

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	QCRC12-00107
DATE DE LA DÉCISION	:	20120411
DATE DE L'AUDIENCE	:	20111212
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	5-Q-30036C-250-P
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE	:	M11-81754-6
OBJET DE LA DEMANDE	:	Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Claude Jacques.

Distribution Rémy Corriveau inc.
NIR : R-020694-7

Rémy Corriveau

Personnes visées

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de Distribution Rémy Corriveau inc. (DRCI) et de Rémy Corriveau, en tant qu'administrateur, afin de décider si les déficiences qui leur sont reprochées affectent leur 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).

[2] En vertu de l'article 22 de la *Loi*, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) doit constituer un dossier sur tout propriétaire exploitant et conducteur de véhicules lourds. Elle doit aussi identifier, parmi ceux-ci et selon sa politique administrative, ceux dont le comportement présente un risque et qui, en conséquence, doivent faire l'objet de contrôles particuliers.

[3] Le 15 juin 2011, la SAAQ soumet à la Commission le dossier de propriétaire et exploitant de véhicule lourd (dossier PEVL) de DRCI pour la période du 13 mai 2009 au 12 mai 2011.

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[4] La raison pour laquelle le dossier de DRCI est soumis à la Commission est qu'à l'intérieur d'un intervalle d'un an ou moins et ce, même après une audience tenue par la Commission le 14 décembre 2010 relativement à une vérification de comportement de DRCI², la combinaison d'évènements critiques suivante se trouve au volet « Propriétaire » du dossier PEVL :

- une défectuosité mécanique critique constatée le 13 avril 2011, soit trois défectuosités mécaniques majeures sur trois systèmes mécaniques différents du véhicule 2K9D3830XKW002391, immatriculé RC069B;
- une deuxième défectuosité mécanique critique constatée le 14 avril 2011 aux freins du véhicule 2R9A4S6C3P1011039, immatriculé RA0243C;
- une troisième défectuosité mécanique critique constatée le 28 avril 2011 aux freins du véhicule 2C9B2R6C2L1012114, immatriculé RM68113;
- une quatrième défectuosité mécanique critique constatée le 28 avril 2011 aux freins du véhicule 2C9B2R5D6L1012112, immatriculé RC0883P;
- une cinquième défectuosité mécanique critique constatée le 28 avril 2011, soit trois défectuosités mécaniques majeures sur trois systèmes mécaniques différents du véhicule 1FUPDXYB2XLA42496, immatriculé L348812.

[5] De plus, il appert du dossier PEVL qu'au cours de la période du 13 mai 2009 au 12 mai 2011, les évènements suivants ont été constatés :

- 31 certificats de vérification mécanique (CVM) relatifs à la sécurité des véhicules (incluant 12 mises hors service);
- 4 infractions relatives à la sécurité des opérations;
- 5 infractions relatives aux normes de charges;
- 5 évènements critiques, au volet « propriétaire », dont 1 pour suspension, survenu le 13 avril 2011 et 4 pour freins, survenus les 14 et 28 avril 2011 (évènements susmentionnés);
- 18 rapports et constats d'infraction.

Historique de la cote

[6] Il s'agit de la troisième comparution de DRCI devant la Commission et il convient donc de faire un résumé de l'évolution de la cote de l'entreprise.

² Décision QCRC11-00021

[7] Lors de son inscription au Registre le 1^{er} avril 1999, DRCI se voit attribuer une cote de sécurité portant la mention « satisfaisant ».

[8] En 2008, DRCI. est soumise à une vérification de comportement, la SAAQ ayant transmis le dossier PEVL à la Commission pour les raisons suivantes :

- Deux évènements critiques ont eu lieu le 2 octobre 2007 et le 14 mai 2008 et concernent des défauts mécaniques aux freins du véhicule immatriculé L185571 et du véhicule immatriculé RA866V.

