

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2016 QCCTQ 0499  
DATE DE LA DÉCISION : 20160224  
DATE DE L'AUDIENCE : 20160202, à Montréal  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 305286  
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification de comportement  
MEMBRE DE LA COMMISSION : Rémy Pichette

---

**9133-1322 Québec inc.,**

NIR : R-569146-5

- et -

**Stéphane Lauzier., (administrateur)**

- et -

**Raymond Chabot inc., (Syndic)**

Personnes visées

## **DÉCISION**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de l'entreprise 9133-1322 Québec inc. (9133), afin de décider si les événements qui lui sont reprochés affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions légales de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*<sup>1</sup> (la *Loi*).

## **LES FAITS**

[2] Les événements reprochés à 9133-1322 Québec inc., et à Stéphane Lauzier à titre d'administrateur sont énoncés dans l'avis d'intention et de convocation (l'Avis) daté du

---

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

27 août 2015 que la Direction des Services juridiques et secrétariat de la Commission des transports du Québec (DSJS) a transmis par huissier<sup>2</sup> le 18 décembre 2015, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi* et conformément à l'article 5 de la *Loi sur la justice administrative*<sup>3</sup>.

[3] Le 16 octobre 2015, la DSJS a également transmis par courrier un avis d'intention et de convocation à Raymond Chabot inc. à titre de syndic de 9133.

[4] 9133, de même que son président ont été convoqués en audience publique le 2 février 2016. À cette date, ils sont présents et non représentés. Raymond Chabot inc, est absent et non représenté. La DSJS est représentée par M<sup>e</sup> Patricia Léonard.

### **Le dossier de l'entreprise**

[5] Étant donné que les infractions au dossier propriétaires et exploitants de véhicules lourds (dossier PEVL) ont été contractées par le président de l'entreprise, l'évaluation du dossier PEVL et l'évaluation du dossier de conduite du conducteur de véhicules lourds (dossier CVL) seront effectuées en commun.

[6] Les événements pris en considération pour démontrer les déficiences de 9133 sont énumérés dans son dossier de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (le dossier PEVL), pour la période comprise entre le 31 mars 2013 et le 30 mars 2015.

[7] Le dossier PEVL est constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ), sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (la politique), conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[8] La Commission est saisie du dossier PEVL<sup>4</sup> de 9133, car l'entreprise a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » en accumulant 41 points alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de 40 pour la période de deux ans se terminant le 30 mars 2015.

[9] 9133 a également dépassé 75 % du seuil applicable dans la zone « *Comportement global* » en accumulant 49 points alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de 52 points pour la période de deux (2) ans se terminant le 30 mars 2015.

[10] Les événements inscrits dans la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » sont les suivants :

---

<sup>2</sup> Procès-verbal de signification

<sup>3</sup> L.R.Q., c. J-3.

<sup>4</sup> Pièce CTQ-2

- Sept (7) infractions concernant la vitesse ;
- Trois (3) infractions concernant un arrêt ;
- Une (1) infraction concernant un cellulaire au volant ;
- Une (1) infraction concernant un signallement inadéquat ;
- Une (1) infraction concernant une signalisation non respectée ;
- Une (1) infraction concernant une ceinture de sécurité ;
- Une (1) infraction concernant un passage non cédé ;
- Une (1) infraction concernant une conduite sous sanction ;
- Une (1) infraction concernant un défaut d'aviser un agent.

[11] 9133 a également été impliqué dans deux accidents avec blessés.

[12] L'avocate de la DSJS produit le rapport de vérification de comportement<sup>5</sup> daté du 17 juillet 2015 et rédigé par Soufia Elbouazzi, inspectrice à la Direction des Services à la clientèle et de l'inspection (DSCI).

[13] Il s'agit de la deuxième convocation de 9133, devant la Commission. La première s'est soldée par la décision 2014 QCCTQ 0289 rendue le 4 février 2013. Celle-ci a maintenant la mention de la cote « satisfaisant ».

[14] L'avocate informe la Commission que les droits de 9133 sont suspendus depuis le 29 septembre 2015.

