

Décision : MCRC01-00046

Numéro de référence : M01-80101-3

Date de la décision : Le 4 avril 2001

Endroit : Québec

Date de l'audience : Les 12, 13 et 14 mars 2001

Présent : Pierre Gimaïel
Vice-président

Personne(s) visée(s) :

2-Q-30033C-683-P

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
200, Chemin Sainte-Foy, 7e étage
Québec (Québec)
G1R 5V5

- agissant de sa propre initiative -

3094-8855 QUÉBEC INC.
2575, rue Dalton
Sainte-Foy (Québec)
G1P 3S7

- intimée -

Procureur de la Commission : Me Léonce Girard
Procureur de l'intimée : Me Daniel Bureau, LES AVOCATS POULIOT
L'ÉCUYER S.E.N.C.

Le 1^{er} mars 2001, la Commission a fait parvenir à la partie intimée l'avis d'intention et de convocation suivant :

« POSTE CERTIFIÉE

AVIS D'INTENTION ET DE CONVOCATION

(Art. 26 à 38 *Loi concernant les propriétaires
et exploitants de véhicules lourds*)
(L.Q. 1998, chapitre 40)

(Art.40, Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12))

N° de référence : M01-80101-3
N° de demande : 2-Q-30033C-683-P
NIR : R-003739-1

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Agissant d'office

et

3094-8855 QUÉBEC INC.
2575, rue Dalton
Sainte-Foy (Québec)
G1P 3S7
Intimée

1. La Commission des transports du Québec (ci-après appelée la Commission), après examen d'une proposition faite par la Société de l'assurance automobile du Québec (ci-après appelée la Société), et après considération des éléments rapportés dans un rapport de vérification de comportement effectué par le Service de l'inspection et de la vérification de la Commission des transports du Québec, avise l'intimée de son intention d'analyser 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* (L.Q. 1998, ch.40) en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier, et à cette fin, elle entend plus particulièrement examiner les faits et événements décrits aux paragraphes qui suivent;
 2. La Commission avise également l'intimée de son intention de modifier, suspendre ou révoquer les permis de transport par autobus de catégorie nolisé détenus par elle et portant les numéros 3-Q-001053-001A et 002B, le tout pour les motifs exposés aux paragraphes qui suivent;
 3. Selon les informations détenues par la Commission, l'intimée est inscrite au Registre de la Commission avec une cote comportant la mention satisfaisant;
 4. La Société, selon sa politique administrative, a identifié l'intimée comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque;
 5. Après évaluation, la Société a transmis à la Commission l'état de dossier de l'intimée pour la période du 1er juillet 1999 au 19 décembre 2000;
 6. La raison pour laquelle le dossier de l'intimée est soumis à la Commission est que ce propriétaire et exploitant a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement «Sécurité des opérations» en accumulant 21 points alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules, à titre d'exploitant, est de 17 (124%);
 7. Plus particulièrement, il appert des fichiers informatisés de la Société, que l'intimée s'est vue imputer plusieurs infractions au Code de la sécurité routière (L.R.Q. c. C-24.2) ou divers autres événements, le tout résultant de son propre comportement ou de celui de ses conducteurs.
- Ainsi, au cours de la période du 1er juillet 1999 au 19 décembre 2000, on peut constater au dossier de l'intimée:
- 58 certificats de vérification mécanique émis relativement à la sécurité des véhicules ayant conduit à 7 mises hors services et comportant globalement 13 défauts majeurs et 187 mineurs;
 - 35 infractions relatives à la sécurité des opérations;

- 7 accidents;
- 3 inspections en entreprise ayant généré 30 infractions au Code de la sécurité routière;

Par ailleurs, au cours de la période du 19 décembre 1998 au 30 juin 1999, on constate également au dossier de l'intimée:

- 5 infractions au Code de la sécurité routière;
- 1 infraction à la Loi sur les transports;
- 4 accidents;

8.11 apparaît également des vérifications effectuées par la Commission que l'intimée avait, en date du 1er février 2001, des amendes impayées pour un montant de 3 906,00 \$;

9.11 apparaît aussi du rapport de vérification de comportement effectué par le Service de l'inspection et de vérification de la Commission des transports du Québec que:

