Le 10 novembre 2003, par sa décision QCRC03-00237, faisant suite à une demande de réévaluation de cote par votre entreprise, la Commission rejetait la demande et maintenait la cote comportant la mention «conditionnel» tout en invitant votre entreprise à poursuivre ses efforts à un niveau plus préventif, par de meilleures pratiques d'embauche et par la mise en place d'une culture d'entreprise davantage orientée vers la sécurité et à produire une nouvelle demande dans quelques mois.

Il appert des fichiers informatisés de la «Société» que depuis la décision QCRC03-00237 du 10 novembre 2003 votre entreprise a commis des dérogations au Code de la sécurité routière (L.R.Q. c. C-24.2) résultant de votre propre comportement et de celui de vos conducteurs.

En effet, les événements suivants ont été constatés:

- 43 certificats de vérification mécanique (CVM) relatifs à la sécurité des véhicules (incluant 12 mises hors service);
- 21 infractions relatives à la sécurité des opérations;
- 6 infractions relatives aux normes de charge;
- 22 rapports et constats d'infraction;
- 11 accidents avec dommages matériels seulement;
- 1 événement consigné à votre dossier lors d'une vérification mécanique effectuée par les employés de la SAAQ (conformes et déficiences mineures).

Par ailleurs, lors d'une inspection en entreprise, l'inspectrice de la Commission a notamment constaté ce qui suit:

- Bien que la politique de l'entreprise prévoit à la page 13 du Manuel de gestion des ressources humaines que le dossier de conduite de la SAAQ soit obtenu de la part de chaque conducteur 2 fois par année, M Steeve Bourbeau mentionne que ce document est demandé à chacun d'eux, une fois au lieu de 2, et ce, en début d'année. Par contre, l'examen des dossiers conducteurs a montré que le dossier de conduite de la SAAQ était présent seulement dans quelques cas contrairement aux déclarations de M Bourbeau.
- Selon la comparaison entre les déficiences mécaniques identifiées par la SAAQ sur les certificats de vérification mécanique lors du contrôle sur route et celles notées par les conducteurs de la dépanneuse sur le rapport de vérification avant départ de la journée concernée et ce, au cours des 12 derniers mois, aucune des 28 déficiences mécaniques (7 majeures et 21 mineures) décelées par les contrôleurs routiers n'avait été notée par les conducteurs de ce véhicule.
- Dans les faits, les entretiens et les réparations de la dépanneuse sont effectués par les 2 mécaniciens à l'emploi de 9069-0637 QUÉBEC INC. et ce, au même titre que s'il s'agissait d'un véhicule lourd appartenant à cette entreprise. Les 2 mécaniciens, MM Sylvain Fugère et Danny Vézina, ne seraient pas détenteurs d'une carte de compétence en mécanique de véhicules lourds.
- M Steeve Bourbeau a omis de contresigner, au nom de l'exploitant, les

2 rapports de vérification dénotant des défauts mécaniques.»

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds permet de modifier la cote d'une personne lorsque les faits démontrent qu'elle a mis en péril ou en danger la sécurité des usagers de la route ou des infrastructures routières. Une modification de cote et son maintien peuvent aussi être assortis de mesures selon les faits démontrés.

La politique d'évaluation et le système de pointage introduits par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne lient pas nécessairement la Commission dans son évaluation du comportement de l'intimée mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission. La Commission, conformément aux dispositions de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, détermine si l'intimée, par ses agissements ou ses omissions, a mis en danger ou en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis l'intégrité de ce réseau.

Les agissements ou omissions à considérer dans l'évaluation du comportement sont ceux qui ont résulté en une dérogation à l'une ou l'autre des lois mentionnées à l'article 26. Dans son appréciation du comportement, la Commission peut aussi tenir compte des inspections et des contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité ainsi que des mesures correctrices mises en place (article 36).