[9] À la suite de l'audition de cette cause, le 28 octobre 2008, la Commission attribue à l'entreprise la cote de niveau « conditionnel » par sa décision QCRC08-00190 du 4 novembre 2008. Les conditions imposées à DRCI étaient les suivantes :

- a) faire suivre à Rémy Corriveau, président et administrateur de Distribution Rémy Corriveau inc., et à la responsable de la gestion administrative de la sécurité routière une formation d'une durée minimale de quatre heures sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* - volet gestionnaire auprès d'un formateur en sécurité routière;
- b) faire suivre à tous les conducteurs de véhicules lourds de Distribution Rémy Corriveau inc., une formation d'une durée minimale de quatre heures sur la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds – volet vérification avant départ (théorique et pratique) auprès d'un formateur en sécurité routière;
- c) fournir au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le 1er mars 2009, la preuve du suivi et de la réussite des formations.

[10] Le 25 février 2009, DRCI demande à la Commission de modifier sa cote de sécurité, afin que la mention « conditionnel » soit remplacée par la mention « satisfaisant ». Par la décision QCRC09-00051 du 12 mars 2009, la Commission modifie la cote de sécurité par une cote portant la mention « satisfaisant », car DRCI s'était conformée aux conditions imposées par la décision précédente.

[11] Le 14 décembre 2010, la Commission tient une audience, puisqu'elle est saisie d'une demande d'analyser le comportement de DRCI à la suite du transfert du dossier PEVL produit par la SAAQ pour les raisons suivantes :

- une défectuosité mécanique critique constatée le 16 mars 2010, soit trois défectuosités majeures sur trois systèmes mécaniques différents du véhicule immatriculé L185573;

- une deuxième défectuosité mécanique critique constatée le 7 mai 2010, aux freins du véhicule immatriculé RB4593P;
- une troisième défectuosité mécanique critique constatée le 7 mai 2010, soit trois défectuosités mécaniques majeures sur trois systèmes mécaniques différents du véhicule immatriculé L170878.

[12] Le 28 janvier 2011, la Commission rend la décision QCRC11-00021, par laquelle elle attribue à DRCI, la cote de sécurité portant la mention « conditionnel ». La condition imposée dans le dispositif de cette décision se lit ainsi :

ORDONNE à Distribution Rémy Coriveau inc. de soumettre au Service de l'inspection de la Commission un rapport écrit d'un formateur professionnel en sécurité routière les 1^{er} mai 2011, 1^{er} septembre 2011 et 1^{er} janvier 2012 faisant état de l'efficacité des mécanismes de contrôle, de l'application des politiques de l'entreprise, de la formation continue des conducteurs, de l'entretien des véhicules lourds et du suivi des infractions inscrites au dossier depuis la décision et entre ces dates.

Le dossier PEVL

[13] Vu l'état du dossier PEVL de DRCI, la SAAQ se voit donc dans la situation où, même à la suite de l'audience tenue le 14 décembre 2010, elle doit à nouveau transférer ce dossier à la Commission et ce, avant que DRCI n'ait satisfait à la condition imposée par la décision QCRC11-00021 du 28 janvier 2011.

[14] Ce dossier démontre que, en vertu de la politique d'évaluation de la SAAQ, DRCI possède un parc d'environ 16 véhicules à titre de propriétaire et de 8 véhicules à titre d'exploitant.

[15] Lors de sa transmission à la Commission, le 15 juin 2011, le dossier PEVL se lisait ainsi pour la période du 13 mai 2009 au 12 mai 2011 sous le volet « Évaluation continue »:

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules - Québec	Hors Québec	Total	Nombre de mises hors service effectuées	À ne pas atteindre
Sécurité des véhicules (voir 7)	70	12	82	23	25

Évaluation de l'exploitant	Nombre d'évènements considérés - Québec	Hors Québec	Total	Nombre de points au dossier	À ne pas atteindre
Sécurité des opérations (voir 8)	8	6	14	38	44
Conformité aux normes de charges (voir 9)	3	7	10	10	23
Implication dans les accidents (voir 10)	0	0	0	0	18
Comportement global de l'exploitant	11	13	24	48	58

[16] Lors de l'audience, la technicienne de la SAAQ met à jour le dossier de l'entreprise pour considérer les événements de la période du 3 décembre 2009 au 2 décembre 2011,

[17] À la suite de cette mise à jour, DRCI dépasse le nombre de mises hors service à ne pas atteindre sous le volet « Sécurité des véhicules » (30/28) ainsi que le nombre de points à ne pas atteindre sous les volets « Sécurité des opérations » (48/44) et « Comportement global de l'exploitant » (60/58).

