

NUMÉRO DE LA DÉCISION : QCRC10-00080

DATE DE LA DÉCISION : 20100419

DATE DE L'AUDIENCE : 20100212 à Montréal

NUMÉROS DE DEMANDES : 9-M-30037C-707-P
2-M-330665-105-SI

NUMÉROS DE RÉFÉRENCES : M09-09196-3
Q09-80501-0

OBJET DE DEMANDE : Vérification de comportement
Réévaluation de la cote de sécurité

MEMBRES DE LA COMMISSION : Gilles Tremblay
Daniel Lapointe
Anne-Lucie Brassard.

Autocars Jordez inc.

NIR : R-506335-0

Personne visée

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie du dossier des Autocars Jordez inc. (Jordez) afin d'examiner s'il présente des déficiences pouvant affecter son droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

[2] Le 30 septembre 2009, la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission a transmis à Jordez un avis d'intention et de convocation de même qu'un rapport de son Service de l'inspection faisant état des déficiences reprochées.

[3] La Commission est aussi saisie du dossier de Jordez qui a demandé une réévaluation de sa cote de sécurité.

[4] Ces deux dossiers ont fait l'objet d'une même preuve.

LES FAITS

[5] Vers 17 :45, le 9 janvier 2009, le chauffeur J. Cloutier vient à peine de sortir du terminus de Trois-Rivières quand un automobiliste lui fait signe de s'arrêter¹. Il l'informe qu'il n'y a aucune lumière à l'arrière de son autocar. Cloutier constate lui-même l'anomalie puis appelle Raymond Désilets, propriétaire de Jordez, afin de lui faire part de la situation. Ce dernier ne peut rien faire, c'est une défectuosité fortuite. Il lui demande de mettre ses clignotants d'urgence.

[6] Cloutier reprend sa route et, peu de temps après avoir laissé descendre son dernier passager à Sherbrooke, il se fait intercepter par deux contrôleurs routiers. Un des agents lui demande pourquoi ses clignotants d'urgence sont en fonction. Il lui répond qu'il n'y avait plus de lumières à l'arrière de l'autocar. Savait-il que c'était une défectuosité majeure? Oui.

[7] Les contrôleurs vérifient l'autocar. L'un d'eux mesure la fissure dans le pare-brise, puis demande de faire fonctionner les essuie-glace. Cloutier l'informe alors que l'essuie-glace du côté de la porte ne fonctionne pas bien. De plus, il lui recommande de se déplacer s'il ne voulait pas être aspergé par le lave-glace qui pénètre à l'intérieur de l'autocar.

[8] Étant donné que l'autocar ne peut plus rouler en raison de la défectuosité majeure, le contrôleur lui demande s'il avait des feux de détresse ou des triangles afin de signaler la présence de l'autocar. Cloutier sort du véhicule, ouvre la soute à bagage et y prend la boîte de triangles. Les deux premiers triangles sont complets, le troisième n'a plus sa base.

[9] Cloutier est à l'emploi de Jordez, une entreprise qui offre des services de transport interurbain de Sherbrooke à Québec et de Sherbrooke à Trois-Rivières. Elle offre aussi des services de transport nolisé par autobus à partir de différentes municipalités de l'Estrie.

[10] Jordez utilise seulement de vieux autocars. Ainsi, l'âge moyen des véhicules s'élève à 14 ans, le modèle le plus récent datant de 1999. Quatre autocars servent au transport interurbain, trois au transport nolisé et les six sont remisés dans la cour. Selon Raymond Désilets, le recours à des véhicules âgés coûte moins cher; la seule façon de rentabiliser le service c'est d'avoir des véhicules entièrement payés.

¹ Rapport du service d'inspection, pages sur 3110.

[11] Jordez s'est vue attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel » le 16 mai 2008. La Commission avait alors constaté des déficiences au niveau de l'expérience de ses gestionnaires, de la gestion et de l'exploitation de l'entreprise et, surtout, dans la condition mécanique de ses autocars. Elle lui a imposé plusieurs conditions portant sur la vérification périodique des autocars, la qualité du travail des mécaniciens, le respect des horaires et les motifs des retards, la planification du travail des gestionnaires en matière de sécurité, etc.