La lecture de ce dernier article montre que la Commission doit aller plus loin que le simple constat d'une série de dérogations dans son évaluation parce que les événements au dossier, les agissements ou les omissions ne donnent qu'une vue partielle du comportement au cours de la période observée. D'autres facteurs doivent donc aussi être pris en considération afin de savoir s'il s'agit là de gestes isolés à l'intérieur d'un comportement habituellement sécuritaire, si ces gestes sont le fruit du hasard ou le résultat de déficiences en matière de sécurité. Le but recherché par la loi est d'amener le propriétaire et exploitant de véhicules lourds (PEVL) à corriger une situation et redevenir sécuritaire.

Lors de l'audience tenue, les parties étaient présentes et représentées.

La preuve soumise par M^e Pierre Darveau repose sur les documents déposés au dossier dont le rapport de vérification du comportement et ses annexes préparés par le Service de l'inspection de la Commission, les politiques des entreprises et leur dossier d'infractions, de même que sur la mise à jour de ces dossiers des intimées déposée par la technicienne de la Société de

l'assurance automobile du Québec, madame Linda Paquet.

Madame Paquet précise la nature des reproches formulés contre les intimées et fait voir l'évolution des dossiers depuis l'institution de la procédure.

À l'égard de 9116, une mise hors service touchant les pneus s'est ajoutée aux deux précédentes concernant des défauts mécaniques reliées aux freins. Un véhicule lourd a également été impliqué dans un accident avec dommages matériels seulement.

Quant à 9069, deux mises hors service ont été retirées en raison du délai de deux ans et trois nouvelles se sont ajoutées. Deux d'entre elles concernent les freins et l'autre, les pneus/roues/essieux.

Au chapitre de la sécurité des opérations, une infraction a changé de statut et deux autres se sont ajoutées. L'une concerne une fiche journalière et l'autre, un permis spécial de circulation.

Enfin, un accident avec blessé et deux avec dommages matériels seulement sont survenus en juillet 2005.

Madame Charline Morin, inspectrice au Service de l'inspection de la Commission présente les faits saillants du rapport qu'elle a produit.

Elle trace le profil des entreprises.

Sommairement, 9116, bien que propriétaire d'une remorque, n'en serait pas l'exploitante. C'est plutôt 9069 qui le serait. De plus, en pratique, il semble que toutes les opérations de remorquage soient sous la gouverne de 9069. Cette dernière embauche et paie les conducteurs et effectue l'entretien et la réparation.

Cela explique les raisons pour lesquelles les deux entreprises ont été convoquées en même temps.

D'autre part, bien qu'ayant déjà comparu devant la Commission en 2002 et ayant alors été soumise à des mesures visant à éliminer tout risque entourant la sécurité, il apparaît qu'il existe encore des lacunes à cet égard.

L'inspectrice rapporte en effet, entre autres, que:

« Bien que la politique de l'entreprise prévoit à la page 13 du Manuel de gestion des ressources humaines que le dossier de conduite de la SAAQ soit obtenu de la part de chaque conducteur 2 fois par année, M Steeve Bourbeau mentionne que ce document est demandé à chacun d'eux, une fois au lieu de 2, et ce, en début d'année. Par contre, l'examen des dossiers conducteurs a montré que le dossier de conduite de la SAAQ était présent seulement dans quelques cas contrairement aux déclarations de M Bourbeau.