[18] Le volet « Évaluation continue » se lit donc maintenant ainsi :

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules - Québec	Hors Québec	Total	Nombre de mises hors service effectuées	À ne pas atteindre
Sécurité des véhicules (voir 7)	82	9	91	30	28

Évaluation de l'exploitant	Nombre d'évènements considérés - Québec	Hors Québec	Total	Nombre de points au dossier	À ne pas atteindre
Sécurité des opérations (voir 8)	12	4	16	48	44
Conformité aux normes de charges (voir 9)	3	9	12	12	23
Implication dans les accidents (voir 10)	0	0	0	0	18
Comportement global de l'exploitant	15	13	28	60	58

[19] De plus, deux nouveaux évènements critiques se sont ajoutés au dossier PEVL, soit :

- une défectuosité mécanique critique, constatée le 23 août 2011, aux pneus/roues/essieux du véhicule immatriculé RC5799V;
- une défectuosité mécanique critique, constatée le 18 octobre 2011, à la suspension du véhicule immatriculé RC0883P.

[20] En outre, cette mise à jour révèle que, depuis l'audience du 14 décembre 2010 :

- 19 mises hors service sont notées, sous le volet « Sécurité des véhicules »;
- 3 évènements sont calculés, au niveau du volet « Sécurité des opérations »;
- 8 évènements sont rapportés, au volet « Normes de charges »;
- 34 évènements sont identifiés, sous le volet « Autres évènements au dossier ».

DRCI

[21] À l'appel de la cause, le 9 novembre 2011, DRCI et Rémy Corriveau sont présents, mais, par choix et bien qu'étant questionnés spécifiquement par la Commission à cet effet, non représentés par avocat. Selon Rémy Corriveau, la présence d'un avocat ne changerait pas les faits de la présente affaire.

[22] DRCI soutient qu'en respect de la décision QCRC11-00021, suite à l'audience du 14 décembre 2010, elle a engagé un formateur professionnel en sécurité routière. Il n'est pas présent lors de l'audience, car Rémy Corriveau ne voyait pas la nécessité de se faire accompagner par lui.

[23] Ce formateur, dans le but de remédier au problème récurrent aux freins des véhicules de l'entreprise, a recommandé à DRCI de congédier les deux mécaniciens de l'entreprise et de faire affaire dorénavant avec un garage indépendant situé à Lauzon. Selon Rémy Corriveau, la situation à ce niveau s'est améliorée depuis juin 2011.

Conducteur délinquant

[24] Sur les sept évènements critiques reprochés à DRCI depuis l'audience du 14 décembre 2010, le même conducteur est impliqué dans cinq d'entre elles. En outre, pour la même période, ce conducteur est aussi impliqué dans trois mises hors service au volet « Sécurité des véhicules ».

[25] De plus, toujours pour la même période, ce conducteur est impliqué dans quatre infractions au volet « Sécurité des opérations ».

[26] Finalement, sous le volet « Autres évènements au dossier », le nom de ce même conducteur se trouve relié à huit évènements depuis l'audience du 14 décembre 2010.

[27] Ce conducteur délinquant est toujours à l'emploi de DRCI. Rémi Corriveau le considère comme un bon conducteur, car il conduit depuis 35 ans et n'a jamais eu d'accident. DRCI a l'intention de le garder à son emploi.

Sécurité des véhicules

[28] Relativement aux mises hors service sous le volet « Sécurité des véhicules » Rémy Corriveau explique les circonstances d'un évènement, en date du 13 mai 2011 relativement aux roues/essieux d'un véhicule.

[29] Le conducteur revenait d'un voyage en Nouvelle-Écosse et s'est aperçu qu'une roue du véhicule était voilée. Le camion avait été inspecté par un garage indépendant deux jours avant. Le conducteur s'arrêta à un poste de contrôle routier pour y constater que deux boulons sur dix n'étaient pas assez serrés.

[30] Les contrôleurs lui ont donné un constat d'infraction. Le camion a dû être réparé en changeant le moyeu et tous les boulons.

[31] À l'audience, Rémy Corriveau dépose la facture de réparation à l'appui de ses dires (P-1) et affirme que la situation ne s'est pas reproduite. Il a communiqué avec le garage qui avait inspecté le véhicule auparavant pour obtenir une compensation, mais sans succès.

