

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	QCRC12-00186
DATE DE LA DÉCISION	:	20120601
DATE DE L'AUDIENCE	:	20120529, à Québec
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	5-Q-30036C-304-P
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE	:	M11-81867-6
OBJET DE LA DEMANDE	:	Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Daniel Lapointe.

9110-1691 Québec inc.

NIR : R-035205-5

Luc Girard

Personnes visées

DÉCISION

LES FAITS

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 9110-1691 Québec inc. (9110) et de Luc Girard (M. Girard), en tant qu'administrateur afin de décider si les déficiences qui leur sont reprochées affectent leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions légales de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* ¹ (la Loi).

[2] Les déficiences reprochées à 9110 sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (Avis) que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée le 3 avril 2012, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la Loi.

[3] La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), selon sa politique administrative, a identifié 9110 comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque.

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[4] La Commission a été informée par la SAAQ que, pour la période du 9 septembre 2009 au 8 septembre 2011, votre entreprise a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules ». En effet, votre entreprise a accumulé 4 mises hors service, alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules, à titre de propriétaire, est de 4.

[5] Au cours de cette même période, les événements suivants ont été constatés :

- huit (8) certificats de vérification mécanique (CVM) relatifs à la sécurité des véhicules (incluant 4 mises hors service);
- sept (7) infractions relatives à la sécurité des opérations;
- une (1) infraction relative aux normes de charges;
- un (1) accident avec blessés;
- un (1) rapport et constat d'infraction;
- deux (2) accidents avec dommages matériels.

[6] La SAAQ a, par la suite, retransmis à la Commission une mise à jour de l'état du dossier de votre entreprise pour la période du 25 octobre 2009 au 24 octobre 2011.

[7] La raison pour laquelle une version à jour du dossier de l'entreprise a été soumise à la Commission est la suivante :

- une (1) défectuosité mécanique critique survenue le 13 octobre 2011.

[8] Lors de l'audience, la Commission entend examiner le dossier de 9110 et l'inviter à lui faire part des systèmes et politiques de gestion établis dans l'entreprise en regard des éléments suivants :

- programme d'entretien mécanique et préventif des véhicules lourds;
- heures de conduite et de travail;
- ronde de sécurité;
- conduite préventive;
- vérification des permis de conduire;
- procédure en cas d'accident;
- politique relative à la vitesse et au suivi des règles de la route;
- plan de formation;
- contenu et conservation des dossiers conducteur et véhicule.

ainsi que tout autre élément lui permettant d'évaluer les divers aspects du comportement de 9110 dans l'exploitation et l'offre de service de véhicules lourds.

[9] En vertu des articles 26 à 38 de la *Loi* (PECVL), la décision pourra :

- maintenir votre cote de sécurité actuelle;
- modifier votre cote de sécurité pour une cote « conditionnel » ou « insatisfaisant »;
- appliquer aux administrateurs de votre entreprise la cote de sécurité « insatisfaisant »;
- suspendre le droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd;
- imposer toute condition ou mesure jugée appropriée.

[10] À l'appel de la cause, le 29 mai 2012, les personnes visées sont présentes et représentées par M^e Francis Lefebvre.

[11] Au soutien de sa preuve, M^e Pierre Darveau, procureur à la Commission, fait témoigner Gina Rochette, inspectrice à la Commission, qui témoigne à partir d'un rapport de vérification du comportement qu'elle a produit le 24 novembre 2011, suite à une visite en entreprise effectuée le 4 novembre 2011

[12] La Commission n'a reproduit que l'essentiel du rapport de vérification du comportement qui se lit comme suit :

[...]

Profil de l'entreprise

M. Réal Girard, fondateur d'une entreprise de camionnage, a vendu cette entreprise à son fils Luc Girard, en 2000. L'entreprise est immatriculée 9110-1691 Québec inc. L'utilisation des véhicules lourds par l'entreprise est nécessaire afin d'effectuer le transport de produits forestiers. Elle effectue aussi le transport de la chargeuse de l'entreprise.