[15] L'avocate de la DSJS verse au dossier une mise à jour<sup>6</sup> du dossier PEVL de 9133 datée du 19 janvier 2016 et couvrant la période du 20 janvier 2014 au 19 janvier 2016. Elle fait entendre Kathy Roy (Mme Roy), technicienne en administration à la SAAQ, qui en présente les points saillants et indique les ajouts depuis le dossier PEVL pour la période se terminant le 19 janvier 2016.

[16] Cette mise à jour du dossier PEVL indique le retrait de sept (7) infractions en raison de la période mobile d'évaluation de deux (2) ans. De plus, les 2 événements reliés à des accidents avec blessés sont également retirés en raison de la période de deux ans.

[17] La mise à jour indique également l'ajout d'une (1) infraction concernant la vitesse survenue le 7 juillet 2015.

---

<sup>5</sup> Pièce CTQ-1

<sup>6</sup> Pièce CTQ-3

[18] Ces ajouts diminuent le nombre de points accumulés dans la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » et « Comportement global » à 26 alors que les seuils à ne pas atteindre sont de 48 et de 52 respectivement.

### **Témoignage du dirigeant de l'entreprise**

[19] La Commission entend le témoignage de Stéphane Lauzier (M. Lauzier), administrateur de l'entreprise.

[20] M. Lauzier déclare que son entreprise a déclaré faillite en juillet 2015 et depuis lors, n'est plus en exploitation.

[21] M. Lauzier affirme qu'il est conducteur salarié pour une autre entreprise.

[22] M. Lauzier dépose des attestations<sup>7</sup> d'un cours de conduite préventive qu'il a fait suivre à ses employés en janvier 2014 et une formation sur la *Loi* qu'il a suivie en février 2013. Il a mentionné ceci lors de la première audience en 2013.

[23] M. Lauzier déclare qu'à l'époque où son entreprise de livraison d'électroménagers était en exploitation, il vérifiait les dossiers de conduite de ses employés lors de l'embauche.

[24] Il a congédié plusieurs employés et a essayé de garder le contrôle sans succès. Il attribue en partie la faute au fait qu'il était le seul administrateur de son entreprise.

[25] Il déclare qu'il a été débordé face au défi de la gestion de 30 employés et de 13 camions.

[26] Il a mis en place une politique avec sanction, il disposait d'un calendrier d'entretien tel que requis par la réglementation et s'assurait que les dossiers soient conformes.

[27] Il déclare qu'il travaillait à titre de sous-traitant pour l'entreprise Ledoux Transport qui avait le contrat des livraisons de Brault et Martineau.

[28] Ses véhicules étaient stationnés dans la cour de Ledoux Transport.

[29] Il déclare que les conducteurs n'étaient pas en mesure d'effectuer les livraisons requises par Ledoux Transport tout en respectant les limites de vitesse. Il ajoute que ses conducteurs subissaient beaucoup de pression afin d'obtenir une bonne rémunération.

---

<sup>7</sup> Pièce CTQ-4

[30] Il affirme que Ledoux Transport a fait usage de ses véhicules avec leurs conducteurs sans lui en faire mention. Il déclare que plusieurs infractions à son dossier sont attribuables aux employés de Ledoux Transport et non pas aux siens.

[31] Il déclare qu'il n'avait pas le choix de se soumettre aux règles de Ledoux Transport s'il voulait avoir du travail.

[32] Il déclare qu'il a fait beaucoup d'effort et mis du temps afin de sensibiliser ses conducteurs au respect la réglementation.

[33] M. Lauzier n'est pas en mesure d'expliquer plusieurs infractions inscrites à son dossier.

[34] Il affirme qu'il aimerait démarrer une autre entreprise un jour de façon graduelle et éviter le domaine de la livraison d'électroménager en raison du mode de rémunération à la pièce.

## **LE DROIT**

[35] 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.

[36] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « *conditionnel* », lorsqu'elle évalue qu'il peut être remédié par des mesures aux déficiences constatées.

[37] Dans certains cas particuliers, elle peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler.

[38] Quant à l'article 28 de la *Loi*, il permet à la Commission de prendre toute mesure appropriée et raisonnable lorsqu'elle attribue ou maintient une cote de sécurité de niveau « *conditionnel* ».

[39] La Commission peut imposer des conditions afin de corriger une déficience. Ces 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.