[32] Une autre mise hors service, celle-ci du 23 août 2011 relative au dispositif d'attelage d'une semi-remorque et impliquant le conducteur délinquant mentionné ci-haut, fait l'objet d'explications de Rémy Corriveau.

[33] Rémy Corriveau affirme qu'il a de la difficulté avec cette semi-remorque achetée neuve, mais qui a vingt ans d'usage. Cela fait environ vingt fois que DRCI se fait intercepter avec cette même semi-remorque.

[34] Il soutient que, selon lui, le système d'attache est mal conçu. Il doit le faire souder régulièrement. Dans ce cas précis, Rémy Corriveau affirme que le travail de soudure n'a coûté que 100,00 \$ et dépose la facture à l'appui (P-5). Malgré cette situation qui se répète, il utilise toujours cette semi-remorque plutôt que de la mettre au rancart immédiatement, car il en a encore besoin. Lors de l'audience, il indique son intention de la remiser avant Noël 2011.

Sécurité des opérations

[35] Rémy Corriveau fait état de la « Politique et procédures sur les heures de conduite et de travail » de DRCI et en dépose une copie (P-2). Il affirme que chaque conducteur doit en signer une copie au moment de son embauche après en avoir pris connaissance en sa présence et avec son assistance.

[36] Il soutient avoir sévi à quelques occasions en vertu de cette politique, par exemple, il a suspendu des conducteurs environ quatre fois depuis janvier 2011. Il commence d'abord par un avertissement verbal suivi d'un avertissement écrit, si nécessaire. Il souligne que le pire conducteur à ce niveau n'est plus à l'emploi de DRCI.

[37] Un évènement, en date du 23 août 2011, concernant les heures de conduite et de repos, est rapporté sous le volet « Sécurité des opérations ». Cette infraction implique le conducteur délinquant. Rémy Corriveau donne une explication à l'effet que, selon lui, cette infraction a été donnée par erreur et dépose entre autres, au soutien de sa position, une copie de la fiche des heures journalières du conducteur impliqué (P-4) et soutient qu'il conteste cette infraction.

[38] Toujours en date du 23 août 2011 se trouve une infraction concernant un chargement non conforme impliquant aussi le conducteur délinquant. Selon le rapport d'infraction, DRCI a laissé circuler un véhicule lourd dont les composants d'un système d'arrimage comportaient des nœuds ou des éléments endommagés ou affaiblis.

[39] Rémy Corriveau admet qu'il y avait des nœuds dans le système d'arrimage, mais que le conducteur voulait éviter de perdre la toile recouvrant la semi-remorque. Il soutient toutefois que, puisque la semi-remorque était vide, le conducteur n'aurait pas dû recevoir un constat d'infraction.

[40] En date du 30 août 2011 se trouve une autre infraction concernant le non-respect des heures de conduite d'un conducteur. Rémy Corriveau mentionne qu'il lui est difficile de contrôler les heures de ses conducteurs, car il n'est mis au courant des infractions qu'après le fait. En ce qui concerne cet évènement en particulier, le conducteur était en retard, car le chargement avait pris plus de temps que prévu. Il désirait se rendre à une halte routière pour y passer la nuit, mais dû au retard, il a dépassé ses heures de conduite de quinze minutes.

[41] Toujours sous ce même volet se trouvent deux évènements, en date du 7 novembre 2011, qui sont reprochés à Rémy Corriveau lui-même. Le premier concerne les heures de travail effectuées pendant la journée pour DRCI et qui n'ont pas été rapportées comme telles. Le second est relatif à une amende impayée.

[42] Rémy Corriveau affirme qu'il ne croyait pas devoir rapporter le temps passé en travail administratif, par exemple des appels téléphoniques, pour DRCI comme heures de travail. Pour ce qui est de l'amende, il l'a payé dès le lendemain.

Conformité aux normes de charges

[43] Rémy Corriveau soutient que la majorité des infractions sous ce volet sont dues au fait que les conducteurs font le plein après avoir fait le chargement du camion et avant de passer devant la balance du contrôle routier. Ceci a pour résultat qu'ils se trouvent en surcharge axiale et parfois en surcharge totale.