[12] En octobre 2008, soit environ cinq mois après cette décision, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) transmet à nouveau le dossier de Jordez à la Commission parce que cette entreprise a cumulé huit mises hors services alors que le seuil à ne pas atteindre s'élève à quatre. Le Service juridique de la Commission ne donne pas suite immédiatement à ce dossier étant donné que Jordez fait déjà l'objet d'un suivi avec les conditions imposées par la Commission.

[13] En ce qui concerne les services interurbains, outre la mise hors service du 9 janvier 2009, les commentaires des chauffeurs dans leur feuille de route, les plaintes des clients et les formulaires de ronde de sécurité indiquent que les véhicules ont eu de nombreux problèmes mécaniques entraînant plusieurs retards ainsi que des inconforts ou des malaises chez les passagers. La Commission relève, entre autres :

1. Les 26 et 27 juin 2008, l'air climatisé ne fonctionne pas ;
2. Le 4 juillet 2008, le moteur de l'autocar s'arrête entre Sherbrooke et Trois-Rivières;
3. Les 7, 8, 9 et 11 juillet 2008, l'autocar est en retard parce que le chauffeur doit faire le plein de carburant²;
4. Le 15 juillet 2008, l'autocar a un bris mécanique à Sainte-Foy;
5. Le 22 août 2008, le véhicule a un bris mécanique entre Trois-Rivières et Sherbrooke³;
6. Le 28 juillet 2008, c'est le cylindre de la porte qui brise⁴;

² Rapport du service d'inspection, page 1042 sur 3110.

³ Rapport du service d'inspection, page 1034 sur 3110.

⁴ Rapport du service d'inspection, page 1055 sur 3110.

7. Le 2 août 2008, c'est la panne en raison d'une courroie du moteur brisée⁵;
8. Le 29 août 2008, c'est l'air climatisé qui ne fonctionne plus⁶;
9. Le 21 septembre 2008, le filtre à carburant est défectueux, l'autocar perd du carburant au terminus de Québec;
10. Le 24 septembre 2008, le chauffeur doit s'arrêter afin de remplir le réservoir du radiateur de l'autocar 15591. Il y a une fuite importante⁷;
11. Le 2 octobre 2008, le chauffeur est obligé de retourner à Sherbrooke avec les passagers en raison d'un problème de moteur sur le 15591. Il doit faire monter les passagers dans un autre autocar, transférer les colis et de remplir le réservoir du radiateur⁸;
12. Le 28 septembre 2008, l'autocar a deux heures de retard en raison d'une panne du entre Richmond et Danville. Il y a 31 passagers à bord; une dame a froid et il n'y a pas de couverture⁹;
13. Le 23 octobre 2008, le moteur surchauffe puis s'arrête sur l'autoroute 55. Le chauffeur met du liquide dans le radiateur, attend environ 25 minutes puis repart¹⁰;
14. Le 3 novembre 2008, c'est la panne d'essence à l'intersection des routes 116 et 161 à 11 :30 Le matin même, Raymond Désilets a dit au chauffeur que selon le calcul de son préposé à l'entretien, l'autocar pouvait rouler durant 2 jours¹¹;
15. Le 9 novembre 2008, le chauffeur doit attendre l'autorisation d'effectuer le plein¹²;

⁵ Rapport du service d'inspection, page 1057 sur 3110.

⁶ Rapport du service d'inspection, page 1029 sur 3110.

⁷ Rapport du service d'inspection, page 1467 sur 3110.

⁸ Rapport du service d'inspection, page 1469 sur 3110.

⁹ Rapport du service d'inspection, pages 1454 et 1455 sur 3110.

¹⁰ Rapport du service d'inspection, page 1461 sur 3110.

¹¹ Rapport du service d'inspection, page 1426 sur 3110.

¹² Rapport du service d'inspection, page 1428 sur 3110.

