

**Décision : MERC05-00133**

**Numéro de référence : MD-12447-0**

Date de la décision : Le 27 mai 2005

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 3 mai 2005

Présent : Gilles Tremblay  
Commissaire

---

Personnes visées :

3-M-30035C-990-P

**COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**  
Bureau 1000  
545, boul. Crémazie Est  
Montréal (Québec)  
H2M 2V1

- Agissant de sa propre initiative -

**2859-6997 QUÉBEC INC.**  
(faisant affaires sous la  
raison sociale de :  
Les Distributions Yves St-Denis enr.)  
36, rue Proulx, app. B  
Coteau-du-Lac (Québec)  
J0P 1B0

- Intimée -

Procureur de la Commission : M Mario Turcotte

La Commission est saisie d'une demande de vérification du comportement de  
2859-6997 QUÉBEC INC. (faisant affaires sous la raison sociale de : Les

Distributions Yves St-Denis enr.) (ci-après « 2859 INC. ») et d'appréciation d'une déclaration d'inaptitude partielle ou totale en raison des nombreuses dérogations à ses obligations en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds pour la période du 19 octobre 2002 au 18 octobre 2004.

#### LE DROIT APPLICABLE

Cette demande est soumise dans le cadre de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (LPEVL) 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.

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 (paragraphe 1 de l'article 27). 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 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 (paragraphe 1 de l'article 29). La personne déclarée partiellement inapte reçoit une cote de niveau « conditionnel » et la Commission lui impose des conditions particulières (article 32).

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. Avant d'imposer une mesure, la Commission doit avoir constaté une dérogation aux dispositions de :

- la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*;
- le *Code de la sécurité routière*;
- à une loi dont la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est chargée de l'application en vertu de l'article 519.65 du *Code de la sécurité routière* si une telle disposition concerne la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou l'intégrité de ce réseau.

Dans son appréciation du comportement, la Commission peut 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, donnent une vue partielle du comportement au cours de la période observée. D'autres facteurs doivent donc être pris en compte 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, c'est que le propriétaire et exploitant de véhicules lourds (PEVL) corrige la situation et redevienne sécuritaire.

#### LA PREUVE

##### Les dérogations

La SAAQ a transmis ce dossier à la Commission parce que cette personne a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » en cumulant 30 points alors que le nombre limite à ne pas atteindre s'élève à 29 points.

Mme Éliza DOMINGUE, technicienne en administration à la SAAQ, présente la mise à jour de ce dossier pour la période de deux ans se terminant le 21 avril 2005 (pièce CTQ-1) qui se résume ainsi :

##### Au niveau des véhicules :

Sur 3 inspections :

- 3 inspections constatant des déficiences mineures

##### Au niveau de l'exploitation :

<u>Nature des événements</u>	<u>Nombre de dérogations</u>
<u>Sécurité des opérations :</u>	
- Excès de vitesse	6
- Signalisation non respectée	3
- Panneau d'arrêt	1
- Rapport de vérification	3
- Marche arrière dangereuse	1
- Feu rouge	1

##### Conformité aux normes de charge :

- Aucun événement

Implication dans les accidents :

- Accident avec blessés 1

Trois excès de vitesse ont été commis alors que les véhicules circulaient entre 117 km/h et 136 km/h sur des autoroutes, un autre à 120 km/h alors que la limite permise s'élevait à 90 km/heure, un autre à 94 km/h dans une zone de 70 km/h et, enfin, un dernier de 73 km/h dans une zone de 50 km/h.

L'accident avec blessés du 29 août 2003 est survenu lorsque le véhicule de l'intimée a percuté par l'arrière deux autres véhicules qui étaient immobilisés à une intersection.

La gestion et les mesures correctrices

Des documents et des témoignages de M Michel FRADETTE, inspecteur à la Commission des transports du Québec, et de M Yves ST-DENIS, président de 2859-6997 QUÉBEC INC., la Commission retient les éléments suivants :

- 2859 INC. livre divers produits alimentaires à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres de Montréal.
- Ces livraisons sont effectuées en vertu d'ententes avec trois fournisseurs. Par ces ententes - deux verbales et une écrite -, l'entreprise se voit autoriser à desservir un certain nombre de commerces et à y livrer certaines catégories de produits.
- Le travail du chauffeur variera en fonction des fournisseurs. Dans certains cas, il n'effectuera que la livraison des produits; dans d'autres, il verra à s'assurer de la gestion de l'inventaire et de la présentation des produits sur les étalages dans les magasins.
- Les chauffeurs se rendent directement aux entrepôts des fournisseurs afin d'y prendre les produits ainsi que la liste des clients à desservir dans la journée. D'ailleurs, deux entreprises fournissent des ordinateurs aux chauffeurs afin qu'ils aient en main tous les renseignements pertinents au transport et qu'ils complètent les informations une fois les produits livrés.