[44] Il calcule toujours une marge de 800 à 1 000 kilogrammes pour éviter cette situation lorsque les conducteurs font le plein. De plus, il soutient que le chargement se fait de façon automatique et il ne peut pas y avoir de surcharge, car le conducteur ne peut pas charger plus que ce qui est commandé par DRCI.

Remarques générales de DRCI

[45] En conclusion, Rémy Corriveau soutient que ce qui a fait le plus de tort à DRCI sont les infractions relatives aux heures de conduites et de travail.

[46] Il reconnaît que DRCI a encore des améliorations à apporter au niveau de la sécurité, mais qu'elle en a fait à l'été 2011.

[47] Il affirme que la situation de DRCI s'est améliorée grâce à l'intervention du formateur professionnel en sécurité, qui a résulté entre autres dans le fait que l'entretien et les réparations des véhicules se font maintenant par un garage indépendant. Au soutien de ce qu'il avance, il dépose les rapports du 1^{er} mai et du 1^{er} septembre 2011 produits par ce formateur (P-7).

[48] De plus, il a l'intention de remiser la semi-remorque problématique.

[49] Il ajoute qu'il a engagé un bon soudeur, que les conducteurs ont suivi des cours et que ses dossiers sont en ordre.

[50] Il affirme que les véhicules de DRCI font plus de kilomètres dans les provinces maritimes qu'au Québec, mais qu'aussitôt qu'un véhicule arrive au Québec, il se fait intercepter. Par exemple, il lui est arrivé de se faire avertir par des contrôleurs routiers à Terre-Neuve qu'un des pneus de son camion était usé, mais ils l'ont laissé circuler alors qu'il s'est fait intercepter et donner un constat d'infraction en revenant au Québec.

[51] Selon lui, malheureusement, les contrôleurs routiers sont pressés d'intervenir lorsqu'ils voient un camion de DRCI sur la route.

Les observations

[52] Le procureur de la Commission souligne qu'il s'agit de la troisième comparution de DRCI pour les mêmes motifs.

[53] Sur une période d'un an, sept évènements critiques se sont ajoutés au dossier PEVL. Il insiste sur le caractère sérieux de ce type d'évènement qui constitue un danger et qui est, avec justesse, qualifié de « critique ».

[54] À ces évènements critiques, s'ajoutent, pour la même période, 18 mises hors service.

[55] Tous ces évènements se sont produits alors même que DRCI était sous la supervision d'un formateur professionnel en sécurité routière.

[56] Il affirme qu'une fois la preuve des évènements faite, c'est à DRCI de faire la démonstration qu'elle ne met pas en péril la sécurité routière.

[57] Selon lui, le fait que DRCI n'a pas amené à l'audience le formateur professionnel en sécurité routière, qui est lui-même une condition imposée par la Commission, pour expliquer où en sont rendues toutes les applications des mesures de sécurité et de gestion, lui apparaît comme une attitude insouciance de DRCI.

[58] Il précise qu'en vertu de l'article 12 de la *Loi*, la Commission peut attribuer à une personne une cote « conditionnel » lorsqu'un dossier démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions.

[59] Il rappelle que c'est ce que la Commission a fait en 2008 et en 2010 avec les résultats du dossier PEVL qui sont devant elle.

[60] La conclusion est que, peu importe les conditions que la Commission impose, la situation demeure inchangée.

[61] Dans de telles circonstances, la *Loi* prévoit que la Commission donne une cote « insatisfaisant ».

[62] Le présent dossier démontre que la problématique est d'abord au niveau mécanique avant celle des heures de conduite.

[63] DRCI devait faire la démonstration que de nouvelles conditions pourraient changer la situation, mais elle ne l'a pas fait.

[64] Le rôle du procureur de la Commission est de représenter l'intérêt des usagers des chemins ouverts à la circulation publique dans le but d'assurer leur sécurité. Dans cette perspective, et contrairement aux deux fois précédentes, le procureur ne voit pas, dans l'état actuel du dossier, quelles conditions pourraient être imposées par la Commission pour corriger la situation.

[65] Le procureur se voit donc dans l'obligation de recommander que la cote « insatisfaisant » soit imposée à DRCI.

LE DROIT

[66] L'article 12 de la Loi prévoit entre autres, que la cote de sécurité « insatisfaisant » attribuée à une personne indique qu'elle est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent pas être corrigées par l'imposition de conditions.