- l'intimée ne vérifie pas à l'embauche et périodiquement la validité des permis de conduire de ses conducteurs auprès de la SAAQ;
- l'intimée n'a pas mis en place de programme de formation en matière de sécurité routière;
- l'intimée n'a pas mis en place de politique relative à la vitesse de circulation de ses véhicules ni relativement à la validité des permis de conduire de ses conducteurs ou à la consommation de drogues et alcool ou à la politique de l'embauche;
- les dossiers des conducteurs de l'intimée sont incomplets eu égard aux documents exigés réglementairement;
- les fiches journalières d'heures de conduite et de travail des conducteurs de l'intimée comportent de nombreuses anomalies;
- les rapports de vérification avant départ des véhicules de l'intimée de même que les fiches d'entretien comportent des anomalies également;

10.Considérant les faits mentionnés précédemment, la Commission donne avis à l'intimée de son intention de tenir une audition aux fins d'enquêter sur l'ensemble du comportement de son entreprise et sur toutes ses politiques en matière de sécurité routière de même que sur la conformité de l'exploitation de ses permis de transport par autobus et la qualité des services à laquelle le public est en droit de s'attendre eu égard aux circonstances et eu égard à l'ensemble des prescriptions légales et réglementaires applicables à ses opérations;

11.À cette occasion, la Commission entend examiner le dossier de l'intimée et l'invite à lui faire part des systèmes et politiques de gestion établis dans son entreprise en regard des éléments suivants:

- sécurité des véhicules;
- sécurité des opérations;
- respect des exigences légales et réglementaires applicables à l'exploitation de ses services de transport;

ainsi que tout autre élément lui permettant d'évaluer les divers aspects du comportement de l'entreprise dans l'exploitation et l'offre de services de transport;

12.Dans l'hypothèse où la véracité des allégations susdites serait démontrée, avis est donné à l'intimée que dans le cadre des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 26 à 38 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, la Commission pourrait, si elle le juge nécessaire, rendre une décision pour:

.déclarer l'intimée totalement ou partiellement inapte à l'exploitation d'un véhicule lourd;

.interdire la mise en circulation ou l'exploitation de certains véhicules possédés ou exploités par l'intimée;
.prendre toute autre mesure jugée appropriée;
.attribuer à l'intimée une cote portant la mention «insatisfaisant» ou «conditionnel»;

13. Avis est également donné que dans le cadre des dispositions de l'article 40 de la Loi sur les transports et de celles du règlement sur le transport par autobus, la Commission pourrait, dans l'hypothèse où la véracité des allégations relatives aux manquements aux lois et règlements de transport serait démontrée, rendre une décision modifiant, suspendant ou révoquant les permis de transport par autobus de catégorie nolisé portant les numéros 3-Q-001053-001A et 3-Q-001053-002B détenus par l'intimée et dont la délivrance a été autorisée par les décisions portant les numéros QPVC96-00043 et MPVC97-00110;

14. En vue de statuer sur tout ce qui précède, l'intimée est convoquée, sans autre avis ni délai, à une audience publique qui se tiendra au lieu, date et heure mentionnés dans l'annexe ci-jointe;

L'intimée peut également faire parvenir à la Commission, par écrit, ses observations et documents dans un délai de 10 jours de la réception du présent avis;

À défaut par l'intimée de se présenter à l'audience, personnellement ou par représentant, la Commission pourra rendre une décision sur les renseignements contenus au dossier et sur les observations, arguments ou documents que l'intimée pourrait lui avoir fait parvenir, le cas échéant.

p.j. -État de dossier de la SAAQ du 1er juillet 1999 au 19 décembre 2000;
-Synthèse du dossier de comportement du 19 décembre 1998 au 19 décembre 2000;
-Rapport de vérification de comportement effectué par le Service d'inspection de la Commission des transports du Québec.

c.c. Société de l'assurance automobile du Québec »

LA PREUVE

L'intimée fut convoquée à une audience tenue à Québec, les 12, 13 et 14 mars 2001. Le procureur de la Commission souligne en début d'audience que la présente procédure a pour objectif d'analyser le comportement de l'intimée en matière de gestion de la sécurité routière en regard des obligations qui lui sont dévolues et qui découlent de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*¹. De plus, la procédure vise à vérifier des allégations à l'effet que le transporteur aurait transgressé la *Loi sur les transports*² et le *Règlement sur le transport par autobus*³, s'exposant ainsi, advenant que les faits allégués s'avèrent véridiques, à des sanctions administratives pouvant mener à la suspension ou à la révocation des permis de transport par autobus qu'elle détient.

