

NUMÉRO DE LA DÉCISION : QCRC11-00242  
DATE DE LA DÉCISION : 20111031  
DATE DE L'AUDIENCE : 20110919 à Québec  
NUMÉROS DES DEMANDES : 5-Q-30036C-225-P  
5-Q-30036C-206-P  
NUMÉROS DE RÉFÉRENCE : M11-81678-7  
M11-81586-2  
OBJET DES DEMANDES : Vérification de comportement  
MEMBRE DE LA COMMISSION : Christian Jobin.

---

**9094-0529 Québec inc.**

NIR: R-032687-7

**Transport 2 MC inc.**

NIR: R-003270-7

**Christian Deschênes**

Personnes visées

## DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de deux personnes morales, 9094-0529 Québec inc. (9094) et Transport 2 MC inc. (T2MC), 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*<sup>1</sup> (la Loi).

---

<sup>1</sup> L.R.Q. c. P-30.3.

## **LES FAITS**

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

[3] Les déficiences reprochées à 9094 et T2MC sont énoncées dans les Avis d'intention et de convocation (avis) que les services juridiques de la Commission leur ont transmis le 20 juillet 2011, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[4] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans les dossiers de comportement (dossiers) respectifs de 9094 et T2MC.

[5] Ces dossiers sont constitués par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[6] La Commission est saisie de l'affaire puisqu'il est inscrit au volet propriétaire du dossier de 9094, pour la période du 11 mai 2009 au 10 mai 2011, la combinaison suivante d'événements qui se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an ou moins :

- une infraction critique constatée le 22 octobre 2010 pour une surcharge de 20 % et plus et;
- une deuxième infraction critique constatée le 21 janvier 2011 pour une surcharge de 20 % et plus.

[7] En plus des infractions critiques, le dossier pour la période du 11 mai 2009 au 10 mai 2011 se résume ainsi :

	<u>Nombre de points</u>	<u>Nombre de points à ne pas atteindre</u>
Évaluation du propriétaire :		
Sécurité des véhicules	2	4
Évaluation de l'exploitant :		
Sécurité des opérations	18	29
Conformité aux normes de charges	4	17
Implication dans les accidents	6	14
Comportement global de l'exploitant	28	36

[8] Deux véhicules lourds appartenant à 9094 ont fait l'objet de mises hors service à la suite de vérification mécanique par des inspecteurs de Contrôle routier Québec. Ces deux événements sont inscrits au dossier de l'entreprise, à la zone de comportement « Sécurité des véhicules ». Ils ont été constatés les 19 février et 7 juin 2010 et concernent une roue fissurée de même qu'une fuite d'air sur le frein de service sur l'un et l'autre des véhicules lourds.

[9] Huit infractions en vertu du *Code de la sécurité routière*<sup>2</sup> (le *Code*) sont inscrites au dossier de 9094. Elles se détaillent ainsi :

Date	Endroit	Événement	Référence (Code de la sécurité routière)	Pondération
1) 2010-03-15	QC	Rapport de vérification	Article 519.3	2
2) 2010-06-07	QC	Non-respect des heures	Article 519.8.1	0
3) 2010-06-07	QC	Mise hors-service conducteur		3
4) 2010-10-13	QC	Chargement non-conforme	Article 471	3
5) 2010-10-22	QC	Permis spécial de circulation	Article 513	2
6) 2011-01-21	QC	Chargement non-conforme	Article 471	3
7) 2011-02-21	QC	Permis spécial de circulation	Article 513	3
8) 2011-03-30	QC	Permis spécial de circulation	Article 513	2

Total : 18

[10] Deux événements relatifs à des véhicules en situation de surcharges sont inscrits à la section « Conformité aux normes de charges ». Ces surcharges ont été constatées les 15 mars 2010 et 11 avril 2011.

[11] Deux accidents sont également inscrits à la section « Implication dans les accidents ». Ils ont eu lieu le 2 juin 2010 et 26 janvier 2011.

[12] T2MC est une entreprise apparentée à 9094. Elle exploite aussi des véhicules lourds.

[13] Le dossier de cette entreprise, pour la période du 5 mars 2009 au 4 mars 2011, fait état de deux événements critiques qui ont été constatés les 15 mars 2010 et 3 mars 2011. Le premier découle de quatre défauts mécaniques sur quatre systèmes mécaniques différents sur le véhicule immatriculé RV75787 alors que le deuxième concerne trois défauts qualifiés de majeures sur trois systèmes mécaniques différents sur le véhicule immatriculé L397416.

<sup>2</sup> L.R.Q. c. C-24.2.

[14] Un seul événement est inscrit au dossier de T2MC. Il s'agit d'un accident ne causant que des dommages matériels qui est survenu le 14 avril 2010.