[67] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilite la Commission à 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.

[68] L'article 27 de la *Loi* prévoit à son deuxième paragraphe que la Commission peut appliquer à tout associé ou à tout administrateur d'une personne inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, une cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle attribue à cette personne inscrite.

[69] La Commission, selon le troisième paragraphe de l'article 27 de la *Loi*, inscrit alors au registre l'associé, l'administrateur ou toute autre personne qui n'est pas déjà inscrit.

[70] Ce même article, à son dernier paragraphe, stipule qu'une cote de sécurité « insatisfaisant » entraîne, pour la personne inscrite à qui cette cote de sécurité est attribuée, une interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

[71] L'article 23 de la *Loi sur les transports* prévoit qu'une décision de la Commission a effet à compter de la date de sa signature ou à toute autre date ultérieure qui y est indiquée.

ANALYSE

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

[73] Il s'agit de la troisième comparution de DRCI devant la Commission pour les mêmes motifs, à savoir des événements critiques de nature mécanique.

[74] À la suite de la première comparution en 2008, DRCI s'est vu attribuer, par la décision QCRC08-00190, une cote de niveau « conditionnel » et imposer de faire suivre à Rémy Coriveau une formation sur la *Loi* et, à ses conducteurs, une formation sur la vérification avant départ. Ces formations avaient pour but de corriger les déficiences de DRCI.

[75] Le 14 décembre 2010, soit seulement neuf mois après s'être vu attribuer à nouveau une cote de niveau « satisfaisant », par la décision QCRC09-00051 du 12 mars 2009, DRCI se retrouve encore une fois devant la Commission pour les motifs que trois défauts mécaniques critiques se trouvent à son dossier PEVL.

[76] À la suite de l'audience du 14 décembre 2010, la Commission, par sa décision QCRC11-00021 du 28 janvier 2011, attribue encore une fois à DRCI la cote de niveau « conditionnel » et lui impose la condition de lui soumettre en date du 1^{er} mai 2011, du 1^{er} septembre 2011 et du 1^{er} janvier 2012, trois rapports écrits par un formateur professionnel en sécurité routière sur des points précis, tel qu'indiqué au paragraphe [11] de la présente décision.

[77] Avant que DRCI ne se soit conformé aux conditions imposées par cette décision, son dossier PEVL se détériore au point que la SAAQ le transmet à nouveau à la Commission le 15 juin 2011, soit environ six mois après l'audience du 14 décembre 2010.

[78] Pendant cette courte période, DRCI a accumulé cinq événements critiques de nature mécanique, sans compter les mises hors service et les autres infractions au dossier PEVL.

[79] De plus, entre le moment où le dossier a été transféré à la Commission et la date de l'audience du 12 décembre 2011, deux nouveaux événements critiques, de nature mécanique, se sont ajoutés au dossier PEVL et de nombreux événements se sont ajoutés à ce dossier entre autres aux volets « Sécurité des véhicules » et « Sécurité des opérations ».

[80] En résumé, sur une période d'un an entre l'audience du 14 décembre 2010 et celle du 12 décembre 2011, le dossier de DRCI s'est détérioré de façon significative et ce, malgré la présence du formateur professionnel en sécurité routière imposé par la Commission.

[81] Les explications fournies par DRCI sont limitées et n'apportent pas une réponse satisfaisante à la problématique à laquelle fait face l'entreprise.

[82] Rémy Corriveau admet les faits qui lui sont reprochés, mais soutient que, selon lui, ces faits n'auraient pas dû être considérés comme des infractions ou des manquements ou encore que les contrôleurs routiers étaient trop sévères avec DRCI.

[83] Il soutient, entre autres, que la situation de DRCI s'est améliorée avec l'arrivée du formateur et du congédiement des deux mécaniciens en juin 2011, et que la majorité des événements reprochés se sont produits avant cette intervention. Pourtant le dossier PEVL démontre que des événements critiques et plusieurs mises hors service se sont produits après ce moment et n'amène pas la Commission à conclure à un changement appréciable de la situation.

[84] De plus, DRCI continue d'utiliser une semi-remorque qui, de l'aveu même de Rémy Corriveau, ne cesse de lui causer des ennuis de nature mécanique et lui attire des constats d'infractions depuis longtemps. Même lors de l'audience, il affirme qu'il a l'intention de s'en servir encore et de ne la remiser qu'à Noël 2011.

