

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	2013 QCCTQ 2828
DATE DE L'AUDIENCE	:	20121115, à Montréal
DATE DE LA DÉCISION	:	20131120
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	11091
OBJET DE LA DEMANDE	:	Révision d'une décision, remise en vigueur, permis de transport par autobus
MEMBRES DE LA COMMISSION	:	Marc Delâge Claude Jacques Sylvie Lambert

**Denis Fortier syndic inc. ès qualité de syndic
à la faillite d'Autocars Jordez inc. (1)**

Demandeur

**Eugène Dolbec & Fils inc.
Autobus Granby inc.
Les Autobus R. Pouliot inc.
Autobus Voltigeurs inc.
2755-4609 Québec inc.
Autobus du fer inc.
9078-9975 Québec inc.
4345240 Canada inc. (2)**

**Le Groupe Bell-Horizon inc.
Autocars Thedford inc. (3)**

Opposantes

9147-4916 Québec inc. (4)

Autocar Préférence ltée
1480275 Ontario inc. (5)

Intervenantes

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) siège en révision de la décision MPVC11-00148 en date du 15 décembre 2011 (la décision visée), suite à la décision QPVP12-00003 du 28 mars 2012, autorisant la révision.

[2] Denis Fortier syndic inc. ès qualité de syndic à la faillite d'Autocars Jordez inc. (le Syndic) demande la révision de la décision MPVC11-00148. Les intervenantes appuient cette demande et les opposantes la contestent.

[3] La demande de révision a été entendue en audience, à Montréal, le 15 novembre 2012. Les parties sont présentes et représentées par avocat, à l'exception des intervenantes, Autocar Préférence ltée et 1480275 Ontario inc., qui sont absentes et non représentées.

LES FAITS

[4] La décision MPVC11-00148 rejette la demande de remise en vigueur des permis de transport nolisé par autobus, portant les numéros 0-M-001334-004A, 006A, 009B, 010A et 011B (les permis visés), qui ont tous été délivrés avant le 18 décembre 1986, à l'exception du permis 0-M-001334-004A, conformément à l'article 37.1.1 de la *Loi sur les transports*¹ (la *Loi*).

[5] Le permis 0-M-001334-004A, ayant été délivré après le 18 décembre 1986, n'est pas sujet à l'article 37.1.1 de la *Loi* et n'est donc pas visé dans la présente demande de révision.

[6] Les procureurs l'ont d'ailleurs reconnu au cours des audiences précédentes.

¹ L.R.Q. c. T-12.

[7] La Commission a rendu auparavant la décision QCRC10-00080, en date du 19 avril 2010, dans laquelle elle modifiait la cote de sécurité d'Autocars Jordez inc. afin qu'elle porte la mention « insatisfaisant »².

[8] Également, la Commission a rendu la décision MPVC10-00098, en date du 8 juillet 2010, dans laquelle elle autorisait le Syndic d'Autocars Jordez inc. à supprimer totalement les services de transport nolisé qu'elle offre jusqu'au moment où ils seront transférés à une autre personne³.

Motifs de révision invoqués par le Syndic

[9] Le Syndic demande de réviser la décision visée aux motifs qu'elle comporte un vice de fond de nature à l'invalidier.

[10] Pour l'essentiel, le Syndic soutient que la Commission a fait des erreurs de droit qui rendent la décision visée invalide parce que la Commission a mal interprété la notion de « motif raisonnable » de l'article 31.1.1 de la *Loi*, a appliqué une interprétation punitive plutôt que remédialrice de cet article, en considérant que le titulaire des permis avait une cote de sécurité « insatisfaisant » découlant de la *Loi sur les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*⁴ (*LPECVL*), a interprété erronément l'erreur du Syndic de ne pas avoir payé à la date prévue les droits et frais payables en vertu de l'article 31.1 du *Code de sécurité routière*⁵ (le *CSR*) et a mal interprété la « durée de l'inexploitation des permis » tel que prévu à l'article 15.2 du *Règlement sur le transport par autobus*⁶ (le *Règlement*), en considérant uniquement la cote de sécurité « insatisfaisant » du titulaire des permis visés.