16. Le 5 décembre 2008, le départ est retardé de 30 minutes en raison de vibrations dans la conduite¹³;
17. Le 7 décembre 2008, le chauffeur Denis Perreault écrit dans son rapport de ronde de sécurité du véhicule 15861¹⁴ que les pneus de l'autocar sont inadéquats pour la saison. L'été est fini, on est en hiver. Il n'y a pas de traction sur la neige ou la glace. Une note sur le formulaire indique que l'entreprise a jusqu'au 15 décembre pour mettre les pneus d'hiver. Les pneus seront changés le 18 décembre 2008¹⁵;
18. Le 11 décembre 2008, les 21 passagers doivent attendre 50 minutes parce que le filtre du carburant se fend juste avant le départ du terminus¹⁶;
19. Dans la semaine du 7 au 13 décembre 2008, l'autocar est en retard le matin en raison d'un bris mécanique à Trois-Rivières. Le soir, c'est en raison d'une défaillance d'un récepteur de freinage sur l'autocar 15591. Le chauffeur doit retourner au terminus afin de prendre un autre autocar¹⁷;
20. Le 20 décembre 2008, le moteur de la chauffrette arrière du véhicule 15591 brûle¹⁸;
21. Le 21 décembre 2008, le chauffeur est sensé prendre le véhicule 14721. Il constate que la suspension de ce véhicule est défectueuse, ce qui l'oblige à utiliser l'autocar 15662 qui est à l'extérieur. Il constate à ce moment que ce véhicule a un problème avec le mécanisme de fermeture de la porte¹⁹;
22. Le 22 décembre 2008, il y a un problème avec le chauffage de l'autocar et le chauffeur doit mettre du carburant dans le véhicule 15661²⁰;

¹³ Rapport du service d'inspection, page 1843 sur 3110.

¹⁴ Rapport du service d'inspection, page 1653 sur 3110.

¹⁵ Rapport du service d'inspection, page 1646 sur 3110.

¹⁶ Rapport du service d'inspection, page 1845 sur 3110.

¹⁷ Rapport du service d'inspection, page 1813 sur 3110.

¹⁸ Rapport du service d'inspection, page 1795 sur 3110.

¹⁹ Rapport du service d'inspection, page 1849 sur 3110.

²⁰ Rapport du service d'inspection, page 1816 sur 3110.

23. Le 23 décembre 2008, la suspension de l'autocar 15661 gèle à Victoriaville et aussi à Richmond;
24. Le 23 décembre 2008, l'autocar tombe en panne entre Richmond et Windsor. Les 45 passagers arrivent à Sherbrooke à 14:15 au lieu de 12:05²¹;
25. Le 1^{er} janvier 2009, tant au retour de Québec et qu'au départ pour Québec l'autocar 15591 n'a pas de chauffage²²;
26. Le 2 janvier 2009, le chauffeur doit aller changer son autocar à Windsor ce qui retarde le départ de Québec d'une heure. Par la suite, son autocar a un bris de suspension à Laurier Station. Les 48 passagers doivent attendre plus d'une heure dans un véhicule qui n'a pas de chauffage. Ils arriveront à Sherbrooke à 20:00 au lieu de 17:05²³.
27. Le 3 janvier 2009, c'est une fuite d'antigel qui retarde le départ de 20 minutes²⁴;
28. Le 11 janvier 2009, le chauffeur relève que la lampe témoin du moteur s'allume, que le régulateur de vitesse ne fonctionne pas. La transmission automatique prend du temps pour passer de la 4^e à la 5^e vitesse. Le contour de plastique du tableau de bord est lâche et il cogne lorsque que l'autocar passe dans un trou²⁵;
29. Le 15 janvier 2009, le chauffeur écrit que le chauffage de la 15872 c'est un gros zéro. On gèle. Les gens n'arrêtent pas de se plaindre²⁶;
30. Le 18 janvier 2009, le conducteur note que la roue avant fait du bruit. De plus, la vitre gauche et la 1^{ère} vitre droite font un bruit d'enfer²⁷;

²¹ Rapport du service d'inspection, page 1816 sur 3110.

²² Rapport du service d'inspection, page 1851 sur 3110.

²³ Rapport du service d'inspection, page 1865, 3036 et 3039 sur 3110.

²⁴ Rapport du service d'inspection, page 1851 sur 3110.

²⁵ Rapport du service d'inspection, page 1662 sur 3110.

²⁶ Rapport du service d'inspection, page 1854 sur 3110.

²⁷ Rapport du service d'inspection, page 1666 sur 3110.