Les transports sont effectués à l'intérieur d'un rayon de 160 km du port d'attache dans une proportion de 90 %. Les transports s'effectuent généralement du lundi au vendredi de 4 h 00 à 17 h 00. Une moyenne de 120 000 kilomètres par année serait parcourue pour l'ensemble des véhicules lourds de l'entreprise.

M. Luc Girard est opérateur de chargeuse et effectue l'entretien mécanique de ses véhicules. L'entreprise emploie un mécanicien et une secrétaire à temps partiel.

Programmes de formation

M. Girard affirme que l'entreprise n'a pas établi de programme de formation portant sur la *Loi*.

Obligations à titre d'exploitant

Politiques écrites en matière de gestion de la sécurité

L'entreprise possède une politique écrite pour les conducteurs. Cette politique est disponible au service de l'inspection. Elle a été mise en place en 2004 et n'a jamais fait l'objet d'une mise à jour. Mme Fillion affirme qu'elle est distribuée aux conducteurs lors de l'embauche. Toutefois, elle ajoute que les conducteurs n'en prennent pas connaissance.

J'ai constaté qu'aucun des accusés réception de la politique, à signer par le conducteur, n'est complété et porté au dossier du conducteur, comme le prévoit la politique.

Les heures de conduite et de repos

La vérification de 17 fiches journalières pour deux conducteurs m'a permis de constater que le conducteur Germain Gagné ne complétait pas les fiches journalières selon les exigences de la réglementation. Concernant les fiches de François Desgagnés pour la semaine du 17 au 23 avril 2011, j'ai constaté que la fiche du 18/04/2011 était manquante.

Pour la période du 2009-09-09 au 2011-09-08, le dossier de comportement de l'entreprise fait état de trois infractions en lien avec les heures de conduite et de repos.

La vérification avant départ

Les vérifications ont permis de constater que les rapports de vérification avant départ sont gardés à l'intérieur du livret. Aucune copie n'est détachée. J'ai vérifié 46 rapports de vérification avant départ et aucun n'avait de défectuosité d'inscrite.

Huit inspections mécaniques sur route ont été effectuées par Contrôle routier Québec. Ces contrôles ont permis de constater 5 défectuosités majeures, dont 4 mises hors service et 21 défectuosités mineures.

Le dossier du conducteur

La vérification de 6 dossiers conducteurs a permis de constater que les dossiers contenaient les documents exigés par la réglementation.

Obligations à titre de propriétaire

Le programme de vérification mécanique

M. Girard est responsable de l'entretien mécanique des véhicules. Il possède la carte du programme d'entretien préventif (PEP), en tant que mécanicien. L'entretien général des véhicules est fait chaque semaine. M. Girard affirme que l'entreprise n'effectue plus les entretiens préventifs obligatoires aux six mois depuis février 2010. Aucun calendrier des entretiens mécaniques à venir n'a été établi. Tous les véhicules sont soumis à la vérification mécanique périodique obligatoire (CVM).

Le délai de réparation des défectuosités écrites au rapport de vérification avant départ

M. Girard affirme que les défectuosités constatées ne sont pas inscrites au rapport de vérification avant départ, car le conducteur l'informe verbalement.

Le dossier du véhicule

La vérification de huit dossiers de véhicules a permis de constater que les renseignements et documents relatifs à l'entretien obligatoire étaient manquants, tels que : les fiches d'entretien, le calendrier des entretiens à venir, un registre des mesures des freins. Du fait que ces entretiens ne sont pas effectués.

[13] M^e Lefebvre fait témoigner M. Girard, président de 9110, afin qu'il fournisse des explications concernant les infractions reprochées à 9110.