### **La mise à jour des dossiers**

[15] La mise à jour du dossier de 9094 en date du 6 septembre 2011 n'indique aucun ajout d'infraction. Celle de T2MC pour la même date révèle que le seul événement inscrit jusqu'alors n'apparaît plus au dossier. Toutefois, trois infractions au *Code* se sont ajoutées. Elles concernent la vérification d'un véhicule lourd avant son départ de même que deux infractions relatives à un permis spécial de circulation. La première infraction a été constatée le 3 mars 2011 alors que les deux autres se sont produites le 21 juin 2011.

### **Lettres d'information et avis de transmission du dossier à la Commission**

[16] Les 23 février 2010, 8 juin 2010 et 4 novembre 2010, la SAAQ transmettait à 9094 des avertissements à l'égard de la dégradation de son dossier. L'entreprise était informée que l'ajout de nouveaux événements pourrait entraîner la transmission du dossier à la Commission.

[17] Le 15 avril 2011, la SAAQ avisait 9094 de la transmission de son dossier à la Commission puisque l'on y retrouvait la combinaison d'événements mentionnée au paragraphe [6]. Ces événements s'étant produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an ou moins.

### **Inspection en entreprise**

[18] Le 27 avril 2011, T2MC a reçu la visite d'une inspectrice de la Commission, Gina Rochette (l'inspectrice), afin de contrôler les moyens et les mesures mis en place pour assurer le respect de la *Loi*.

[19] L'inspectrice a constaté :

- que T2MC possède une politique écrite en matière de la gestion de la sécurité des transports de même que des mesures disciplinaires pour les conducteurs responsables d'infractions;
- que la vérification périodique des permis de conduire des conducteurs de véhicules lourds est effectuée régulièrement;
- que les conducteurs produisent leurs fiches journalières des heures de conduite et de repos, mais qu'elles ne sont pas complétées conformément à la réglementation actuelle;

- que les conducteurs ont l'obligation de compléter un rapport de vérification avant chaque départ;
- qu'il est difficile de déterminer si les déficiences notées sur les rapports de vérification avant départ ont été réparées dans les délais prévus à la réglementation; le système de classement n'étant pas approprié pour effectuer une telle vérification;
- que les véhicules sont tous équipés de cadrans à air permettant d'évaluer la masse totale en charge;
- que T2MC n'effectue pas le transport de marchandises et de matières dangereuses;
- que T2MC dispose d'une politique et de procédures en cas d'accidents impliquant un de ses véhicules lourds;
- que la vérification des dossiers de conducteurs a permis de constater qu'ils contenaient les documents exigés par la réglementation;
- que la vérification de dix dossiers de véhicules a permis de constater que pour tous ces dossiers, il manquait les renseignements relatifs à l'entretien obligatoire aux six mois, soit, les fiches d'entretiens, le calendrier des entretiens et un registre des mesures de freins.

### **Profil de l'entreprise**

[20] Fondée en 1997, T2MC est une entreprise qui se spécialise dans le transport de bois d'oeuvre. Les transports sont effectués en totalité à l'extérieur d'un rayon de 160 km de son port d'attache. Environ 80 % des déplacements s'effectuent de la scierie Opitciwan, située à Obedjiwan, jusqu'aux moulins situés dans les municipalités de Roberval, Normandin, Saint-Prime ou Saint-Félicien.

[21] L'entreprise est en opération tout au long de l'année. Les transports s'effectuent du lundi au vendredi, de jour comme de nuit. Une moyenne de 180 000 kilomètres par camion serait parcourue annuellement.

[22] Au moment de la visite de l'inspectrice, T2MC n'employait aucun conducteur puisqu'en janvier 2011, les trois conducteurs de l'entreprise ont été transférés vers celle apparentée 9094 faisant affaire sous la raison sociale « Nikanik ».

[23] Les deux entreprises sont gérées comme une seule et même identité.

[24] 9094 et T2MC sont inscrites respectivement au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission depuis le 4 avril 2001 et 1<sup>er</sup> avril 1999. Leur cote de sécurité porte la mention « satisfaisant ».

[25] Actuellement, T2MC possède six tracteurs et six semi-remorques alors que 9094 n'est plus propriétaire de véhicules lourds. Tous les véhicules moteurs sont équipés de limiteurs de vitesse dont la limite de vitesse maximale varie entre 92 et 97 km/heure. Ils sont également munis de régleurs de freins automatiques.

[26] L'entreprise dispose d'installations pour l'entretien de ses véhicules de même qu'un inventaire de pièces. Trois mécaniciens à temps complet et un à temps partiel sont à l'emploi de T2MC. Ils possèdent entre 20 et 40 ans d'expérience en mécanique.