- . L'examen du dossier conducteur de M Serge Dumont a montré qu'un avis disciplinaire lui a été émis le 7 novembre 2003 relativement à une infraction pour excès de vitesse survenue le même jour. Le document est signé par M Steeve Bourbeau ainsi que par un témoin dont la signature est illisible. Par contre, le conducteur n'aurait pas signé ce document.
- . Au cours des 12 derniers mois, les conducteurs à l'emploi de 9069-0637 QUÉBEC INC. n'ont suivi aucune formation particulière en matière de sécurité routière. Il en va de même de M Steeve Bourbeau, M Louis Martin et de Mme Martine Corriveau.
- . Selon les dires de M Bourbeau, la dépanneuse est conduite principalement par 4 conducteurs à l'emploi de 9069-0637 QUÉBEC INC. Il s'agit de conducteurs possédant la classe 5 sur leur permis de conduire. Quant aux conducteurs possédant les classes 1 et 3, ces derniers sont affectés, de préférence, aux transports nécessitant des déplacements à l'extérieur du rayon de 160 kilomètres.
- . Selon le Règlement sur les heures de conduite et de travail et sur le dossier du conducteur de véhicules lourds (Décret 389-89), une dépanneuse utilisée à l'occasion d'un dépannage ou d'un déplacement d'au plus 2 véhicules routiers et un véhicule non assujetti à l'application de ce règlement.
- . L'examen des dossiers conducteurs (incluant ceux d'ex-conducteurs) a montré qu'aucun contrat de service écrit n'avait été établi entre les 2 entités légales, soit 9116-3535 Québec inc. et 9069-0637 QUÉBEC INC., relativement aux services des conducteurs ce qui n'est pas conforme au Règlement sur les heures de conduite et de travail et sur le dossier du conducteur de véhicules lourds (Décret 389-89).
- . Selon la comparaison entre les défauts mécaniques identifiées par la SAAQ sur les certificats de vérification mécanique lors de contrôle sur route et celles notées par les conducteurs de la dépanneuse sur le rapport de vérification avant départ de la journée concernée et ce, au cours des 12 derniers mois, aucune des 28 défauts mécaniques (7 majeurs et 21 mineurs) décelées par les contrôleurs routiers n'avait été notée par les conducteurs de ce véhicule.
- . Dans les faits, les entretiens et les réparations de la dépanneuse sont effectués par les 2 mécaniciens à l'emploi de 9069-0637 QUÉBEC INC. et ce, au même titre que s'il s'agissait d'un véhicule lourd appartenant à cette entreprise. Les 2 mécaniciens, MM Sylvain Fugère et Danny Vézina, ne seraient pas détenteurs d'une carte de compétence en mécanique de véhicules lourds.
- . Un programme d'entretien préventif tel qu'exigé par la section 3 du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (Décret 1483-98) a été établi partiellement. En effet, un calendrier d'entretien est tenu globalement pour l'ensemble des véhicules lourds des 2 compagnies. Selon cette cédule, les entretiens préventifs de la dépanneuse sont faits en janvier, avril et octobre. Une fiche réglementaire est complétée à chaque entretien. Par contre, le kilométrage n'est pas inscrit sur ce document. De plus, la mesure des freins n'est pas notée sur une fiche à cet effet.
- . L'examen du dossier véhicule de la dépanneuse a montré que le propriétaire et exploitant ne conserve pas, dans un dossier, conformément au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (Décret 1483-98) une copie d'un contrat de location établi entre les 2 entreprises ainsi que les documents attestant la réparation des défauts constatés (factures, bons d'entretien, commandes de pièces) lors de la vérification avant départ ou lors de l'entretien préventif.
- . L'examen des rapports de vérification avant départ de la dépanneuse, pour la période du 8 décembre 2003 au 8 décembre 2004, totalisant 84

fiches, a montré que les conducteurs ont noté des défauts mécaniques sur 2 d'entre elles. Étant donné le faible kilométrage du véhicule, il est possible que la dépanneuse n'ait pas circulé sur les chemins publics et que le délai de réparation de la défécuosité n'ait pas été excédé.

- . M Steeve Bourbeau a omis de contresigner, au nom de l'exploitant, les 2 rapports de vérification dénotant des défauts mécaniques.
- . La compagnie 9069-0637 QUÉBEC INC. possède une politique écrite en cas d'accident. Par contre, celle-ci n'a pas pour objectif d'établir la cause des accidents et de prendre les mesures correctrices afin de les éviter.»

Témoignent ensuite pour les intimés messieurs Steeve Bourbeau et Jean Sébastien Denis.

Monsieur Bourbeau est propriétaire de 9116 et gérant de 9069.

Il a fait un grand ménage dans les conducteurs à l'emploi de ses entreprises. Seize d'entre eux ont été congédiés ou ont quitté l'entreprise.

Un nouvel employé supervise la mécanique au garage de l'entreprise où toutes les réparations et l'entretien régulier sont effectués.

Le témoin Bourbeau a également présenté des explications de certains événements. Le véhicule n'ayant pas fait l'objet de la vérification mécanique obligatoire en août 2005 n'est pas en service en raison d'importantes réparations. L'excès de vitesse de 90km dans une zone de 50km a conduit au congédiement immédiat du conducteur fautif.