[14] De son témoignage, la Commission retient notamment :

infractions relatives au dispositif d'attelage du 14 juillet 2010 et 12 avril 2011 : M. Girard explique que le type de transport qu'il effectuait occasionnait quelques fois que les supports de sellette d'attelage se dévissent;

infraction du 11 février 2010 et infraction et accident avec dommages matériels du 30 mars 2011, classe de permis : M. Girard ne possède pas de permis de classe 1;

infraction du 20 janvier 2011, excès de vitesse, vitesse permis 90 km/h, vitesse constatée 112 km/h, conducteur Réjean Bouchard : M. Girard explique que le conducteur a pris de l'accélération, alors qu'il descendait une côte. Le conducteur a été avisé. M. Girard affirme qu'il a mis fin à l'emploi de ce dernier après quelques semaines de travail;

infraction du 4 juillet 2011, excès de vitesse grave, vitesse permise 70 km/h, vitesse constatée 109 km/h, conducteur Germain Gagné : M. Girard explique que le conducteur circulait en forêt et suivait un véhicule (super) lourd depuis 1 h 30. Ce dernier s'est tassé un peu sur le côté afin que M. Gagné le dépasse, ce qu'il a fait. Mais, il s'est fait intercepter, car il circulait trop vite;

infraction du 9 mars 2010, signalisation non respectée, conducteur Louis Dallaire : M. Girard explique que le conducteur s'était rendu à un point « A » pour effectuer un chargement de bois afin de le livrer au point « B ». Le conducteur a utilisé le chemin le plus court pour effectuer le transport, alors qu'il savait qu'il y avait une zone d'interdiction aux véhicules lourds. Il aurait été en mesure d'utiliser un autre chemin, mais il était plus long. L'entreprise aurait émis un avertissement verbal au conducteur;

infraction du 10 février 2011, signal avertisseur absent, conducteur Réjean Bouchard : M. Girard explique que le conducteur avait oublié d'installer le feu rouge alors qu'il effectuait un transport de soir et que le chargement excédait l'arrière de la remorque. M. Girard affirme qu'il a congédié ce conducteur peu de temps après cet événement.

[15] Interrogé concernant le motif à l'effet que 9110 n'effectue plus les entretiens préventifs obligatoires aux six mois depuis février 2010, M. Girard a mentionné avoir eu des problèmes personnels, soit une incarcération de sept mois pour conduite avec facultés affaiblies. Durant cette période, 9110 était gérée par son père Réal Girard.

[16] Finalement, M. Girard mentionne que, pour le moment, il n'a plus aucun conducteur au sein de 9110. Réal Bouchard a été mis à pied en janvier 2011. Quant à Germain Gagné, il ne travaille plus depuis deux mois pour convalescence.

[17] La flotte de véhicules de 9110 se compose de :

- 1 camion Kenworth, de l'année 2006
- 1 camion Ford muni d'un chargeur, de l'année 1985
- 1 remorque Deloup, de l'année 2000
- 1 remorque Manac, de l'année 1979

[18] Me Darveau mentionne que :

- en ce qui concerne 9110, il s’agit d’une troisième évaluation du comportement et, par le fait même, une troisième convocation devant la Commission;
- les conditions qu’avait imposées la Commission par les décisions QCRC04-00102 du 31 mai 2004 et QCRC07-00030 du 19 février 2007 à 9110 n’ont donné aucun résultat tangible.

Étant donné que 9110 n’a pas démontré à la satisfaction de la Commission qu’il était capable de corriger ses déficiences, il recommande de modifier la cote de sécurité de 9110 pour une cote « insatisfaisant ».

LE DROIT

[19] L’article 12 de la *Loi* permet à la Commission d’attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » à une personne jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d’un dossier qui, de l’avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l’imposition de conditions.

[20] 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.

[21] 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.

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

[23] L’article 27 de la *Loi* prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », ce qui a pour effet d’interdire à une personne de mettre en circulation ou d’exploiter un véhicule lourd, notamment si :

- 1° à son avis, cette personne met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l’intégrité de ces chemins;
- 2° à son avis, cette personne met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l’intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d’une autre loi visée à l’article 23;

3° cette personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité « conditionnel », à moins que cette personne ne démontre que d'autres mesures ont permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de la condition;

4° un associé de cette personne ou, s'il s'agit d'une personne morale, un de ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « insatisfaisant »;

5° elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses associés, ses dirigeants, ses employés ou sur une entreprise visée au deuxième alinéa de l'article 32, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

ANALYSE

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

[25] 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 de l'inspectrice établissent les faits. La Commission doit apprécier un comportement ainsi que les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

[26] En l'instance, nous sommes en présence d'une entreprise qui est convoquée pour une troisième fois devant la Commission pour vérification du comportement.