[11] Ce faisant, en refusant la remise en vigueur des permis visés, la Commission a créé une « incohérence fondamentale »⁷ entre la décision MPVC11-00148, en date du 15 décembre 2011, dans laquelle la demande de remise en vigueur des permis visés a été rejetée et la décision MPVC10-00098, du 8 juillet 2010, dans laquelle le Syndic a été autorisé à supprimer totalement les services de transport nolisé des permis visés jusqu'au moment où ils seront transférés à une autre personne.

[12] En conséquence, le Syndic soutient que la décision visée a pour effet de confondre les champs d'application respectifs de la *Loi* et de la *LPECVL*, en concluant

² Décision QCRC10-00080, 20100419.

³ Décision MPVC10-00098, 20100708.

⁴ L.Q. c. P-30.3.

⁵ L.Q. c. C-24.2.

⁶ L.Q. c. T-12, r. 16.

⁷ Dixit.

erronément que la demande de remise en vigueur (qui équivaut à une demande de renouvellement de permis) a pour effet de contourner la *LPECVL*, si les permis visés découlant de la *Loi* étaient remis en vigueur.

[13] Une jurisprudence importante a été produite par le procureur du Syndic et examinée par la Commission.

[14] Les intervenantes présentes et représentées à l'audience concordent aux motifs invoqués par le Syndic.

[15] Le Syndic et les intervenantes demandent que la décision visée soit invalidée et que les permis visés soient remis en vigueur.

Contestation des motifs par les opposantes

[16] Les deux procureurs des opposantes contestent les motifs invoqués par le Syndic et les intervenantes et demandent que la décision visée soit maintenue.

[17] Leurs argumentations reposent sur des points identiques, de même nature, et complémentaires.

[18] La décision visée ne contient aucun vice de fond de nature à l'invalider.

[19] La décision visée est claire, précise, dûment motivée, conforme à la *Loi* et cohérente avec la *LPECVL*.

[20] Elle ne contient pas d'erreur manifeste ou déterminante dans les faits et le droit.

[21] La Commission a analysé l'ensemble des faits et des questions de droit soulevés par toutes les parties au litige et en conformité de la *Loi*.

[22] Le Membre saisi de ce dossier a analysé l'ensemble de la preuve et a adéquatement utilisé sa discrétion pour disposer de la demande de remise en vigueur des permis visés.

[23] L'erreur du Syndic n'est pas déterminante pour justifier la remise en vigueur des permis.

[24] Le Syndic a comme mission de disposer des actifs du failli et doit prendre les mesures appropriées pour les conserver.

[25] Les permis visés sont des privilèges qui découlent de la *Loi* et ne peuvent être maintenus que si son titulaire se conforme à toutes les obligations qui découlent de la *Loi*.

[26] La décote du failli par l'attribution d'une cote de sécurité avec la mention « insatisfaisant » est justifiée en raison de la non-compétence de l'opérateur. C'est à bon droit que la Commission a refusé la remise en vigueur des permis visés.

[27] L'analyse faite par la Commission dans la décision visée est raisonnable en rapport à la preuve faite et conforme aux règles qui sont applicables dans une demande de cette nature.

[28] La Commission reprendra au besoin les motifs et leur contestation dans son analyse.

LE DROIT

[29] Les articles 17-2 à 17-4 de la *Loi* prévoient qu'une demande de révision doit satisfaire tous les critères suivants:

- 1) être présentée par une personne intéressée;
- 2) ne pas faire, au moment de sa présentation, l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif du Québec;
- 3) être motivée et transmise à la Commission dans les trente jours qui suivent la date de la prise d'effet de la décision contestée;
- 4) démontrer au moins l'un des motifs prévus à l'article 17.2.

[30] Les motifs prévus à l'article 17.2 de la *Loi* sont les suivants :

- 1) le demandeur doit faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2) le demandeur doit n'avoir pu, comme partie au litige, présenter ses observations pour des raisons jugées suffisantes;
- 3) la décision contestée doit être entachée d'un vice de fond ou de procédure de nature à l'invalidier.