Les conducteurs doivent concilier les produits en inventaire dans leur camion avec ceux qu'ils ont pris chez le fournisseur et ceux

qu'ils ont livrés. Ils doivent rembourser la différence. Il en est de même pour les pertes survenues en cours de livraison.

- Les chauffeurs travaillent entre 10 et 12 heures par jour. Ce nombre d'heures est attribuable aux délais d'attente pour les livraisons dans les grandes surfaces. Leur horaire de travail est déterminé par les heures d'ouverture du service de réception des magasins, habituellement entre 7 heures le matin et 5 heures l'après-midi.
- Les conducteurs effectuent entre 8 et 15 livraisons par jour et ils peuvent reporter au lendemain celles qu'ils n'ont pu faire. Toutefois, les livraisons ainsi reportées doivent être effectuées avant d'entreprendre celles qui sont prévues pour la journée même.
- M ST-DENIS recrute ses chauffeurs parmi des connaissances. La seule chose qu'il exige de la personne qui est intéressée à devenir chauffeur est d'avoir un permis de classe 5 et du coeur à l'ouvrage. Le candidat accompagne un chauffeur d'expérience durant deux semaines afin de se familiariser avec la façon de procéder des fournisseurs. Il n'est pas payé durant ce stage. Les chauffeurs qui désirent prendre des vacances doivent former et payer les personnes qui vont les remplacer.
- En cas de problème avec la prestation de service fournie par un chauffeur, le fournisseur appelle 2859 INC. et M ST-DENIS voit à solutionner le problème.
- Les chauffeurs remettent aux fournisseurs une copie des bons de livraison signés par les clients et ils en gardent une autre pour eux. C'est à partir de ces livraisons que les fournisseurs établissent les commissions à payer à 2859 INC.
- 2859 INC. est rémunérée soit à forfait, soit à commission sur le pourcentage des produits vendus.
- M ST-DENIS paye les chauffeurs en argent comptant à chaque vendredi. Il se garde un pourcentage sur la commission versée aux chauffeurs. Ainsi, dans le cas du contrat qui prévoit une commission de 5 % des ventes, il se garde 1%, tandis que les chauffeurs touchent 4 %.

- 2859 INC. loue ou sous-loue, selon le cas, les véhicules à tous ses chauffeurs (pièce I-1). Le prix de la location - 80 \$ par jour plus 0,10 \$ le kilomètre parcouru pour une période de 5 jours par semaine - est déduit du montant à remettre au conducteur. Le contrat de location est valide du lundi au vendredi et il se renouvelle automatiquement à chaque semaine.
- Les chauffeurs gardent les véhicules avec eux, sauf dans les cas où ils ont été loués à d'autres personnes la fin de semaine.
- Il appartient à chaque conducteur d'effectuer la vérification avant départ. À la demande de la compagnie de location, M ST-DENIS s'assure que cette tâche est complétée en exigeant que le chauffeur lui remette une copie des fiches de vérification lors de la remise de la paie.
- Les conducteurs doivent s'assurer des différents suivis relatifs à l'entretien avec la compagnie de location. Ainsi, ils prennent rendez-vous pour l'entretien du véhicule à tous les 10 000 kilomètres.
- L'entreprise se limite à tenir un livre des interventions effectuées sur ses véhicules. Elle ne tient aucun dossier « véhicule » ni aucun dossier « entretien » et elle n'a aucun calendrier pour les entretiens préventifs. De ce fait, l'entreprise ne respecte pas le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.
- M ST-DENIS est d'opinion que son entreprise ne devrait pas se retrouver devant la Commission, car, par suite d'un nouveau contrat de transport qui a débuté à l'automne dernier, il loue dix véhicules de plus que l'année dernière. Or, la SAAQ n'a pas révisé le nombre de véhicules inscrits sous le volet « Exploitant ».
- La SAAQ devrait également retirer les points cumulés à son dossier parce qu'il sous-loue les véhicules aux chauffeurs. Il devrait bénéficier du même traitement que les grandes entreprises de location qui font retirer les points de leur dossier en apportant la preuve que leurs véhicules étaient loués au moment de l'infraction.
- 2859 INC. n'est pas inscrite à la liste des intermédiaires de la Commission. Les conducteurs ne sont pas inscrits au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la

Commission.