[27] En effet, le 31 mai 2004 la Commission rendait la décision QCRC07-00030 énonçant ce qui suit :

DÉCLARE partiellement inapte l'intimée 9110-1691 Québec inc.;

MODIFIE la cote de l'intimée, 9110-1691 Québec inc., portant la mention « satisfaisant » et lui attribue une cote avec la mention « conditionnel »;

ORDONNE à l'intimée, 9110-1691 Québec inc., et à M. Luc Girard, propriétaire, de prendre les mesures suivantes :

- faire suivre par M. Luc Girard et par Madame Fleurette Bergeron, d'ici le 30 septembre 2004, un cours de formation, auprès d'une association reconnue, d'une durée d'au moins 5 heures, sur l'ensemble des obligations découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*;
- faire suivre par M. Luc Girard, un cours de formation, auprès du Centre de formation en transport de Charlesbourg, d'une durée d'au moins 5 heures, d'ici le 31 octobre 2004, sur les matières suivantes :
 - la vérification avant départ;
 - l'arrimage des charges;
 - la conduite de véhicules lourds en forêt;

L'intimée devra faire parvenir, au Service de l'inspection de la Commission, la preuve de ces formations, ainsi que les résultats de celles-ci à ces mêmes dates soit les 30 septembre et 31 octobre 2004;

L'intimée devra procéder à l'installation de limiteurs de vitesse sur ses véhicules lourds munis de moteurs de type électronique, d'ici le 30 juin 2004, calibrés à 100 km/h, et dans les dix jours de l'achat de tout nouveau véhicule du même type et faire parvenir au Service de l'inspection de la Commission la preuve de cette installation;

L'intimée devra faire parvenir au Service de l'inspection de la Commission deux rapports sur l'entretien préventif obligatoire de ses véhicules lourds et l'entretien hebdomadaire de ceux-ci ainsi que sur l'état de son dossier « PEVL » à la Société de l'assurance automobile du Québec, l'un le 30 septembre 2004 et l'autre le 31 janvier 2005;

STATUE QU'après avoir satisfait aux conditions ci-haut énoncées et amélioré sensiblement son comportement, l'intimée pourra s'adresser à nouveau à la Commission pour demander le rétablissement de sa cote.

[28] La Commission concluait ce qui suit :

L'état de l'ensemble du dossier de l'intimée, d'une part, en ce qui concerne la sécurité des véhicules et la récurrence des mises hors service effectuées, d'autre part en ce qui concerne les excès de vitesse et, en particulier celui du 26 janvier 2004 qui doit être qualifié d'évènement critique, fait conclure que l'intimée a mis en danger la sécurité d'autrui. La commission doit par conséquent déclarer l'intimée, 9110-1691 Québec inc., partiellement inapte et modifier sa cote qui porte présentement la mention « satisfaisant » pour une cote portant la mention « conditionnel.

[29] Le 19 février 2007 la Commission rendait la décision QCRC07-00030 énonçant ce qui suit :

MAINTIENT la cote de sécurité de l'intimée, 9110-1691 Québec inc., portant la mention « conditionnel;

IMPOSE à 9110-1691 Québec inc. les conditions suivantes lesquelles devront être initiées au plus tard le 1^{er} avril 2007, à savoir :

A) L'embauche d'un consultant externe expert en transport dont le mandat est le suivant :

- implantation de politiques écrites permettant à l'intimée de mettre en place des moyens de gérer adéquatement ses obligations en matière de gestion de la sécurité routière de la protection du réseau routier conformément à la *Loi 430* adoptée le 1^{er} janvier 2006;
- assurer l'implantation d'une politique écrite de sanctions graduées auprès des conducteurs qui ont un comportement dérogatoire au Code de la sécurité routière et/ou à la *Loi 430*;
- s'assurer de la qualité des dossiers conducteurs et dossiers véhicules de même que des dossiers d'entretien préventif;