[31] Le deuxième alinéa de l'article 1 de la *Loi* précise que sauf lorsque la Commission agit en vertu de la *Loi* concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3), un moyen de transport est réputé

appartenir à un transporteur, non seulement lorsqu'il en est le propriétaire, mais aussi lorsqu'il en est le locataire, le fidéicommissaire, le liquidateur, le séquestre ou le syndic.

[32] L'article 37.1 de la *Loi* porte sur le renouvellement d'un permis. Il énonce ce qui suit :

37.1. À moins d'une disposition contraire dans un règlement, un permis est réputé renouvelé pour une période d'un an si, avant la date de son expiration :

1° le titulaire du permis a payé à la Société de l'assurance automobile du Québec, les droits et les frais payables en vertu de l'article 31.1 du Code de la sécurité routière pour conserver le droit de circuler avec le véhicule routier utilisé pour fournir le service de transport autorisé par le permis;

2° le titulaire du permis fournit à la Commission le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule utilisé.

[33] Dans l'analyse d'une demande de remise en vigueur de permis, la Commission doit tenir compte, entre autres, des éléments spécifiés à l'article 37.1.1 de la *Loi* et aux articles 15.1 et 15.2 du *Règlement* décrits ci-dessous :

37.1.1. Le permis de transport par autobus délivré avant le 18 décembre 1986 ou délivré à compter de cette date en remplacement d'un tel permis peut faire l'objet d'une demande de remise en vigueur à la Commission dans les douze mois de son expiration.

La Commission peut remettre en vigueur un permis lorsque le demandeur établit que le permis n'a pu être renouvelé dans le délai prescrit pour un motif prévu par règlement ou pour tout autre motif qu'elle estime raisonnable. Elle doit toutefois tenir une audience publique lorsque le motif invoqué n'est pas prévu par règlement.

La remise en vigueur, si elle est accordée, équivaut à un renouvellement du permis. Toutefois, elle a effet à compter de la décision de la Commission et le permis ainsi remis en vigueur expire à la date à laquelle il aurait expiré s'il avait été renouvelé.

15.1. Un permis expiré, visé à l'article 37.1.1 de la *Loi* sur les transports, peut être remis en vigueur conformément à cet article pour l'un des motifs suivants :

1° le titulaire du permis est décédé dans les 60 jours précédant immédiatement le 31 mars;

2° l'actionnaire unique de la compagnie de transport titulaire du permis est décédé dans les 60 jours précédant immédiatement le 31 mars;

3° le titulaire du permis a été hospitalisé durant une période continue de 15 jours précédant immédiatement le 31 mars en raison d'un accident ou d'une maladie;

4° l'actionnaire unique de la compagnie de transport titulaire du permis a été hospitalisé durant une période continue de 15 jours précédant immédiatement le 31 mars en raison d'un accident ou d'une maladie.

15.2. Lorsque la Commission est saisie d'une demande de remise en vigueur d'un permis pour un motif non prévu à l'article 15.1, les motifs de sa décision doivent comprendre notamment son appréciation des éléments suivants :

- 1° la justification du délai à soumettre la demande;
- 2° la durée de l'inexploitation du permis.

[34] L'article 37.3 de la *Loi* prévoit :

37.3. Un permis renouvelable qui ne peut pas être renouvelé selon la procédure prévue à l'article 37.1 peut l'être si une demande est présentée à la Commission avant la date de son expiration.

Le permis demeure en vigueur jusqu'à ce que la décision de la Commission devienne exécutoire.

[35] L'article 42 de la *Loi* stipule que le titulaire d'un permis doit fournir les services que son permis l'autorise à fournir aux conditions et par les moyens ou systèmes prescrits par les règlements applicables au permis dont il est titulaire.