- M ST-DENIS n'a suivi aucune formation relativement aux obligations découlant de l'application de la LPEVL.

Pour M TURCOTTE, cette entreprise tente de se soustraire à ses obligations en invoquant le fait qu'elle n'exploite pas de véhicules lourds. Ses façons de faire sont peut-être valables pour se soustraire à des obligations en matière fiscale ou en matière de relations de travail, mais pas en matière de transport par véhicule lourd. Plusieurs décisions de différents tribunaux font état des critères applicables pour différencier un exploitant ou une entreprise de transport d'un sous-contractant et d'un intermédiaire. Il passe en revue les critères énoncés par la Commission des transports du Québec<sup>1</sup>, la Cour d'appel du Québec<sup>2</sup> ainsi que le Tribunal du travail<sup>3</sup> et il en vient à la conclusion que la demanderesse répond à ces critères.

Pour M ST-DENIS, les critères énoncés dans ces décisions démontrent que sa situation diffère des cas cités dans cette jurisprudence et qu'il n'est pas un exploitant. Il demande à la Commission d'avoir un certain temps afin d'étudier plus à fond ces décisions et de soumettre ses observations. La Commission lui a accordé un délai de deux semaines pour faire parvenir des commentaires additionnels. Elle n'a rien reçu à ce jour.

#### L'ANALYSE DE LA COMMISSION

##### L'atteinte du troisième seuil de la politique d'évaluation de la SAAQ

Comme l'a expliqué la Commission lors de l'audience, l'objet de l'examen du dossier n'est pas d'examiner la façon dont la SAAQ a appliqué sa politique d'évaluation. Il n'est pas nécessaire que la personne qui fait l'objet d'un examen par la Commission ait atteint le troisième seuil de

---

<sup>1</sup> Décision MRC05-00020 : *Commission des transports du Québec* (agissant de sa propre initiative) et *2421-9842 Québec inc. (faisant affaires sous le nom de Duquette Express)* (intimée).

<sup>2</sup> Jugement de la Cour d'appel du Québec n<sup>o</sup> 500-09-000878-850, juges Marc Beaugard, Jean-Louis Baudouin et Louise Otis : *Garfield Transportation Systems Ltd.* (APPELANTE - [défenderesse et demanderesse en garantie]) et *Cigna Insurance Company of Canada* (APPELANTE en reprise d'instance - [demanderesse en garantie]) c. *Stan-Canada Machinery Ltd.* (INTIMÉE - [demanderesse]) et *Canada Uni Compagnie d'Assurance* (INTIMÉE - [défenderesse en garantie]).

<sup>3</sup> Bureau du Commissaire général du travail, DOSSIER AM-1003-0713, CAS : CM-1005-8395, la commissaire du travail, Andrée St-Georges : *Syndicat national du transport routier-CSN* c. *Transport Huppé inc.*

la politique d'évaluation de la SAAQ, puisque l'article 26 de la LPEVL prévoit que la Commission peut de sa propre initiative se saisir d'un dossier.

Le statut de 2859-6997 QUÉBEC INC.

Le statut de propriétaire de 2859 INC. n'est aucunement contesté, car elle possède trois véhicules. Le fait qu'elle loue ses véhicules à court terme à des tiers ne change rien à son statut.

Par ailleurs, l'analyse de ce dossier montre que 2859 INC. est aussi l'exploitant au sens de la LPEVL. En effet, c'est 2859 INC. qui a fait les démarches pour obtenir des contrats de transport. C'est elle qui a « offert » la prestation de service. Elle répond donc à la définition d'exploitant au paragraphe 2 de l'article 2 de la LPEVL :

- « 2° sont des exploitants de véhicules lourds, les personnes qui offrent des services de transport de personnes ou de biens, des services de dépannage ou qui exploitent un véhicule lourd pour leurs propres besoins ou comme un outil ou un équipement, qu'elles en soient propriétaires ou l'utilisent en vertu d'un contrat de location, que le locateur fournisse ou non les services d'un conducteur; »

De plus, la Commission constate que c'est 2859 INC. qui est responsable du service de transport face aux fournisseurs. C'est 2859 INC. qui a pris les engagements contractuels avec les fournisseurs, c'est elle qui touche les montants provenant de la prestation de service de transport, c'est elle qui met en place le service de transport demandé par les fournisseurs et c'est elle que les fournisseurs appellent en cas de problèmes ou de mauvais services. Tout passe entre les mains de 2859 INC. en ce qui a trait à la prestation de service.