[40] Suivant les articles 26, 32.1 et 42 de la *Loi*, la Commission peut faire enquête pour déterminer si les pratiques d'un conducteur de véhicules lourds mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou

compromettent l'intégrité de ces chemins. Les événements pris en considération pour démontrer les déficiences d'un tel conducteur sont établis à partir des données obtenues du dossier de conduite que constitue la SAAQ sur tout conducteur de véhicules lourds.

### **L'ANALYSE**

[41] Il appartient à la Commission d'analyser la preuve soumise, de décider des mesures nécessaires et, le cas échéant, de les appliquer. Les dossiers de la SAAQ et les rapports de l'inspecteur établissent les faits.

[42] 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.

[43] La preuve au dossier PEVL démontre que les événements inscrits au dossier PEVL de l'entreprise sont dû à la gestion déficiente de l'entreprise.

[44] Avant la faillite de l'entreprise et la cessation de ses activités en juillet 2015. M. Lauzier a tenté aussi bien qu'il a pu de gérer son entreprise. De son propre aveu, il a été dépassé par la situation.

[45] Il a tenté, par l'instauration de politiques avec sanctions, de gérer son entreprise. Il a congédié plusieurs conducteurs, en a fait former d'autres, toujours sans succès.

[46] Il s'agit de sa deuxième évaluation de comportement devant la Commission

[47] Ses explications quant au mode de rémunération à la pièce et à l'obligation qu'ont les conducteurs d'enfreindre les règles ne rassurent pas la Commission.

[48] Bien qu'il ait suivi une formation sur la Loi en février 2013, la Commission constate que M. Lauzier n'a pas été en mesure de gérer efficacement son entreprise.

[49] La Commission constate qu'aucune des mesures mises en place par 9133 au cours des années n'a été suffisante afin qu'elle se conforme à la réglementation.

[50] La Commission est d'avis qu'elle ne peut imposer des conditions susceptibles d'améliorer le dossier de 9133 car l'entreprise n'est plus en exploitation.

[51] La Commission est d'avis que 9133 n'assume pas de façon acceptable ses obligations en regard au respect de la *Loi* et, en conséquence, il y a lieu de modifier sa cote de sécurité routière.

[52] Dans ces circonstances et vu les lacunes importantes affichées au niveau de la gestion par M. Lauzier, la Commission n'a d'autre choix que d'attribuer une cote de sécurité « *insatisfaisant* » à 9133 et appliquer cette cote à M. Lauzier en tant qu'administrateur et dirigeant.

[53] Dans ces circonstances, l'article 27 (4) de la *Loi* laisse peu de latitude à la Commission qui doit attribuer une cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* » à une personne si un des administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « *insatisfaisant* ».

### **LA CONCLUSION**

[54] La Commission modifiera donc la cote de sécurité de 9133-1322 Québec inc., pour lui attribuer une cote portant la mention « *insatisfaisant* » et appliquer cette cote à M. Lauzier à titre d'administrateur.

<b>PAR CES MOTIFS,</b>	<b>la Commission des transports du Québec :</b>
<b>ACCUEILLE</b>	la demande
<b>MODIFIE</b>	la cote de sécurité de 9133-1322 Québec inc., portant la mention « <i>satisfaisant</i> »;
<b>ATTRIBUE</b>	à 9133-1322 Québec inc., la cote de sécurité portant la mention « <i>insatisfaisant</i> »;
<b>INTERDIT</b>	à 9133-1322 Québec inc., de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;
<b>ATTRIBUE</b>	à Stéphane Lauzier., la cote de sécurité portant la mention « <i>insatisfaisant</i> »;
<b>INTERDIT</b>	à Stéphane Lauzier de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;

Rémy Pichette, MBA  
Membre de la Commission

p.j. : Avis de recours

c.c. M<sup>e</sup> Patricia Léonard, avocate de la Direction des Services juridiques  
et secrétariat de la Commission des transports du Québec

ANNEXE  
AVIS IMPORTANT

Veillez 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° pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2° lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3° 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<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V5  
N° sans frais : 1 888 461-2433

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec  
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000  
Montréal (Québec) H2M 2V1  
N° sans frais : 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

MONTRÉAL

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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

1 800 567-0278