[36] L'article 10.2 du *CSR* dispose ce qui suit :

10.2. Malgré les articles 10 et 10.1, l'immatriculation de certaines catégories de véhicules routiers prévues par règlement peut s'effectuer par l'inscription, dans le registre de la Société, des renseignements prévus par règlement relativement à ces catégories de véhicules et aux personnes qui satisfont aux conditions prévues par règlement pour obtenir cette immatriculation.

La Société délivre alors un ou plusieurs certificats d'immatriculation et plaques d'immatriculation amovibles.

Un véhicule de l'une des catégories visées au premier alinéa est immatriculé conformément à l'article 6 lorsqu'une plaque d'immatriculation amovible y est fixée.

Les articles 188, 189, 196 à 202 s'appliquent compte tenu des adaptations nécessaires, sous réserve que la Société annule l'immatriculation de la personne qui l'a obtenue conformément au présent article au lieu d'interdire de remettre un véhicule routier en circulation.

[37] L'Article 31.1 du *CSR* prévoit ce qui suit :

31.1. Pour conserver le droit de circuler avec un véhicule routier immatriculé, le propriétaire de celui-ci, à moins d'en être exempté par règlement, doit, selon la fréquence prévue par règlement, payer à la Société les frais fixés par règlement, les droits fixés par règlement et revalorisés, le cas échéant, conformément à l'article 151.4 de la *Loi* sur l'assurance automobile (chapitre A-25), la contribution d'assurance fixée en vertu de l'article 151.1 de cette loi ainsi que, le cas échéant, la contribution des automobilistes au

transport en commun fixée en vertu de l'article 88.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12), la contribution des propriétaires de véhicules hors route fixée en vertu de l'article 49.2 de la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.2), à l'égard d'un véhicule routier de la catégorie déterminée par règlement qui a sept années ou moins et dont la valeur est de plus de 40 000 \$, un droit additionnel qui, lorsque calculé sur une base annuelle, correspond à 1% de la valeur du véhicule excédant 40 000 \$ et à l'égard d'un véhicule routier de la catégorie déterminée par règlement, muni d'un moteur de la cylindrée déterminée par règlement, un droit additionnel fixé par règlement, au cours des périodes déterminées par règlement.

Le propriétaire qui renonce à circuler avec ce véhicule pendant la totalité ou une partie de la durée correspondant au paiement des sommes visées au premier alinéa, doit en aviser la Société avant la date d'échéance du paiement de ces sommes ou à toute date ultérieure déterminée par règlement. Il ne sera alors pas tenu de payer les droits, les droits additionnels, les frais, la contribution d'assurance, la contribution des automobilistes au transport en commun et la contribution des propriétaires de véhicules hors route prescrits pour la période au cours de laquelle cette renonciation a effet.

Lorsque le propriétaire, à la date d'échéance, n'a pas payé les sommes prévues au premier alinéa ni avisé la Société de son intention de les payer par prélèvement automatique, lorsqu'il a avisé la Société qu'il renonce à circuler avec ce véhicule conformément au deuxième alinéa, nul ne peut, à compter du premier jour suivant la date d'échéance ou de la date à laquelle la Société a reçu l'avis de renonciation, selon le cas, et sans autre avis, remettre le véhicule routier en circulation.

Le propriétaire peut demander à la Société, pendant la durée correspondant au paiement des sommes visées au premier alinéa, l'autorisation de remettre ce véhicule routier en circulation. Il doit alors acquitter les droits, les droits additionnels, les frais, la contribution d'assurance, la contribution des automobilistes au transport en commun, la contribution des propriétaires de véhicules hors route et les frais supplémentaires prévus par règlement, conformément aux conditions et modalités prévues par règlement.

Nul ne peut remettre en circulation sur un chemin public un véhicule d'un modèle ou d'une catégorie dont le ministre interdit la circulation sur un tel chemin en vertu de l'article 633.1 ou dont le fabricant ou son importateur restreint l'utilisation à un usage hors route.