¹ L.R.Q., c. P-30.3

² L.R.Q., c. T-12

³ Décret 1991-86, 19 décembre 1986

Le procureur de l'intimée soutient quant à lui que les conclusions recherchées par la demande auraient dû donner lieu à deux procédures distinctes. La Commission est d'avis que sa juridiction porte autant sur l'aspect de la gestion de la sécurité, par l'effet de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* que sur l'exploitation faite des permis, par l'effet de la *Loi sur les transports* et du *Règlement sur le transport par autobus*. Les deux volets de la procédure peuvent ainsi être traités dans la même affaire. Il est du rôle de la Commission d'analyser tous les éléments se rapportant à l'exploitation du transporteur. Ce dernier a l'obligation de respecter la réglementation dans son ensemble; il est donc du ressort de la Commission d'analyser le respect des lois et des règlements en vigueur au Québec et de rendre une décision en considération des faits mis en preuve.

En regard de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, la Commission se doit d'apporter des correctifs aux carences détectées dans le comportement du transporteur. De plus, elle a le mandat de veiller au respect de la *Loi sur les transports* et des différents règlements qui en découlent. Elle doit cependant, comme l'exige l'article 5 de la *Loi sur la Justice administrative*⁴, laisser à la personne intimée la possibilité de présenter ses observations avant de rendre une décision finale pouvant comporter une sanction.

La présente procédure identifie clairement les faits allégués et les conclusions recherchées tout en référant aux lois concernées. L'intimée a été avisée de la procédure en son entier et elle a eu l'opportunité de présenter ses observations lors de l'audition de l'affaire. La Commission considère que lorsque des allégations portent aussi bien sur le respect de la réglementation économique que sur la vérification du comportement en matière de sécurité, il est fonctionnel d'entendre les parties dans une seule et même audition, permettant ainsi aux représentants de l'intimée de témoigner de la gestion complète de l'entreprise.

Mme Hélène Poirier, technicienne en administration à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), M. Michel Nicolas, inspecteur à la SAAQ, M. Guy Roy, inspecteur en entreprise à la SAAQ, Mme Charline Morin, inspectrice au Service de l'inspection et de la vérification à la CTQ, ainsi que M. Yvan Morissette, président et directeur-général de l'entreprise intimée, M. Martin Gagné, directeur des Opérations et Mme

⁴ L.R.Q., c. J-3

Martine Bélanger, superviseure du garage ont été entendus lors de l'audition.

La Commission retient de ces témoignages que M. Yvan Morissette oeuvre dans le domaine du transport par autobus depuis 1982, année où il a fondé Autobus Fleur de Lys inc. Il s'est départi de cette entreprise en 1991 au profit de son frère, Georges Morissette, pour démarrer la compagnie intimée en 1993. Il en était jusqu'à tout récemment le seul actionnaire. Dernièrement, le Fonds d'action de la CSN s'y est impliqué financièrement. Il précise qu'il attend que la transaction soit finalisée avant d'introduire une demande de maintien des permis détenus par 3094-8855 QUÉBEC INC.

Il explique que 95% du chiffre d'affaires du transporteur provient de tournées de touristes français, allemands, japonais et hispaniques dont l'origine et la destination s'effectuent dans les aéroports internationaux. En l'an 2000, l'entreprise a généralement opéré ses services à l'aide de 54 autobus. Toutefois, lors de la période de pointe du mois de septembre, la flotte s'est élevée jusqu'à 100 véhicules. Après avoir procédé à la vente de 12 autocars, le transporteur en a acquis de nouveaux, mais en moins grand nombre, diminuant ainsi la totalité de sa flotte, incluant les véhicules loués à long terme, à 27. Il entend n'opérer ses services qu'avec ces derniers au cours des quatre prochaines années. De plus, 3094-8855 QUÉBEC INC. possède également une vingtaine d'autobus immatriculés à son nom, mais appartenant à R & J McMynn, locateur d'autobus, à des fins de location dans l'est du Canada et des États-Unis.

L'entreprise a connu une croissance rapide, son chiffre d'affaires passant de 300 000 \$ en 1993 à 7 000 000 \$ en 1997. M. Morissette a exprimé le désir de freiner cette croissance rapide, soutenant même qu'il préfère diminuer le chiffre d'affaires afin d'être en position de mieux rencontrer toutes les obligations découlant de la réglementation en vigueur qui, selon lui, est de plus en plus exigeante.