La circulation sans permis spécial à cet effet un jour férié a été engendrée par la demande urgente des services publics de déplacer un équipement sur les lieux d'un accident ayant endommagé la route. Malgré cette circonstance, il n'existe aucune possibilité légale de donner le service dans une telle situation.

Enfin, monsieur Bourbeau croit être victime de harcèlement. Un même camion aurait déjà été intercepté 5 fois au cours de la même journée et, au cours d'une même année, il aurait été vérifié 99 fois. Pourtant, aucun document n'aurait été remis dans les 45 occasions où tout était conforme.

Contre-interrogé par le procureur de la Commission, monsieur Bourbeau observe que des formations ont réellement été dispensées aux nouveaux conducteurs sur la conduite préventive, la vérification avant départ et la Loi 430. La note au contraire inscrite au rapport d'enquête concerne seulement 9116.

Il déclare avoir aussi remplacé 60% de son personnel et avoir d'abord tenté de redresser lui-même les travers de son entreprise. Ce n'est qu'après avoir

constaté les difficultés persistantes qu'il a engagé une ressource additionnelle. Il mentionne aussi avoir adopté diverses politiques visant à favoriser une amélioration du contrôle et du suivi de l'exploitation. Enfin, il réitère que le fait d'avoir été intercepté 233 fois en 2002 constituait une exagération.

Finalement, il affirme que le nombre d'infractions a diminué en 2004 par rapport à 2003.

Quant aux amendes impayées, une entente doit être prise quant à leur paiement.

Monsieur Jean Sébastien Denis est le gérant des garages des entreprises intimées.

Il a suivi des études universitaires et il affirme bien connaître l'entreprise.

Déjà, il a changé le mode de rémunération au pourcentage qui est une cause de difficulté de comportement chez beaucoup de conducteurs.

Il doit, par ailleurs, instaurer un système de suivi et de contrôle des obligations auxquelles sont soumises les entreprises et leurs conducteurs.

Dans ses représentations, M^e Darveau rappelle d'abord que la Commission ne peut intervenir sur ce que le témoin Bourbeau qualifie de harcèlement.

D'autre part, il signale que l'intimée 9069 a déjà été déclarée partiellement inapte en 2002 et que, bien que les mesures imposées aient été suivies, une réévaluation a été refusée en 2003 en raison d'un nombre encore trop important d'événements qui continuaient de se produire.

Par ailleurs, la sécurité des opérations ne s'est pas améliorée en 2005. Au contraire, la situation s'est dégradée en particulier au chapitre de la sécurité des véhicules.

Ce n'est que très récemment qu'une ressource additionnelle a été embauchée pour tenter de remédier aux difficultés.

Même si l'on peut considérer que les événements reprochés constituent une répétition d'événements semblables ayant déjà été reprochés, l'attitude nouvelle des entreprises, en particulier l'embauche d'une nouvelle ressource, permet de croire que l'imposition de nouvelles mesures aurait l'effet de corriger les problèmes vécus.

Aussi, Me Darveau propose que les mesures suivantes soient imposées aux intimées:

- une formation sur la conduite préventive et la vérification avant départ comportant un volet pratique et un volet théorique devrait être dispensée aux conducteurs actuels et futurs;
- des indicateurs visuels d'ajustement des freins devraient être installés sur les véhicules lourds des intimées et une preuve écrite de leur installation devrait être fournie à la Commission;
- une formation sur les freins pneumatiques et leur ajustement devrait être dispensée aux conducteurs actuels et futurs;
- un rapport sur l'entretien préventif et obligatoire des véhicules lourds des intimées devrait être produit aux 3 mois durant une période d'un an;
- un certificat de vérification mécanique des véhicules lourds des intimées, vérification effectuée par la SAAQ ou un de ses mandataires, devrait être produit à la Commission dans un court délai;
- un expert devrait être engagé aux fins d'établir un diagnostic et de proposer des mesures pour s'assurer que la sécurité n'est pas mise en danger.