[38] En ce qui concerne l'immatriculation des autobus, la Commission doit s'en référer aux spécifications de l'article 189 du CSR qui se lit ainsi :

189. La Société doit interdire de remettre un véhicule routier en circulation dans les cas suivants :

1° lorsque la Commission des transports du Québec, dans un cas prévu aux articles 35 ou 40 de la Loi sur les transports ou au deuxième alinéa de l'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01), lui ordonne de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation du véhicule;

1.1° lorsque la Commission des transports du Québec, conformément à la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules

lourds (chapitre P-30.3), interdit la mise en circulation des véhicules lourds visés par la mesure administrative qu'elle a prise;

[...]

[39] L'article 27 de la *LPECVL* prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité « insatisfaisant » à une personne, 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.

La Commission peut appliquer à tout associé ou à tout administrateur d'une personne inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, une cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle attribue à cette personne inscrite.

La Commission inscrit alors au registre l'associé, l'administrateur ou toute autre personne qui n'est pas déjà inscrit.

Une cote de sécurité « insatisfaisant » entraîne, pour la personne inscrite à qui cette cote de sécurité est attribuée, une interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

ANALYSE

[40] La Commission doit décider si la décision visée comporte un vice de fond de nature à l'invalidier.

[41] À cette fin, la Commission ne peut intervenir que si elle est d'avis que la décision visée est entachée d'une erreur manifeste ou déterminante de fait ou de droit qui la rend invalide.

[42] En révision, la Commission ne siège pas en appel de la décision visée en se basant sur sa propre analyse des faits et doit également s'abstenir d'intervenir pour substituer son opinion à celle du Membre qui a rendu la décision, sauf si elle en vient à la conclusion qu'il existe une erreur manifeste ou déterminante dans la décision visée.

La décision visée

[43] Il devient important de mettre en contexte les éléments retenus et analysés par la Commission avant de les analyser en fonction des motifs invoqués par le Syndic.

[44] Les éléments déterminants que l'on retrouve dans la décision visée sont, pour l'essentiel, les suivants⁸ :

[...]

[43] Le procureur du Syndic a effectivement plaidé l'inexpérience de sa cliente et de son dirigeant en transport par autobus pour justifier cette erreur. Sur ce point, la Commission doit retenir les arguments des opposantes à l'effet que M. Fortier était bien appuyé par des procureurs spécialisés en transport qui connaissent très bien les lois et le règlement régissant le transport par autobus. La méconnaissance de la *Loi* ne peut constituer un motif raisonnable de passer outre un délai de rigueur aussi important que le paiement des droits lors de l'immatriculation.

[44] L'article 189 du *Code de la sécurité routière* stipule que la Société doit interdire de remettre un véhicule routier en circulation lorsque la Commission, conformément à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourd*⁹, interdit à son propriétaire ou son exploitant, la mise en circulation ou l'exploitation de véhicules lourds.

[45] Ainsi, même si M. Fortier avait voulu payer les droits pour remettre en circulation les autobus au 31 mars 2011, la Société lui aurait interdit de le faire car la cote de sécurité attribuée à Jordez comportait alors la mention « insatisfaisant » et qu'il lui était donc interdit de mettre en circulation et d'exploiter un véhicule lourd depuis le 19 avril 2010.

(...)

[51] La décision est basée sur le fait que l'impossibilité d'exploiter a été occasionnée par l'attribution de la cote de sécurité « insatisfaisant » à Jordez. Il n'était pas nécessaire, pour le commissaire, de faire l'évaluation de l'exploitation des permis au cours des dernières années dans son analyse de la demande de

⁸ Extraits de la décision MPVC11-00148.

⁹ L.R.Q. c. P-30.3.

suppression, puisque c'est un des éléments importants sur lesquels la Commission aura à statuer lorsqu'elle disposera des demandes de transfert des permis.

(...)

[59] L'absence de paiement des droits lors de l'immatriculation au 31 mars 2011 fait en sorte que plus d'un an s'est écoulé depuis que la suppression totale temporaire de services a été accordée, et presque une année et demie depuis que Jordez a perdu son droit d'exploiter. Le dossier démontre une absence continuelle d'exploitation, avant même le défaut d'avoir payé les frais exigibles au 31 mars 2011.