31. Le 19 janvier 2009, il a fallu resserrer les écrous de la 2^e roue avant et faire le plein de l'autocar avant le départ du terminus de Sherbrooke²⁸;
32. Le 22 janvier 2009, l'autocar part de Sherbrooke avec 45 minutes de retard en raison d'un problème électrique²⁹;
33. Le 23 janvier 2009, l'autocar 15861 a des problèmes de clignotants³⁰;
34. Le 2 février 2009, les 11 passagers partent avec 55 minutes de retard de Sherbrooke. L'autocar 14772 ne voulant pas démarrer, le chauffeur se rabat sur le 15661. Il le démarre avec succès, mais la porte des passagers est gelée. Il entre le véhicule dans le garage afin de réparer la lumière arrière. La porte reste toujours gelée, Finalement, il prend le véhicule 15872 et va faire le plein avant de partir³¹;
35. Le 6 février 2009, le chauffeur arrive au garage de Sherbrooke à 13:00 et il doit attendre 15 minutes avant de savoir quel autocar il allait conduire. On lui assigne le 14772. Cet autocar n'est pas prêt, il n'est pas lavé, la toilette est vide. Le chauffeur doit nettoyer le véhicule en vitesse, remplir la toilette et faire le plein de carburant avant de partir avec 20 minutes de retard³²;
36. Toujours le 6 février 2009, à la fin de l'après-midi il n'y a aucun autocar de disponible car ils sont tous en réparation. Le chauffeur attend que le véhicule 15872 soit réparé, puis va faire le plein. Les 26 passagers ont dû attendre plus d'une heure, le départ s'étant fait à 17 :50 au lieu de 16 :40³³;
37. Le 7 février 2009, l'autocar part à 10 :15 au lieu de 10 :00 parce que le chauffeur a dû faire le plein et que la porte ne fermait pas. En fait, la porte n'était pas tout à fait réparée quand l'autocar a quitté le terminus parce que le chauffeur a dû la fermer à la main. Le mécanicien avait réparé la porte la veille;

²⁸ Rapport du service d'inspection, page 1822 sur 3110.

²⁹ Rapport du service d'inspection, page 1870 sur 3110.

³⁰ Rapport du service d'inspection, page 1822 sur 3110.

³¹ Rapport du service d'inspection, page 2347 sur 3110

³² Rapport du service d'inspection, page 2347 sur 3110

³³ Rapport du service d'inspection, page 2349 sur 3110

38. Le 19 février 2009, l'autocar arrivé à Victoriaville à 20 :30 au lieu de 19:55 en raison de problème de transmission³⁴;
39. Le 22 février 2009, l'autocar arrive à minuit avec 50 minutes de retard sur l'horaire prévu. Le conducteur a dû s'arrêter en cours de route parce que le moteur indiquait 220° tandis que l'avertisseur d'arrêt du moteur s'allumait³⁵;
40. Le 9 mars 2009, l'autocar a une fuite importante d'antigel à Saint-Grégoire. Les passagers on dû faire du pouce pour se rendre au terminus à Trois-Rivières³⁶;
41. Le 27 mars 2009, l'autocar 1421 tombe en panne à Drummondville à 15 :30 en raison d'un problème dans la colonne de direction. Raymond Désilets et le chef mécanicien demandent au chauffeur de ramener l'autocar à Sherbrooke. Devant le refus de ce dernier, ils font venir une dépanneuse³⁷;
42. Le 30 mars 2009, l'autocar ne peut plus rouler en raison d'un problème avec la colonne de direction à Drummondville. Les passagers doivent attendre le véhicule de remplacement qui est parti de Sherbrooke³⁸;
43. Le 13 avril 2009 à 13:35, le moteur l'autocar 15662 surchauffe à Saint-Léonard d'Aston. Aussi, aucun «stop» ne fonctionne. Le conducteur appelle au garage afin d'avoir un autre autocar pour conduire ses 25 passagers à bon port³⁹;
44. Le 8 mai 2009 à 14 :50, l'autocar 14721 arrête deux fois de fonctionner. Les 27 passagers arrivent avec 40 minutes de retard⁴⁰;
45. Le 4 juin 2009, l'autocar se rendant à Québec est en retard de 40 minutes en raison d'un problème de freins⁴¹.

³⁴ Rapport du service d'inspection, page 2375 sur 3110

³⁵ Rapport du service d'inspection, page 2381 sur 3110

³⁶ Rapport du service d'inspection, page 2882 sur 3110

³⁷ Rapport du service d'inspection, page 2997 sur 3110

³⁸ Rapport du service d'inspection, page 2334 sur 3110

³⁹ Rapport du service d'inspection, page 2951 sur 3110

⁴⁰ Rapport du service d'inspection, page 2882 sur 3110

⁴¹ Rapport du service d'inspection, page 3030 sur 3110

[14] Par ailleurs, le dossier de suivi de la SAAQ en date du 3 février 2010⁴², révèle quatre nouvelles mises hors services des véhicules de Jordez depuis la décision de mai 2008 :

- le 16 mai 2008, éclairage et signaux;
- le 8 septembre 2008, freins;
- le 9 janvier 2009, éclairage et signaux;
- le 26 janvier 2009, pneus/roues/essieux.