Les services d'entretien préventif et de réparation des véhicules sont effectués dans l'entreprise même qui possède un garage de 22 000 pi². L'entreprise a reçu son accréditation au programme d'entretien préventif (PEP) de la SAAQ en novembre 1999. Elle compte sur la présence de M. Martin Lachance, lequel a obtenu une attestation au programme PEP, et de M. Claude Poulin qui jouit de plus de quinze ans d'expérience à titre de mécanicien. M. Martin Gagné, qui a été trois ans à l'emploi de Autobus La Québécoise inc., est directeur de la flotte depuis le mois de juillet 2000. Mme

Martine Bélanger étant à l'emploi de l'intimée depuis juin 1998, agit à titre de superviseuse de l'atelier d'entretien mécanique.

Il ressort des témoignages, dont celui de M. Morissette, que la présence d'un contremaître qualifié et expérimenté à la direction de l'atelier d'entretien mécanique de l'entreprise est essentielle afin d'assurer un contrôle plus serré de la qualité des réparations et de l'entretien préventif effectués sur les véhicules.

L'intimée a produit la liste des 42 conducteurs permanents oeuvrant au sein de l'entreprise. Elle a aussi déposé une liste de 19 chauffeurs, dont certains ont été responsables des infractions commises identifiées à la présente procédure, et qui ne sont plus membres du personnel.

VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Le dossier d'évaluation du comportement des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (dossier PEVL) de l'intimée à la SAAQ démontre que le seuil maximal du comportement global de l'exploitant a été largement dépassé, ce dernier s'établissant à 43/26. Les principales carences constatées sont au niveau de la sécurité des opérations (39/17) ainsi qu'au chapitre de la sécurité des véhicules (7 mises hors service sur un total autorisé de 9). Il ressort de l'analyse du dossier de l'intimée et des témoignages entendus que les infractions pour excès de vitesse, celle pour avoir omis de s'arrêter à un feu rouge ainsi que le non-respect des règles des heures de conduite constituent les principaux manquements à la réglementation.

Des 7 mises hors service, 4 ont été occasionnées par des problèmes constatés aux freins et 3 proviennent d'anomalies aux pneus/roues/essieux. Ces incidents démontrent des défaillances à l'atelier d'entretien mécanique de l'intimée, de façon plus spécifique, au contrôle de la qualité du travail effectué. On compte 6 infractions pour excès de vitesse dont 5 pour lesquelles un plaidoyer de culpabilité a été enregistré. Ces dépassements de la limite de vitesse permise varient de 17 à 33 km/h et se sont produits dans des zones où la vitesse permise se situe aussi bien à 50 qu'à 90 ou 100 km/h. Lors de l'audience, le président de l'intimée a informé la Commission que ses véhicules étaient dotés de limiteurs de vitesse réglés à 115 km/h et qu'il entendait les réduire à 108 km/h. De plus, un de ses véhicules a été responsable d'un accident avec blessé en heurtant une voiture qui était stationnaire afin de respecter la

réglementation l'obligeant à arrêter lorsque les clignotants d'un autobus scolaire sont en fonction.

Considérant le besoin en formation pour ses chauffeurs, M. Morissette souligne qu'il organise annuellement trois rencontres leur étant destinées. La prochaine réunion, toujours prévue au mois de mars, a pour but d'affecter un autobus à chaque conducteur. Une deuxième doit être tenue bientôt et se fera sous forme de formation portant sur la ronde de sécurité avant départ. En ce qui concerne l'aspect de la gestion de la sécurité et la formation du personnel de l'entreprise, M. Morissette souligne avoir pris entente avec M. Jean Hamelin du Centre de formation en transport de Charlesbourg afin que ce dernier prenne la direction de la formation du personnel de l'entreprise.

En regard de l'entretien mécanique des véhicules, bien qu'il considère que sa flotte soit en bon état et surtout constituée d'autobus neufs, il lui est apparu évident qu'il se doit de renforcer le contrôle de la qualité à l'atelier mécanique afin d'éviter d'autres mises hors service. Il admet que des défaillances à ce chapitre ont pu affecter la qualité des entretiens effectués. Les anomalies constatées aux freins ainsi qu'aux pneus/roues /essieux laissent dénoter de graves carences mettant en danger la sécurité des usagers du réseau routier ainsi que celle des passagers prenant place à bord des véhicules de l'intimée. M. Morissette entend procéder à l'embauche d'un directeur d'atelier, soit M. Vianney Veilleux, qui assurera la supervision des opérations du garage et le contrôle de la qualité des travaux effectués au chapitre des réparations et de l'entretien préventif.