[85] Il en est de même au sujet du conducteur responsable de cinq événements critiques sur les sept reprochés et de nombreuses mises hors service. Rémy Corriveau le considère un bon conducteur, car il conduit depuis 35 ans et n'a jamais eu d'accident. Il n'a donc pas pris de sanction sérieuse contre lui et ce conducteur est toujours à l'emploi de DRCI en date de l'audience du 12 décembre 2011.

[86] Tout ceci démontre une insouciance ou un jugement erroné de DRCI dans la gestion de la sécurité de son entreprise de transport.

[87] À la lumière de ce qui précède, la Commission est d'avis que les conditions imposées dans le passé, par l'entremise des décisions QCRC08-00190 du 4 novembre 2008 et QCRC09-00051 du 12 mars 2009, n'ont pas réussi à corriger les déficiences de DRCI et de Rémy Corriveau face à la gestion de la sécurité de l'entreprise.

[88] De plus, la Commission est d'avis qu'imposer maintenant de nouvelles conditions à DRCI donnerait un résultat similaire.

[89] Ainsi, la Commission juge que DRCI est inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison de son dossier PEVL qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[90] Pour ce qui est de Rémy Corriveau, il est président et actionnaire de l'entreprise et, par conséquent, il en est un administrateur ou dirigeant, au sens du quatrième paragraphe de l'article 27 de la *Loi*.

[91] Les réponses données par Rémy Corriveau démontrent qu'il contrôle l'entreprise de façon quotidienne et qu'il est seul à en avoir le contrôle. En ce sens la Commission juge que l'influence de Rémy Corriveau sur DRCI est déterminante.

[92] La Commission prend note du fait que la majorité des opérations de DRCI se déroulent hors du Québec, principalement dans les provinces maritimes.

[93] Ceci crée des circonstances exceptionnelles selon lesquelles les véhicules de DRCI peuvent présentement se trouver à une distance appréciable de leur port d'attache.

[94] Ainsi, afin de permettre à DRCI d'assurer le retour de ses véhicules à leur port d'attache, la Commission est d'avis que la présente décision devrait prendre effet à une date ultérieure de celle de sa signature.

[95] Vu la distance visée, la Commission est d'avis qu'un délai d'une semaine de la date de la présente décision est raisonnable en vertu des présentes circonstances.

CONCLUSION

[96] À la lumière de ce qui précède, la Commission est d'avis que DRCI met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique en dérogeant de façon répétée aux dispositions de la *Loi* et qu'elle doit lui attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant ».

[97] Pour les mêmes motifs, elle est aussi d'avis qu'elle doit appliquer à Rémy Corriveau, comme administrateur de DRCI, une cote de sécurité « insatisfaisant ».

[98] L'attribution de cette cote implique, pour l'entreprise et son dirigeant, l'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd.

[99] Considérant les circonstances exceptionnelles dans lesquelles se trouvent DRCI, dont les véhicules peuvent présentement se trouver à une distance appréciable de leur port d'attache, la Commission est d'avis que la présente décision doit prendre effet le 18 avril 2012 pour permettre le retour de ces véhicules.

PAR CES MOTIFS, **la Commission des transports du Québec :**

REMPLECE la cote de sécurité de Distribution Rémy Corriveau inc. portant la mention « conditionnel » et lui attribue une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

APPLIQUE à Rémy Corriveau une cote de sécurité « insatisfaisant »;

INTERDIT à Distribution Rémy Corriveau inc. et à Rémy Corriveau de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

DÉCLARE que la présente décision prend effet le 18 avril 2012.

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours

c. c. Daneau & avocats (M^e Pierre Darveau), avocat pour la Commission des transports du Québec.

**ANNEXE
AVIS IMPORTANT**

Veuillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.Q., 2001, c. 15) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec :

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

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

QUÉBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Téléphone : (418) 266-0350

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
Téléphone : (514) 906-0350

1 888 461-2433

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

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

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le Tribunal administratif du Québec aux adresses suivantes :

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
575, rue Saint-Amable
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : (418) 643-3418

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

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

1 800 567-0278