[15] Richard Désilets a l'intention de contester toutes les mises hors services. À son avis, certaines sont fortuites comme ce fut le cas pour celle du 9 janvier 2009, tandis que les autres auraient été faites alors que le véhicule n'avait aucun problème. Par exemple, les feux de l'autocar impliqué dans la mise hors service du 16 mai 2008 fonctionnaient très bien. La SAAQ a envoyé deux autres contrôleurs routiers afin de vérifier l'autocar et ils n'ont rien décelé d'anormal.

[16] Quoiqu'il en soit Jordez a investi dans la mise à niveau de trois autocars en 2009. Elle a fait refaire le devant et l'arrière des véhicules, elle a mis un nouveau moteur et une nouvelle transmission. Cependant, il s'agit de composantes reconditionnées. Jordez n'a pas l'intention d'acheter de véhicules neufs à court terme.

[17] Le 3 septembre 2009, Jordez demande à la Commission de lui redonner la cote de sécurité portant la mention «satisfaisant». Elle soutient que son comportement à risque est corrigé puisque la dernière mise hors service remonte à janvier 2009, soit il y a plus d'un an. Elle a rempli toutes les conditions imposées par la Commission dont celle de faire vérifier ses autocars interurbains à tous les deux mois.

[18] Le 6 octobre 2009, Jordez dépose un avis d'arrangement avec ses créanciers. Selon Richard Désilets, cet avis s'avère nécessaire parce que le fisc a bloqué tous les comptes bancaires de Jordez. Elle ne peut même plus payer ses employés. Richard Désilets est certain qu'il s'agit d'une situation temporaire. Le tout reviendra à la normale dès qu'il aura démontré d'où provient l'argent comptant qu'il a investi dans Jordez. Il va aussi vendre des actifs pour payer certains créanciers.

[19] Lors de l'audience du 10 décembre 2009, Richard Désilets mentionne que Jordez a connu plusieurs changements administratifs depuis janvier 2008⁴³. En fait, il demeure le seul dirigeant de l'ancienne équipe. Son fils a quitté la comptabilité et il a été

⁴² Pièce CTQ-7.

⁴³ Pièce D-5.

remplacé par une personne qui s'occupe des voyages nolisés et des chauffeurs. Le mécanicien en chef a quitté l'entreprise et le mécanicien été remplacé le 26 janvier 2009. Le responsable de la *LCPECVL* a été remercié de ses services. Ses fonctions ont été réparties entre Richard Désilets et Bouka Pierre Kouao. Ce dernier occupe le poste de directeur du garage depuis le 4 mai 2009 en plus d'être responsable de la conformité en ce qui concerne le volet propriétaire de véhicules lourds. Quant à Richard Désilets, outre ses fonctions de PDG, il est responsable des plaintes, responsable du volet exploitant de véhicules lourds et responsable des communications avec le terminus.

[20] Lors de l'audience du 12 février 2010, Richard Désilets laisse échapper qu'il est maintenant responsable du garage. Bouka Pierre Kouao, l'ingénieur sur qui il fondait les résultats du bon entretien de ses véhicules, a quitté Jordez. La responsable de la comptabilité a aussi quitté son emploi tandis que le mécanicien sera remplacé sous peu. La Commission a demandé le curriculum de ce nouveau mécanicien mais Jordez ne l'a pas fourni⁴⁴.

[21] La Commission a accordé un délai de deux semaines au procureur de Jordez afin qu'il puisse déposer sa plaidoirie écrite. Ce dernier a demandé un délai supplémentaire étant donné l'incertitude quant à la situation financière de Jordez. Finalement, le 1^{er} avril 2010, il faisait parvenir sa plaidoirie écrite. Il informe la Commission que Jordez a fait cession de ses biens à Denis Fortier Syndic le 4 mars 2010. Ce dernier a recours aux services d'un sous-traitant qui offre les services avec ses autocars et ses chauffeurs.

LE DROIT

[22] La *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*⁴⁵ (*LPECVL*) a pour objet d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins⁴⁶.