La Commission constate également qu'il n'y a aucun lien contractuel entre les chauffeurs et les fournisseurs. M ST-DENIS laisse entendre que ce sont les chauffeurs qui facturent les fournisseurs pour leurs services de transport, puisque c'est à partir des bons de livraison signés par les chauffeurs que s'effectuent les paiements pour le transport. La Commission ne souscrit pas à cette interprétation. Les bons de livraison ne constituent pas une facturation, il s'agit de documents qui sont retournés aux fournisseurs afin d'attester que leurs clients ont reçu la marchandise. Ce ne sont pas des connaissements de transport émis par les chauffeurs. D'ailleurs, comment les conducteurs pourraient-ils émettre une facture pour leurs services alors qu'ils n'ont conclu aucune entente avec les fournisseurs ?

Le fait qu'un chauffeur puisse lire les livraisons de la journée sur un ordinateur fournit par un requérant de service ne lui donne pas automatiquement le statut de travailleur autonome. Plusieurs entreprises de transport desservent des usines en utilisant le même processus sans pour autant que cela compromette le statut de ses chauffeurs. Il faut différencier ici la façon de transmettre l'information sur les livraisons à effectuer, de la personne qui exerce le contrôle sur les chauffeurs qui vont effectuer les livraisons. M ST-DENIS a été très clair dans ses réponses, en cas de problème, les fournisseurs communiquent avec lui et c'est lui qui a autorité sur le chauffeur. 2859 INC. ne fait que s'adapter aux besoins de ses clients et répond à la prestation de service qui lui est demandée.

Par ailleurs, la Commission constate que chaque chauffeur se voit confiner à une route qui lui a été attribuée par M ST-DENIS. Les chauffeurs ne peuvent augmenter leurs bénéfices en faisant des démarches auprès d'autres fournisseurs, d'une part, parce que leur transport les occupe de 10 à 12 heures par jour et, d'autre part, parce qu'ils travaillent en exclusivité pour M ST-DENIS. Ils doivent effectuer le travail qui leur est demandé, quitte à recommencer leur journée du lendemain avec ce qui n'a pas été fait la veille. Contrairement à ce que prétend M ST-DENIS, ils ne sont pas libres de faire ce qu'ils veulent, ils sont astreints à des journées de travail chargées. Ce n'est pas parce qu'il laisse aux chauffeurs le soin de s'occuper de toutes les obligations qu'un exploitant se décharge de son statut.

Les chauffeurs ne choisissent même pas les véhicules qu'ils conduisent, c'est 2859 INC. qui leur impose. Qui plus est, ils n'ont pas le choix de la durée du contrat, puisque la location est valide du lundi au vendredi seulement. 2859 INC. se réserve le droit de louer les véhicules à d'autres personnes la fin de semaine.

L'analyse de la situation montre que 2859 INC. va chercher de nouveaux clients ou de nouvelles routes, qu'elle touche les revenus provenant du transport et qu'elle a ainsi la possibilité d'augmenter ses bénéfices.

2859 INC. est-elle un intermédiaire ? Le troisième alinéa de l'article 15 de la LPEVL définit un intermédiaire comme étant « *toute personne qui, contre rémunération, s'entretient directement ou indirectement dans une transaction entre des tiers ayant pour objet le transport, par véhicule lourd, d'une personne ou d'un bien* ».

L'objet de la transaction étant le transport, il faut donc que l'intermédiaire mette en relation un requérant de service et un exploitant, car, sans exploitant, il ne peut y avoir de transport. Or, dans ce cas-ci il n'y a pas d'exploitant autre que 2859 INC. Outre le fait que la description des opérations démontre que les chauffeurs ne sont pas des exploitants, il appert également qu'aucun d'entre eux n'est inscrit comme exploitant au Registre PEVL de la Commission. Enfin, la Commission note que 2859 INC., elle-même, n'est pas inscrite à la liste des intermédiaires.