Le procureur des intimées se dit d'accord avec plusieurs des recommandations formulées.

Il soumet cependant que la formation pourrait n'être dispensée qu'aux personnes n'en n'ayant pas suivi depuis 2 ans.

Par ailleurs, il observe qu'il devrait être tenu compte des réalités concernant la difficulté de recrutement de conducteurs expérimentés et du fait que les activités des intimées les obligent à exploiter dans un contexte d'urgence et dans des conditions souvent difficiles.

La preuve au dossier démontre que l'entreprise a, de sa propre initiative, commencer à se préoccuper de la sécurité. Cependant, il apparaît aussi de l'enquête que l'entreprise et son principal dirigeant, monsieur Steeve Bourbeau, ne maîtrisent pas toutes les obligations auxquelles l'exploitation

en cours les astreint.

La Commission constate que les principales dérogations notées aux dossiers PEVL des intimées concernent l'état mécanique des véhicules et la sécurité des opérations. Les défauts mécaniques majeures constatés sur les véhicules sont essentiellement reliés aux freins et mettent en danger la sécurité des usagers de la route. Le nombre de constats émis pour des défauts mécaniques mineurs est aussi significatif et symptomatique de déficiences dans la formation ou dans la gestion et le contrôle. Le rapport d'enquête produit par l'inspectrice Charline Morin fait spécialement un constat sur cet élément. Il y est précisé que les moyens de contrôle et de suivi ne sont pas complètement satisfaisants.

Le volet de la sécurité des opérations, notamment les infractions rapportées à l'égard de la vitesse, permet de s'interroger également sur l'encadrement de cet important aspect dans l'entreprise. Plusieurs constatations du rapport d'inspection auquel il est référé ci-avant portent sur des éléments à propos desquels des infractions ont été constatées et pour lesquelles des déclarations de culpabilité ont été prononcées.

La principale personne responsable au sein des entreprises, pour la conformité et la gestion de la sécurité routière et des obligations découlant de la Loi, est monsieur Steve Bourbeau. Le témoignage de cette personne laisse voir que cet administrateur est dépassé par les événements. Selon sa propre déclaration, c'est après s'être rendu compte qu'il ne parviendrait pas seul à régulariser sa situation qu'il a récemment convenu d'embaucher une ressource externe pour le supporter.

Depuis plusieurs mois, le gestionnaire des entreprises intimées a été sensibilisé aux obligations additionnelles auxquelles devaient s'astreindre ses entreprises pour opérer un redressement significatif de leur performance en matière de sécurité et de conformité. Il apparaît toutefois de la preuve testimoniale que les ressources requises n'ont pas été dédiées à cette fin. Est-ce par manque de volonté du dirigeant? Par manque d'initiative de la part du gestionnaire? Par manque de ressources financières ou humaines? Ou par manque de disponibilité des ressources humaines?

Force est de constater qu'au lieu de s'améliorer, le dossier des intimées a continué de se détériorer. Au surplus, les nouveaux événements concernent, de façon générale, la même problématique.

La Commission reconnaît qu'il s'agit d'entreprises de petite taille et que la structure administrative et les systèmes de gestion doivent être adaptés. Toutefois, les dispositions législatives et réglementaires en matière de sécurité ne souffrent pas d'exception. Il y va de l'intérêt public, de la

sécurité des usagers de la route et de l'intégrité du réseau routier.

La Commission est d'avis que, par leurs agissements et leurs omissions, 9116 et 9069 ont mis en danger la sécurité des usagers de la route. L'examen des infractions et des événements notés au dossier révèle la présence de danger. En particulier, le grand nombre de défauts mécaniques majeures survenues aux freins des véhicules amène ce constat. Il n'est pas nécessaire qu'un accident se produise pour en arriver à un tel constat. Il suffit qu'un ensemble d'événements le favorise. De l'opinion de la Commission, ces événements ne sont pas fortuits: ils résultent de déficiences au niveau de la gestion et plus particulièrement au niveau des mesures d'entretien, de contrôle et de suivi.