[23] La Commission attribue une cote de sécurité « satisfaisant » lorsque la personne inscrite présente un dossier acceptable conformément aux lois et règlements qui lui sont applicables⁴⁷. Elle attribue une cote de sécurité « conditionnel » lorsque son dossier démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions. Ces déficiences portent notamment sur les véhicules lourds, les qualifications des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la

⁴⁴ Pièce D-20 à produire dans les 10 jours (22 février).

⁴⁵ L.R.Q. c. P-30.3.

⁴⁶ Article 1 de la *LPECVL*.

⁴⁷ Article 12, alinéa 2, *LPECVL*.

gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise par la personne inscrite⁴⁸.

[24] 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 conditions⁴⁹.

[25] Dans son évaluation, la Commission peut considérer les inspections et les contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité et, le cas échéant, les mesures correctrices apportées par une personne inscrite⁵⁰.

[26] L'article 34 de la *Loi* prévoit que la Commission peut réévaluer une cote lorsqu'elle estime que la personne a pris des moyens efficaces ou mis en place des mesures concrètes permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque, ayant été l'objet de la mesure administrative, est corrigé et ne se répétera plus.

ANALYSE

[27] La Commission constate que non seulement la situation de Jordez ne s'est pas améliorée en ce qui concerne la sécurité de ses véhicules, mais qu'elle s'est détériorée depuis la décision de mai 2008. Force est de constater que les problèmes relatifs à la condition mécanique des autocars restent entiers en dépit des mesures imposées par la Commission. Les quatre mises hors services survenues depuis cette date ne sont que la pointe de l'iceberg du piètre état mécanique des autocars de Jordez. En effet, les feuilles de routes des chauffeurs montrent que les pannes et les incidents mécaniques font partie du quotidien et qu'ils sont présents durant toute la période pour laquelle Jordez était tenu de produire ces documents.

[28] Il est inadmissible qu'un dirigeant d'entreprise mette en danger la sécurité des passagers en demandant à son chauffeur de prendre la route même si son véhicule a une déféctuosité majeure comme ce fut le cas le 9 janvier 2009. Raymond Désilets n'a aucune excuse. Il a suivi différentes formations en matière de sécurité de véhicules lourds et il connaissait la gravité de la situation car son chauffeur lui a téléphoné afin d'avoir des instructions. C'est vraiment par choix que Raymond Désilets a demandé à son chauffeur de reprendre la route parce qu'il était possible d'envoyer un autre autocar. Le véhicule défectueux était à la sortie du terminus de Trois-Rivières. Le chauffeur

⁴⁸ Articles 12 et 28 de la *LPECVL*.

⁴⁹ Troisième alinéa de l'article 12 de la *LPECVL*.

⁵⁰ Article 36 de la *LPECVL*.

pouvait y retourner et demander aux passagers d'attendre l'autre autocar dans le terminus.

[29] Le reste des événements de cette mise hors service reflète bien la condition mécanique des véhicules et des équipements de Jordez : rien n'est dans un état de fonctionnement normal. Le pare-brise est brisé, l'essuie-glace fonctionne mal, le lave-glace pénètre à l'intérieur de l'habitacle et une partie de l'équipement de détresse est défectueux.

[30] Les feuilles de routes des chauffeurs montrent que la sécurité des passagers a été mise en danger à d'autres reprises. Ainsi, il y a un risque d'incendie le 21 septembre 2008 lorsque l'autocar perd du carburant au terminus de Québec. Il en est de même lorsque le moteur surchauffe le 23 octobre 2008, le 22 février 2009 et le 13 avril 2009.

[31] Raymond Désilets semble ignorer qu'il transporte des personnes, non des marchandises. Des passagers qui ont froid ou qui gèlent durant de nombreuses minutes, voire des heures constitue aussi un risque pour la santé de ces personnes. Jordez ne pouvait ignorer que le chauffage de ses véhicules était inadéquat parce que les chauffeurs l'ont noté sur les feuilles de route et sur le formulaire de leur ronde de sécurité. En outre, les clients se plaignent régulièrement depuis des années de ce manque de chauffage dans les véhicules de Jordez. Il faisait déjà froid dans l'habitacle et voilà que le moteur tombe en panne à de nombreuses reprises en automne et en hiver. Ce fut le cas le 28 septembre 2008, les 22 et 23 décembre 2008, le 1^{er} et 2 janvier 2009.