#### Le comportement de 2859 INC.

La Commission s'est inspirée du niveau de la pénalité encourue à la suite d'une dérogation pour évaluer l'importance des événements au dossier et ses conséquences sur la sécurité. Ainsi, ceux où il y a une pénalité légère peuvent être associés à des manquements aux conséquences mineures sur la sécurité, ceux avec une pénalité moyenne à une mise en danger et les gestes sanctionnés par une pénalité élevée à une mise en péril.

L'accident avec blessés, les excès de vitesse, les dérogations sur le panneau d'arrêt, le feu rouge et la marche arrière dangereuse sont autant d'événements que la Commission considère dangereux. Le rapport de l'inspecteur et le témoignage de M ST-DENIS montrent que ces événements ne sont pas dus au hasard, mais qu'ils sont attribuables à l'absence de mesures en matière de gestion de la sécurité. Les chauffeurs sont laissés à eux-mêmes parce que M ST-DENIS les considère comme des sous-traitants. Il n'a donc rien mis en place pour s'assurer que ces derniers respectent les règles de la sécurité routière et qu'ils conduisent prudemment. Le rapport de l'inspecteur de la Commission révèle que cette entreprise ne dispose d'aucune politique ou procédure pour s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité. Elle ne tient aucun dossier ni pour ses chauffeurs, ni pour les trois véhicules lourds qu'elle possède. Tout est à mettre en oeuvre au niveau de la gestion de la sécurité.

#### LA CONCLUSION

La Commission est d'avis que, par ses agissements et ses omissions, 2859-6997 QUÉBEC INC. (faisant affaires sous la raison sociale de : Les Distributions Yves St-Denis enr.) a mis en danger la sécurité des usagers de la route. L'examen de son dossier révèle plusieurs événements dangereux attribuables à des déficiences en matière de gestion de la sécurité et la Commission doit imposer des mesures pour corriger la situation.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. DÉCLARE partiellement inapte 2859-6997 QUÉBEC INC. (faisant affaires sous la raison sociale de : Les Distributions Yves St-Denis enr.).
2. MODIFIE la cote de 2859-6997 QUÉBEC INC. (faisant affaires sous la raison sociale de : Les Distributions Yves St-Denis enr.) pour qu'elle porte la mention « conditionnel ».
3. ORDONNE à 2859-6997 QUÉBEC INC. (faisant affaires sous la raison sociale de : Les Distributions Yves St-Denis enr.) de prendre les mesures suivantes :
  - a) DE FAIRE SUIVRE à son gestionnaire une formation minimale de quatre heures sur les obligations découlant de l'application de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* auprès d'un organisme ou d'une association reconnue. DE FOURNIR à la Commission, au plus tard le 9 septembre 2005, un document attestant que cette formation a été suivie par la personne concernée.
  - b) DE RECOURIR aux services d'un expert en gestion de la sécurité et DE FOURNIR à la Commission le nom de cet expert au plus tard le 23 juin 2005.
  - c) DE PRÉPARER et DE TRANSMETTRE à la Commission, d'ici le 9 septembre 2005 :
    - des politiques et des procédures écrites ainsi que des mesures de contrôle et un mécanisme de sanctions graduées en ce qui concerne les obligations des propriétaires et exploitants de véhicules lourds;
    - un plan de mise en oeuvre de ces politiques et directives prévoyant notamment la formation du personnel impliqué dans les changements ainsi que l'implantation des dossiers conducteurs et véhicules.

- d) DE FOURNIR un rapport détaillé sur la mise en oeuvre des politiques et directives, et les résultats obtenus pour la période débutant le 1<sup>er</sup> juillet 2005 et se terminant le 31 décembre 2005. Ce rapport devra être transmis à la Commission au plus tard le 20 janvier 2006.

Tous les documents et rapports demandés doivent être transmis au Service de l'inspection de la Commission à l'adresse indiquée à la fin de la présente décision.

---

Gilles Tremblay  
Commissaire

L'avis ci-annexé, décrivant les recours à l'encontre d'une décision de la Commission, fait partie intégrante de la présente décision.

-----

COORDONNÉES DU SERVICE DE L'INSPECTION DE LA COMMISSION

Service de l'inspection  
Commission des transports du Québec  
200, chemin Sainte-Foy  
7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V5

Télécopieur : (418) 646-2299

-----