Les infractions pour excès de vitesse, celle pour avoir omis de s'arrêter à un feu rouge ainsi que l'accident dont fut responsable un des chauffeurs laissent planer un doute sérieux sur la préoccupation de ces derniers à conduire prudemment et ce, dans le but d'assurer la sécurité de leurs passagers et des utilisateurs du réseau routier et de préserver le droit de circuler de l'entreprise.

Le transporteur s'est aussi vu émettre des constats d'infraction en regard du respect des heures de conduite. Or il ressort des témoignages entendus que ces infractions découlaient du fait que le chauffeur de remplacement à bord du véhicule ne pouvait dormir dans une couchette isolée conforme aux normes réglementaires. Afin de régulariser cette situation, l'entreprise a fait installer dernièrement des couchettes isolées qui répondent aux exigences réglementaires, comme en fait foi une lettre de la SAAQ déposée au cours de l'audience.

RÉGLEMENTATION PERTINENTE

L'article 29 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* établit l'action que doit poser la Commission dans le cas où elle constate un comportement dangereux pour les usagers du réseau routier. Cet article se lit comme suit :

« 29. La Commission déclare partiellement inapte la personne qui :

1° à son avis, a mis en danger, par ses agissements ou ses omissions, la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis l'intégrité de ce réseau;

[...] »

ANALYSE

La Commission doit en premier lieu souligner la bonne foi de M. Morissette qui a consenti à ce que la cote « conditionnel » soit attribuée à l'inscription de son entreprise au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Il a aussi donné son accord à ce que l'inscription de l'intimée soit assortie de conditions visant à remédier aux lacunes décelées au niveau de la gestion de la sécurité. Il a d'ailleurs identifié lui-même certaines d'entre elles.

L'entreprise possède déjà une politique de formation de son personnel en ce qui concerne la route de sécurité et l'entretien mécanique. Elle a déjà mis en place un système de dossiers en ce qui concerne les véhicules et les chauffeurs. Il ressort des faits mis en évidence lors de l'audition que les rapports journaliers sur l'état des véhicules sont assidûment remplis. Par contre, les réparations qui doivent être effectuées à l'atelier mécanique ne le sont pas toujours adéquatement. L'embauche d'une personne expérimentée et compétente, soit M. Vianney Veilleux, à la direction de l'atelier mécanique s'avère une solution concrète et urgente. La volonté de la compagnie de procéder rapidement en ce sens démontre la prise de conscience et la détermination de M. Morissette pour remédier aux défaillances du système de gestion de la sécurité dans l'entreprise. La Commission imposera donc cette condition.

Il a de plus consenti à suivre lui-même, ainsi qu'un des gestionnaires de la compagnie, une formation spécifique portant sur les obligations découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* et ce, aussi rapidement que possible. Il est important que

La mentalité de gestion de la sécurité soit d'abord bien implantée dans la tête des dirigeants de l'organisation afin qu'elle puisse ensuite être inculquée à tout le personnel. La Commission va donc imposer la condition que MM. Yvan Morissette et Claude De Gaspé Beaubien reçoivent une formation spécifique aux obligations pour les gestionnaires en transport découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

Chez 3094-8855 QUÉBEC INC. les activités de transport sont surtout concentrées pendant la période de mars à octobre. La flotte de véhicules est même passée à une centaine d'autobus en l'an 2000. Les chauffeurs ont à effectuer de longues tournées de plusieurs jours. Les arrivées et départs des touristes aux aéroports sont chargés et quelquefois l'horaire est modifiée en cours de saison, ajoutant une pression additionnelle aux employés du transporteur. La Commission ne peut tolérer que ces facteurs occasionnent un relâchement au niveau de la sécurité routière. La prise de conscience par les chauffeurs de l'obligation qu'ils ont de respecter le *Code de la sécurité routière*⁵ et de l'impact négatif sur la capacité de l'exploitant à conserver son droit de circuler s'ils commettent des infractions à ce code est essentielle.