- s’assurer que les vérifications et les réparations sont faites conformément à la réglementation;
- s’assurer que les conducteurs exécutent la vérification avant départ et ce, conformément aux politiques internes;
- offrir une formation à tous les conducteurs et les mécaniciens de l’intimée concernant la ronde de sécurité;

B) Le mandat du consultant externe devra inclure l’obligation de produire 2 rapports d’étapes de l’évolution de la mise en place des politiques d’entreprise conformément à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*. Ces rapports seront exigibles pour le 1^{er} juin et le 1^{er} septembre 2007 et devront être transmis auprès du Service de l’inspection de la Commission des transports du Québec;

ORDONNE à l’intimée de fournir la preuve de l’embauche d’un consultant expert en transport incluant le détail de son mandat, auprès du Service de l’inspection de la Commission des transports du Québec, au plus tard le 15 avril 2007;

ORDONNE à l’intimée de faire suivre à Réal Girard une formation sur la conduite préventive (théorique et pratique) et d’en fournir la preuve et le résultat auprès du Service de l’inspection de la Commission des transports du Québec, au plus tard le 1^{er} mai 2007. Le répertoire des formateurs en sécurité routière peut être consulté à l’adresse internet suivante : www.repertoireformations.qc.ca;

ORDONNE à l’intimée de distribuer une copie de la présente décision à tous les employés à l’entreprise;

STATUE QUE l’intimée ne pourra pas présenter une demande de révision de sa cote avant qu’elle ait respecté toutes les présentes ordonnances de la Commission.

[30] La Commission concluait ce qui suit :

La preuve au dossier dénombre plusieurs infractions commises par l’intimée. La nature des infractions, leur caractère répétitif démontrent que ces faits ne sont pas fortuits, mais bien le résultat de déficiences en matière de gestion.

En effet, il appert des fichiers informatisés de la SAAQ que, durant la période du 22 août 2004 au 21 août 2006, l’entreprise a commis des dérogations au Code de la sécurité routière résultant de son propre comportement et de celui de ses conducteurs.

Plus précisément, au cours de cette période, l’entreprise a commis dix-neuf (19) infractions relatives à la sécurité routière (dont entre autres, feu jaune, usage des chemins publics, signal avertisseur absent, permis spécial de circulation, chargement non conforme, excès de vitesse, classe de permis, refus de déplacement, surcharges (6), état mécanique (3)). Également, des véhicules de l’entreprise présentaient des déficiences majeures et mineures et ont été impliqués dans neuf (9) accidents routiers, dont deux (2) avec blessés.

Toutefois, malgré une gestion quelque peu brouillonne de l’entreprise, la Commission note favorablement la bonne volonté exprimée par madame Fleurette Bergeron, secrétaire-comptable chez l’intimée, à vouloir remédier à la situation actuelle, c’est pourquoi elle a choisi d’embaucher un consultant externe pour les assister afin de corriger efficacement les activités de transport de l’intimée.

L'intimée et ses conducteurs devront désormais prendre conscience qu'un véhicule lourd ne peut être conduit comme un véhicule de promenade. La Commission n'a pas à se prononcer sur la tolérance qui pourrait avoir cours quant à la vitesse des véhicules de promenade, mais elle ne peut cautionner le moindre écart en ce qui concerne les limites de vitesse pour les véhicules lourds.

La Commission doit avoir la certitude que le comportement dérogatoire à la sécurité des opérations ne se reproduit plus. C'est pourquoi la Commission va intervenir afin de s'assurer que l'intimée corrige la situation.

[31] Au cours de la période du 9 septembre 2009 au 8 septembre 2011, les événements suivants ont été constatés :

- huit (8) certificats de vérification mécanique (CVM) relatifs à la sécurité des véhicules (incluant 4 mises hors service);
- sept (7) infractions relatives à la sécurité des opérations;
- une (1) infraction relative aux normes de charges;
- un (1) accident avec blessés;
- un (1) rapport et constat d'infraction;
- deux (2) accidents avec dommages matériels;
- une (1) défectuosité mécanique critique survenue le 13 octobre 2011.