Malgré plusieurs avis circonstanciés qui leur ont été transmis par la Société de l'assurance automobile du Québec afin de les informer de la détérioration de l'état de leur dossier, des bris ou des défauts ont continué de se produire avec les véhicules des intimés et des infractions ont à nouveau été constatées.

Les intimés ont certes adopté quelques mesures correctrices, mais l'essentiel de ces mesures est à venir. Par ailleurs, celles en place ont été implantées récemment et la Commission ne peut en évaluer l'efficacité. C'est pourquoi il y a lieu d'accompagner ces entreprises dans leurs démarches d'amélioration.

Par ailleurs, la formation, sans qu'elle soit totalement absente, n'est pas à la hauteur des exigences des opérations de l'entreprise.

Dans une entreprise sérieuse comme celle des intimés, toutes les informations que l'enquête a révélées auraient dû inciter à être plus vigilant et à se donner davantage de moyens pour éviter les défauts. Un contrôle plus sévère et plus fréquent est sans aucun doute important et absolument nécessaire. De même, une formation additionnelle améliorera les connaissances déficientes.

La Commission reçoit d'ailleurs avec satisfaction la manifestation de la bonne volonté du dirigeant des intimés d'accepter la mise en place de plusieurs des recommandations formulées par le procureur de la Commission en vue d'optimiser sa performance à tous égards.

Pour ces raisons, et compte tenu de l'ensemble de la preuve soumise et de la documentation analysée, la Commission est d'avis qu'il y a lieu de déclarer

l'intimée 9116-3535 QUÉBEC INC. partiellement inapte, de modifier sa cote pour lui attribuer une cote comportant la mention «conditionnel» et de lui imposer, comme l'a recommandé le procureur de la Commission, diverses mesures visant à améliorer son comportement parce qu'elle a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier.

Il y a également lieu de maintenir la cote «conditionnel» déjà attribuée à l'intimée 9069-0637 QUÉBEC INC. et de lui imposer diverses mesures additionnelles parce qu'elle continue encore de mettre en danger la sécurité des usagers du réseau routier.

POUR CES RAISONS, la Commission:

- 1- DÉCLARE partiellement inapte l'intimée 9116-3535 QUÉBEC INC.;
- 2- MODIFIE la cote de 9116-3535 QUÉBEC INC. comportant la mention «satisfaisant» et lui attribue une cote comportant la mention «conditionnel»;
- 3- MAINTIENT la cote «conditionnel» déjà attribuée à 9069-0637 QUÉBEC INC.;
- 4- IMPOSE à 9116-3535 QUÉBEC INC. et à 9069-0637 QUÉBEC INC. de prendre les mesures suivantes:
 - a) suivre un programme de formation comportant des volets théorique et pratique auprès d'un expert, d'une institution, d'un centre de formation ou d'une association de transport routier. Cette obligation est imposée aux personnes et porte sur les matières suivantes:

Les conducteurs des intimées:

- . conduite préventive
- . vérification avant départ
- . freins pneumatiques

Une exemption totale ou partielle est accordée à toute personne visée qui produit une attestation écrite démontrant qu'elle a déjà suivi une telle formation depuis moins de deux ans;

- b) installer sur tous les véhicules lourds des intimées des indicateurs visuels d'ajustements des freins et fournir à la Commission, au plus tard le 16 janvier 2006, une preuve de

l'installation de ces équipements;

- c) produire à la Commission, à tous les trois mois durant une période d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente décision, un rapport faisant état de l'entretien préventif et obligatoire effectué sur les véhicules lourds des intimées;
- d) produire à la Commission, au plus tard le 16 janvier 2006, un certificat de vérification mécanique de chacun des véhicules lourds des intimées, vérification effectuée par la SAAQ ou l'un de ses mandataires;
- e) produire à la Commission, au plus tard le premier février 2006, la preuve de l'engagement d'un expert mandaté pour établir le diagnostic des intimées au chapitre de la sécurité et pour proposer des mesures visant à s'assurer que la sécurité n'est plus mise en danger;
- f) transmettre à la Commission, au plus tard le 1er février 2006, une preuve attestant du suivi et du résultat des cours suivis par les conducteurs des intimées.

LÉONCE GIRARD
Commissaire