La Commission est consciente du fait que la croissance rapide de l'entreprise l'ait forcée à veiller à l'embauche de plusieurs chauffeurs. Les infractions commises constituent une sévère mise en garde à l'égard d'une situation qui fait que la capacité de desservir la plus large clientèle possible ait priorité sur la préoccupation de la sécurité. À ce chapitre, M. Morissette a établi clairement qu'il entend diminuer sa flotte de moitié cette année en n'utilisant qu'une cinquantaine de véhicules dans le but de mieux se plier aux obligations réglementaires. Ceci dénote une prise de conscience de la part du dirigeant de l'entreprise. La Commission va tout de même imposer à l'intimée de faire suivre une formation sur la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* à tous ses chauffeurs.

⁵ L.R.Q., c. C-24.2

LA DÉCISION

Il ressort des faits mis en preuve et des témoignages entendus que les infractions pour excès de vitesse sont beaucoup trop nombreuses. La vitesse excessive est le principal facteur augmentant de manière importante la distance de freinage et peut être cause d'accidents. De plus, les sièges d'autobus n'étant pas munis de ceintures de sécurité, il est évident qu'une décélération rapide à haute vitesse peut être cause de blessures graves aux passagers. La Commission va donc imposer à l'entreprise de ramener la limite de vitesse de ses véhicules à 100km/h.

Par contre, seule une bonne formation donnée aux chauffeurs peut régler le problème des excès de vitesse dans une zone de moins de 90 km/h en leur inculquant la notion de sécurité routière qui devrait primer sur tous les autres aspects du transport. Une formation aux chauffeurs sur le *Code de la sécurité routière* s'avère une nécessité dans le but de les responsabiliser en regard de l'obligation qu'ils ont de s'y plier.

L'intimée est aux prises avec un problème admis par son président au niveau de l'entretien mécanique des véhicules. Ce fait a été porté à l'attention de la Commission et il est du rôle de cette dernière de voir à l'application de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*. La Commission va donc imposer la condition de procéder à l'embauche d'un directeur pour l'atelier mécanique.

La bonne volonté de M. Morissette est appréciable, tout comme la célérité avec laquelle il veut agir pour remédier aux lacunes identifiées. Mais la seule façon pour la Commission de s'assurer que les correctifs nécessaires seront mis en place est de fixer des conditions auxquelles l'entreprise devra répondre pour conserver son droit de circuler. En matière de transport par autobus, l'aspect sécurité prend une double importance car, en plus d'impliquer la notion de partage du réseau routier avec les autres utilisateurs, on doit y ajouter celle de la sécurité des passagers à l'intérieur des véhicules.

Par la cote « conditionnel », la Commission n'entend pas porter un jugement de valeur négatif sur le transporteur qui oeuvre dans le domaine depuis plusieurs années, mais elle veut intervenir dans le processus d'amélioration de la gestion de la sécurité souhaitée par son dirigeant afin de s'assurer de la correction des déficiences constatées.

L'entreprise ayant démontré un comportement qui met en danger la sécurité des usagers du réseau routier par le fait que ses chauffeurs ont commis

plusieurs infractions pour excès de vitesse, qu'un d'entre eux ait été responsable d'un accident ainsi que par le trop grand nombre de mises hors service de certains de ses véhicules, la Commission va donc attribuer la cote comportant la mention « conditionnel » à l'intimée et assortir son inscription au Registre des exploitants et propriétaires de véhicules lourds de conditions qui se retrouvent au dispositif de la présente décision.

Les infractions identifiées au préavis ainsi que les témoignages entendus démontrent que des améliorations doivent être apportées au niveau de la gestion et du contrôle de la qualité dans l'atelier mécanique. Le dirigeant de la compagnie intimée a identifié M. Vianney Veilleux comme étant la personne compétente et disponible pour y remplir adéquatement les fonctions de superviseur. La Commission fait donc de l'embauche du directeur d'atelier mécanique une condition qui sera assortie à l'inscription de l'intimée au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Des formations spécifiques devront être suivies par MM. Yvan Morissette et Claude de Gaspé Beaubien ainsi que par les chauffeurs. Ces derniers seront appelés à recevoir une formation en entreprise supervisée par M. Jean Hamelin du Centre de formation en transport de Charlesbourg, portant sur la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* ainsi que sur le *Code de la sécurité routière*.

Ces deux éléments considérés essentiels par la Commission dans la recherche d'améliorations au comportement du transporteur seront aussi codifiés comme des conditions rattachées à l'inscription de la compagnie numérique au registre.

De plus, la vitesse des véhicules devra être limitée à 100 km/h, telle que mentionnée précédemment.