[32] En somme, les mêmes infractions qui avaient été reprochées à 9110 en 2004 et en 2007 reviennent encore aujourd'hui, soit :

- deux (2) pour support de sellette cassé, fissuré, rainuré ou mal serré;
- deux (2) feux rouges;
- trois (3) excès de vitesse, dont un considéré « grave »;
- infraction pour signal avertisseur absent;
- infraction reliée à la classe de permis;
- infraction pour surcharge;
- accident responsable.

[33] La Commission a permis à deux reprises à 9110 de s'amender et gérer son entreprise selon les règles soit, avoir des comportements conformes aux Code de la sécurité routière et en conformité aux obligations qu'impose la *Loi* (PECVL) aux entreprises qui effectue du transport par véhicules lourds.

[34] M. Girard est maintenant le seul employé dans son entreprise, il n'a plus, du moins pour le moment, de conducteur. Il ne possède qu'un seul tracteur et qu'une seule remorque qu'il ne peut d'ailleurs pas conduire, car il n'a pas la classe de permis requise.

[35] M. Girard est, selon ses dires, sans argent. 9110 n'est pas rentable et elle est endettée.

[36] La preuve administrée démontre que M. Girard est incapable de gérer de façon convenable et conforme une entreprise de transport et ce, malgré toutes les formations et conditions qui lui ont été imposées par la Commission par la décision QCRC04-00102 du 31 mai 2004 et QCRC07-00030 du 19 février 2007.

[37] En l'instance c'est l'article 12 de la *Loi* (PECVL) s'appliquent, qui se lit comme suit :

12. La Commission attribue à une personne inscrite l'une des cotes de sécurité suivantes : « satisfaisant », « conditionnel » ou « insatisfaisant ».

Une cote de sécurité « satisfaisant » indique que la personne inscrite présente un dossier acceptable de conformité aux lois et règlements qui lui sont applicables en matière de sécurité et pour préserver l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique.

Une cote de sécurité « conditionnel » indique que le droit d'une personne inscrite de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions.

Une cote de sécurité « insatisfaisant » indique que la personne inscrite est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[38] De même que le deuxième alinéa de l'article 27 qui se lit comme suit :

2° à son avis, cette personne met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d'une autre loi visée à l'article 23.

[39] En effet, la Commission est d'avis que les déficiences de 9110 ne peuvent être corrigées par l'imposition de mesures et de conditions. De plus, 9110 met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts au public en dérogeant de façon répétitive à la *Loi*, au Code de la sécurité routière, avec trois excès de vitesse dont un considéré « grave », ainsi que deux feux rouges et deux infractions relatives au support de sellette qui était soit cassé, fissuré ou rainuré ou mal serré, risquant ainsi d'avoir des ruptures.

CONCLUSION

[40] La Commission va donc acquiescer aux recommandations de son procureur et va donc attribuer une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » à l'entreprise, de même qu'à son dirigeant, M. Girard, qui a une influence déterminante dans l'entreprise.

[41] L'attribution de cette cote implique l'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd pour 9110 et son dirigeant.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REMPPLACE	la cote de sécurité de 9110-1691 Québec inc. portant la mention « satisfaisant » et lui attribue une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
INTERDIT	à 9110-1691 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
APPLIQUE	à Luc Girard, président, la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
ORDONNE	que toute demande à la Commission de 9110-1691 Québec inc., ou de son président, tant personnellement que pour une société ou une personne morale qu'il contrôle ou dont il est administrateur fasse l'objet d'un examen de la part d'un commissaire

Daniel Lapointe,
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours

c. c. Daneau & avocats (M^e Pierre Darveau), pour la Commission des transports du Québec
M^e Francis Lefebvre, pour les personnes visées.

**ANNEXE
AVIS IMPORTANT**

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

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

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

QUÉBEC

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

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

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

1 888 461-2433

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

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

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

QUÉBEC

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

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

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

1 800 567-0278