[27] Les vérifications mécaniques périodiques annuelles (CVM) des véhicules lourds sont confiées à des garages spécialisés.

[28] Les conducteurs de 9094 conduisent les véhicules appartenant à T2MC.

[29] Des informations obtenues à partir du fichier du Registraire des entreprises du Québec, Christian Deschênes est actionnaire, président et seul administrateur de 9094 et de T2MC. Il est responsable des activités de transport et des obligations découlant de l'application de la *Loi*.

[30] Christian Deschênes est secondé par Hélène Brossard pour la tenue des dossiers des conducteurs et des véhicules.

### **Les témoignages**

[31] 9094 et T2MC étaient présentes à l'audience tenue le 19 septembre 2011. Par choix, elles n'étaient pas représentées par avocat.

[32] Par son témoignage, Christian Deschênes indique qu'il est conscient de la problématique reliée aux deux surcharges critiques. Il mentionne que l'infraction commise le 22 octobre 2010 découle d'une initiative du conducteur au volant de l'ensemble routier alors qu'il n'était pas autorisé de circuler sur les chemins publics. Exceptionnellement, ce fardier était conduit par un conducteur à l'emploi d'une compagnie papetière qui souhaitait le déplacer. Il ignorait qu'il ne pouvait circuler sur quelque chemin public que ce soit sans détenir un permis spécial de circulation.

[33] Suite à cet événement, le conducteur fautif a été rencontré et a fait l'objet d'avertissements. Aucune autre infraction au *Code de la sécurité routière* n'a été commise de sa part.

[34] Quant à la surcharge critique constatée le 21 janvier 2011, Christian Deschênes affirme qu'une omission du conducteur est à l'origine de cet événement. Selon le président de 9094, le conducteur aurait circulé sur les chemins publics sans s'assurer qu'il détenait le permis spécial de circulation qui est nécessaire pour le transport de l'équipement sur la semi-remorque. De plus, il ne se serait pas assuré que son chargement soit solidement retenu de manière à ce que celui-ci ne puisse se déplacer. Cette dernière omission lui a valu un autre constat d'infraction.

[35] Tout comme l'autre conducteur responsable de la surcharge critique, il a reçu un d'avertissement. On ne retrouve aucune autre infraction au *Code de la sécurité routière* commise de sa part.

[36] Christian Deschênes affirme que les deux événements critiques inscrits au dossier de T2MC découlent de vérification avant départ incomplète. À son avis, ils ne sont pas tributaires d'un manque de ressources dans l'entretien mécanique des véhicules. T2MC dispose d'un garage de mécanique d'une superficie d'environ 80 x 80 pieds dans lequel, est conservé un inventaire de pièces nécessaires à l'entretien général des véhicules. Il est fonctionnel du lundi au vendredi de six heures à minuit. L'entreprise emploie trois mécaniciens à temps complet et un à temps partiel. Ils possèdent tous entre 20 et 40 ans d'expérience en mécanique.

[37] À la suite de ces événements, Christian Deschênes a imposé une suspension de travail d'une durée de deux semaines au conducteur responsable de l'infraction critique du 15 mars 2010 alors que le conducteur responsable de l'autre infraction critique, constatée le 3 mars 2011, a été averti sérieusement.

[38] Christian Deschênes a déclaré que le conducteur ayant fait l'objet d'une suspension n'est pas actuellement à l'emploi de T2MC ou de 9094. Il n'a plus l'intention de faire appel à ses services.

[39] Par ailleurs, le responsable des activités de transport s'est assuré que tous les conducteurs ont en leur possession les permis spéciaux qui sont nécessaires pour circuler sur les chemins publics, et ce, en conformité avec la réglementation. Il a remplacé le panneau de signalisation sur le véhicule qui était à l'origine de l'infraction commise le 21 juin 2011 dans le cadre d'un transport nécessitant l'utilisation d'un permis spécial.

[40] Christian Deschênes est d'avis que ces mesures correctives permettront d'éviter de commettre d'autres infractions similaires à celles inscrites au dossier de 9094 et de T2MC.

[41] Dernièrement, les conducteurs ont réussi leur diplôme d'études professionnelles en « transport par camion » via la reconnaissance des acquis et des compétences. Ceux-ci ont été évalués par un enseignant d'un centre professionnel en transport et ils ont complété avec succès les dix compétences du programme menant à l'obtention du diplôme.

[42] Christian Deschênes et la personne responsable de la tenue des dossiers ont suivi une formation sur la *Loi* axée sur la gestion administrative de la sécurité routière. Ils sont d'avis que cette formation leur permettra d'apporter les correctifs nécessaires afin que les dossiers de véhicules et les fiches journalières d'heures de conduite soient conformes à la réglementation.