INFRACTIONS À LA LOI SUR LES TRANSPORTS

La même procédure faisant mention d'infractions à la *Loi sur les transports* et au *Règlement sur le transport par autobus*, la Commission a analysé les faits reprochés à l'intimée. M. Guy Roy, inspecteur en entreprise à la SAAQ, a certifié avoir rencontré M. Mario Bernier, directeur des Opérations chez l'intimée, le 27 novembre 1999. Ce dernier et Mme Stéphanie Moreau, alors à l'emploi de la compagnie numérique, lui ont confirmé qu'entre le 1^{er} septembre 1998 et le 1^{er} février 1999, la compagnie a effectué 42 voyages de

transport nolisé originant de points de service n'étant pas autorisés par les permis qu'elle détient. Certains de ces voyages étaient effectués à partir de Montréal vers des destinations comme New-York et Niagara, tandis que d'autres prenaient origine de divers points de service que l'intimée n'est pas autorisée à desservir par les permis qu'elle détient. Ces faits ont été corroborés par le président de l'intimée. M. Morissette s'est par contre défendu d'avoir volontairement exécuté tous ces mouvements de transport. Selon lui, certains ont été faits en sous-traitance pour Autobus Fleur de Lys (1989) inc. qui est propriété de son frère Georges. Par contre, il fut mis en preuve par l'inspecteur de la SAAQ que cette entreprise a nié par lettre avoir donné quelque autorisation que ce soit à l'intimée d'effectuer ces voyages en son nom.

D'autres mouvements de transport exécutés par M. Michel Provencher entre New-York et Montréal ont aussi été mis en preuve lors de l'audience. À ce chapitre, M. Morissette certifie que le nom de son entreprise était toujours inscrit à ce moment au certificat d'enregistrement des véhicules utilisés par M. Provencher parce qu'il détenait toujours un lien sur les autobus qu'il avait vendus, le prêteur hypothécaire l'ayant obligé à endosser le prêt finançant la transaction. Il soutient que c'est de son propre chef que M. Provencher a effectué ces voyages entre Montréal et New-York, puisque celui-ci était lui-même propriétaire des véhicules. Ces mouvements de transport étaient effectués pour Ken-Tours.

En ce qui concerne les autres voyages illégaux effectués, M. Morissette ne les a pas niés. Il a plutôt avoué les avoir effectués parce qu'il désirait répondre aux besoins de clients importants qui réclamaient ses services. Il a même souligné qu'il en avait tiré une leçon, qu'il diminuait sa flotte et qu'il était prêt à sacrifier des clients pour ne plus se placer dans de telles situations.

Il n'en demeure pas moins que l'intimée a transgressé l'article 40 de la *Loi sur les transports* qui se lit ainsi :

« 40. La Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou d'une personne intéressée, modifier, suspendre ou révoquer le permis d'un transporteur lorsque celui-ci :

a) [...]

b) supprime, réduit ou étend, sans autorisation préalable de la Commission, les services que son permis l'autorise à fournir;

c) [...] »

Dans le cas présent, l'intimée détient un permis de transport par autobus qui l'autorise à effectuer du transport nolisé en partance ou à destination des aéroports internationaux de Sainte-Foy, Dorval et Mirabel, pour une clientèle très spécifique de touristes étrangers qui effectuent une tournée en sols québécois et canadien. Elle détient aussi un permis de transport par autobus qui l'autorise à faire des mouvements de transport nolisé à partir de Saint-Nicolas. En effectuant des voyages à partir de Lévis, Québec ou Montréal elle a étendu les services que l'autorisent à offrir ses permis et ce, sans en avoir obtenu préalablement l'autorisation de la Commission.

Aux différents constats d'infraction émis par la SAAQ, on peut lire principalement les faits suivants : « Titulaire d'un permis de transport nolisé a effectué un voyage d'un endroit non autorisé » ou « A exploité une entreprise extra-provinciale de transport par autocar sans obtenir la licence d'exploitation ».

LA DÉCISION

Bien que M. Morissette se soit défendu d'être l'instigateur de tous les mouvements de transport illégaux qui sont reprochés à son entreprise, il admet avoir volontairement transgressé la *Loi sur les transports* à plusieurs dizaines de reprises, et ce, en toute connaissance de cause. Un tel comportement ne peut être ignoré par la Commission qui est dans l'obligation de sévir dans de telles circonstances. Le désir de s'amender et l'aveu fait par M. Morissette prêchent toutefois pour une certaine clémence. La Commission ne révoquera donc pas les permis de l'intimée mais procédera plutôt à la suspension de ses permis pour une période de deux semaines.