[32] Une entreprise qui transporte des personnes doit avoir des véhicules fiables et sécuritaires afin que les passagers se rendent à destination sans encombre. Or, ce n'est pas ce que révèlent les données concernant Jordez. Les autocars sont immobilisés en cours de route en raison de problèmes avec le moteur, la transmission, la colonne de direction, les freins, la suspension, l'ouverture de la porte des passagers, le système d'éclairage et de signaux. Ce sont autant de situations qui présentent des risques pour la sécurité des passagers. La Commission ne peut conclure autrement, surtout lorsque des passagers doivent faire de l'auto-stop sur le bord de la route pour se rendre à destination.

[33] Jordez met peu d'empressement pour corriger une situation à risque. Par exemple, dès le 7 décembre 2008 Denis Perreault avait averti Jordez que les pneus de l'autocar n'offraient aucune traction sur la neige et sur la glace, qu'ils étaient inadéquats. Pourtant, ce n'est que le 18 décembre 2008, soit près de deux semaines plus tard et, au passage, trois jours après la date réglementaire limite, que Jordez procèdera au changement des pneus.

[34] Raymond Désilets se montre peu préoccupé par la sécurité de ses passagers ou de son personnel. Ainsi, il demande au chauffeur de revenir avec une défectuosité majeure

le 9 janvier 2009, il demande à un autre de ramener le véhicule qui présente des défaillances au niveau de la colonne de direction le 27 mars 2009, il sait que ses véhicules ont des problèmes de chauffage mais laisse grelotter ses clients.

[35] La Commission constate par ailleurs que Jordez fait preuve d'un manque d'organisation sévère chronique. Ses véhicules accumulent des retards en raison d'un geste aussi élémentaire et vital que le plein de carburant. Son mécanicien est débordé par les réparations de sorte qu'aucun autocar n'est disponible dans l'après-midi du 6 février 2009.

[36] Cette situation n'est pas le fruit du hasard, elle est le résultat des nombreux changements de personnel qui affectent cette entreprise depuis plusieurs années. Hormis Raymond Désilets, personne ne reste en poste assez longtemps pour prendre de l'expérience et faire le tour des problèmes de l'entreprise. Par exemple, Jordez a vu passé trois mécaniciens et trois responsables du garage en moins d'un an et demi. Ce qui ne rassure pas la Commission, c'est que Raymond Désilets est désormais en charge du garage alors qu'il n'a aucune expérience ou compétence dans le domaine.

[37] Jordez demande la réévaluation de sa cote au motif qu'elle s'est conformée aux conditions imposées par la Commission. La Commission ne souscrit pas à cet argument. La réalisation d'une condition n'est pas une fin en soi mais un moyen visant à corriger une déficience ou un comportement à risque. D'ailleurs, comme l'indique l'article 34 de la *LCPCEVL*, c'est le comportement à risque de la personne qui fait l'objet de la réévaluation. Dans le présent cas, non seulement Jordez n'a pas corrigé son comportement mais la situation s'est détériorée. Cette entreprise a démontré qu'elle est incapable de corriger des déficiences en dépit des mesures imposées par la Commission.

CONCLUSION

[38] La Commission est d'avis que Jordez a mis la sécurité de ses passagers en danger à plusieurs reprises depuis mai 2008. Cette entreprise faisait déjà l'objet de conditions en vue de remédier à plusieurs déficiences dont celles sur la condition mécanique de ses véhicules. Or, non seulement la situation ne s'est améliorée, mais elle s'est détériorée. Les autocars de Jordez ont été mis hors services à quatre reprises et ils ont subi plusieurs défaillances et des bris mécaniques susceptibles de mettre en danger la sécurité des passagers. La Commission est d'avis que l'imposition de nouvelles conditions ne permettrait pas à cette entreprise de remédier à la situation.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REJETTE la demande de réévaluation de la cote de sécurité de Autocars Jordez inc. dans le dossier portant le numéro de référence Q09-80501-0;

MODIFIE la cote de sécurité de « Autocars Jordez inc. » afin qu'elle porte la mention « INSATISFAISANT ».

Gilles Tremblay
Membre de la Commission

Daniel Lapointe
Membre de la Commission

Anne-Lucie Brassard, avocate
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours

c. c. M^e Luc Loiselle, pour la Commission des transports du Québec
M^e Serge Bouchard, procureur de Autocars Jordez inc., Morency Société d'avocats