[43] Des avertissements ont été transmis aux conducteurs quant au respect de la réglementation.

[44] Christian Deschênes est convaincu qu'il s'agit de correctifs appropriés pour garantir aux usagers des chemins publics, un comportement sécuritaire de la part de ses conducteurs.

[45] L'avocat de la Commission est d'avis que 9094 et T2MC ont pris conscience du nombre d'infractions inscrites à leur dossier et qu'elles ont pris les mesures requises pour les éliminer.

## **LE DROIT**

[46] 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.

[47] La Commission peut attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue que le comportement d'une personne peut être remédié par des mesures aux déficiences constatées.

[48] L'article 28 de la *Loi* permet à la Commission d'attribuer ou de maintenir une cote de sécurité de niveau « conditionnel », d'imposer toute condition visant à corriger les déficiences constatées et de prendre toute mesure appropriée et raisonnable.

[49] Les conditions peuvent viser les véhicules lourds, la qualification des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise.

[50] L'article 36 de la *Loi* prévoit que la Commission peut considérer les mesures correctrices apportées par une personne inscrite.

### **ANALYSE et DÉCISION**

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

[52] La politique d'évaluation et le système de pointage introduit par la SAAQ ne lient pas la Commission dans son évaluation du comportement d'une personne visée, mais constituent plutôt des outils permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission<sup>3</sup>. Aussi, il n'appartient pas à la Commission de s'ingérer dans l'analyse faite par la SAAQ dans la gestion de sa politique d'évaluation concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds qu'elle a établie, pour les événements retenus par cette dernière dans la constitution du dossier d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds. La SAAQ utilise les outils qui lui sont donnés par la *Loi* et le *Règlement* et établit ses propres normes administratives pour inscrire les événements qui constituent le dossier et permettre ainsi une évaluation continue du dossier d'un propriétaire et exploitant.

[53] Le dossier de 9094 et de T2MC ont été transmis à la Commission puisqu'il est inscrit au volet propriétaire, une combinaison d'événements critiques qui se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an ou moins.

[54] Des explications fournies par le président des entreprises, la Commission comprend qu'il ne s'agit pas d'infractions reliées à une insouciance de gestion de la sécurité routière.

---

<sup>3</sup> Voir notamment les décisions : *Transport Jenkins ltée* (9 octobre 2002), n° QCRC02-00455, *Remorquage des Chutes inc.* (9 février 2004), n° QCRC04-00024 et *9110-1691 Québec inc.* et *Luc Girard* (31 mai 2004), n° QCRC04-00102 (Commission des transports).

[55] Le témoignage de Christian Deschênes démontre que 9094 et T2MC ont mis en place des correctifs qui permettront d'améliorer leur comportement en matière de sécurité routière. Les entreprises ont posé des gestes et pris toutes les mesures pour que, raisonnablement, ses déficiences soient corrigées et ne se répètent plus.

[56] La mise à jour du dossier n'indique aucun autre événement critique ni de nouvelles mises hors service de véhicules lourds depuis la mise en place des mesures correctives. La dernière mise hors service de véhicule lourd datant du 3 mars 2011.

[57] Christian Deschênes s'est assuré qu'il possède l'ensemble des connaissances qui sont nécessaires pour respecter les obligations d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds. Lui et la personne responsable de la tenue des dossiers de conducteurs et de véhicules ont suivi une formation axée sur le volet administratif de la *Loi*.

[58] 9094 et T2MC se sont montrées sérieuses dans leur souci de remédier à leurs déficiences. Des changements ont été apportés afin de corriger la situation.

[59] La Commission considère qu'il s'agit de mesures appropriées.

[60] Considérant l'ensemble des mesures correctives apportées, la Commission constate que les dossiers de 9094 et T2MC sont acceptables quant au respect des lois et règlements qui lui sont applicables en matière de sécurité routière et pour préserver l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique.

## **CONCLUSION**

[61] De l'avis de la Commission, les déficiences de 9094 et T2MC ont été corrigées. Il n'y a pas lieu de modifier leur cote de sécurité portant la mention « satisfaisant ».

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

**REJETTE** la demande;

**MAINTIENT** la cote de sécurité de 9094-0529 Québec inc. (NIR: R-032687-7), portant la mention « satisfaisant »;

**MAINTIENT** la cote de sécurité de Transport 2 MC inc.  
(NIR: R-003270-7), portant la mention « satisfaisant ».

Christian Jobin  
Membre de la Commission

c.c. M<sup>e</sup> Pierre Darveau, pour la Commission des transports du Québec