La Commission doit préciser que la suspension desdits permis entraîne la suspension des privilèges qui découlent du paragraphe 1° de l'article 2 du *Règlement sur la location des autobus*⁶. Cet article se lit comme suit :

⁶ Décret 159-86, 19 février 1986

« 2. Aucun permis n'est requis pour fournir les services de location d'autobus suivants :

1° la location d'autobus, entre transporteurs au sens de l'article 3, à la condition qu'une copie de contrat de location soit en la possession du conducteur lors de l'utilisation de cet autobus;

[...] »

L'article 3 du même règlement indique ce qui suit :

« 3. Est un transporteur visé au paragraphe 1° de l'article 2 tout titulaire d'un permis de transport par autobus, [...] »

C'est donc le fait d'être détenteur de permis de transport par autobus qui accorde le privilège de pouvoir louer des véhicules à d'autres transporteurs, eux aussi, détenteurs de permis de transport par autobus, sans détenir de permis de location d'autobus normalement requis pour ce faire. Il est évident que la raison d'être de ce privilège est de donner le plus de flexibilité possible aux titulaires de permis dans leur capacité à desservir adéquatement les requérants de service en tout temps. Or ce privilège ne peut devenir une façon de contourner une sanction de la Commission qui suspend les permis d'un titulaire, en autorisant ce dernier à louer ses véhicules, avec ou sans chauffeur, durant la période de sanction. Il va de soi que le privilège est suspendu de façon implicite durant la période de suspension des permis visés, puisque ces derniers sont les seuls détenus par l'intimée. La suspension enlevant au transporteur le droit d'effectuer du transport nolisé durant la période de sanction, il est logique que les privilèges qui découlent de ce droit le soient aussi. En conclusion, un droit accessoire ne peut être maintenu durant la suspension du droit principal duquel il découle.

VU les témoignages entendus et les pièces déposées au dossier;

VU QUE l'intimée, 3094-8855 QUÉBEC INC., a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier;

VU le consentement de M. Yvan Morissette, président de l'intimée, à ce que des conditions soient imposées à son entreprise en regard des mesures correctives devant être apportées à la gestion de la sécurité;

VU QUE certaines allégations se rapportant au transport illégal furent admises par l'intimée;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la justice administrative* (L.R.Q., c. J-3), particulièrement son article 5;

CONSIDÉRANT la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (L.R.Q. c. P-30.3), notamment ses articles 26 à 38;

CONSIDÉRANT les dispositions de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12) et de la réglementation qui en découle;

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1.DÉCLARE l'intimée, 3094-8855 QUÉBEC INC., partiellement inapte.

2.MODIFIE, à compter de la date de la présente décision, la cote attribuée à l'intimée comportant la mention « satisfaisant » et lui attribue une cote portant la mention « conditionnel ».

3.ASSORTIT l'inscription de l'intimée au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds des conditions suivantes :

-QUE cette entreprise procède, dans les plus brefs délais, à l'embauche d'un superviseur de l'atelier d'entretien mécanique;

-QUE MM. Yvan Morissette et Claude De Gaspé Beaubien suivent une formation donnée par un organisme reconnu portant spécifiquement sur les obligations découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*;

-QUE les chauffeurs suivent en entreprise une formation sur le *Code de la sécurité routière* et sur la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, le tout sous la supervision de M. Jean Hamelin, contractuel au Centre de formation en transport de Charlesbourg;

-QUE les autobus utilisés par l'intimée pour effectuer du transport de passagers soient dotés d'un limiteur dont la vitesse maximale devra être fixée à 100 km/h.

4.STATUE QUE l'intimée devra produire avant le 4 septembre 2001, à la Secrétaire de la Commission au bureau de Montréal, la preuve

documentaire à l'effet qu'elle a bel et bien procédé à la mise en application des correctifs découlant des conditions imposées.

5.SUSPEND les permis de transport nolisé par autobus codifiés sous les numéros 3-Q-001053-001A et 002B détenus par 3094-8855 QUÉBEC INC. pour la période s'échelonnant du 4 au 17 mai 2001 inclusivement.

6.STATUE QUE les privilèges découlant du paragraphe 1° de l'article 2 du *Règlement sur la location des autobus* ne peuvent s'appliquer durant la période de sanction.

Pierre Gimaïel
Vice-président

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