[60] Une jurisprudence abondante démontrant la constance de la Commission à remettre en vigueur des permis d'autobus a été déposée par les procureurs de la demanderesse et de l'intervenante. Par contre, il est à remarquer qu'aucune de ces demandes n'avait été opposée et que dans la presque totalité des cas, les demandeurs désiraient obtenir une remise en vigueur pour reprendre l'exploitation des permis le plus rapidement possible.

[61] Or, M. Fortier ne peut revendiquer cette possibilité, puisque le *Code de la sécurité routière* empêche Jordez de rétablir son droit de circuler avec ses autobus en raison de sa cote « insatisfaisant ». Le Syndic, qui assure la sauvegarde des actifs pour les créanciers, ne peut donc reprendre l'exploitation des services que ses permis l'autorisent à donner tant que la cote de sécurité n'aura pas été réévaluée.

(...)

[65] Dans le cas d'Autobus R. Audet inc., le transporteur n'avait pas exploité en raison de la faillite et cherchait à transférer les permis dans le contexte d'une demande de révocation introduite par des tiers. Dans la présente affaire, il ne s'agit pas de décider s'il y a lieu de révoquer les permis concernés et ainsi de retirer un droit au Syndic. Il est plutôt question de redonner un privilège à la titulaire qui l'a perdu de sa propre faute, par l'obtention d'une cote « insatisfaisant » qui a eu pour conséquence d'empêcher le renouvellement des permis par paiement des droits à la Société.

(...)

[69] La cote « insatisfaisant » constitue la sanction ultime, applicable lorsque la Commission juge qu'il y a impossibilité de corriger les carences en sécurité constatées dans la gestion d'une entreprise de transport. Il est logique que l'interdiction de payer les droits en découle, mettant ainsi fin à l'autorisation de circuler avec le moyen de transport attaché aux permis et, par le fait même, à l'existence des permis.

[70] Le défaut de renouvellement des permis 0-M-001334-006A, 009B, 010A et 011B, inexploités depuis plus d'un an, résulte de l'application de la cote de sécurité « insatisfaisant ».

[71] Malgré les efforts déployés par M. Fortier pour les préserver, la preuve démontre que l'exploitation qui en a été faite au cours des dernières années a été partielle et déficiente, tant au niveau de la sécurité routière que pour la disponibilité des services de transport au public. Il n'y a aussi aucune assurance qu'ils seront exploités dans un proche avenir, puisque le Syndic, qui en est présentement titulaire, est dans l'impossibilité de pouvoir remettre un véhicule routier en circulation tant que la cote de sécurité attribuée à l'inscription de Jordez porte la mention « insatisfaisant ».

[72] Il serait déraisonnable de remettre en vigueur des permis que la titulaire n'a pu renouveler par paiement des droits de circuler pour le motif qu'elle a été sortie de la route par la Commission à la suite d'un comportement à risque au sens de la sécurité routière.

[73] La *Loi sur les transports* spécifie clairement à son article 37.1.1 que la remise en vigueur, lorsqu'elle est accordée, équivaut à un renouvellement de permis. Ainsi, la Commission considère que le fait de remettre en vigueur les permis détenus par Jordez reviendrait à lui accorder indirectement ce que la *Loi* lui interdit de faire. En effet, ces permis ne peuvent être renouvelés par immatriculation en raison de la cote « insatisfaisant » attribuée à l'inscription de Jordez au Registre. La remise en vigueur ferait en sorte que la Commission elle-même contournerait l'application de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et l'effet d'une décision qu'elle a rendue.

[74] Tous ces éléments mènent ainsi à la conclusion qu'il n'y a pas de motif raisonnable pour remettre en vigueur les permis concernés.

[...]

Le contexte juridique applicable

[45] Dans la présente demande, la Commission applique trois lois distinctes, soit la *Loi*, la *LPECVL* et le *CSR*.

[46] La remise en vigueur et le renouvellement d'un permis de transport par autobus relèvent de la *Loi*. L'attribution d'une cote de sécurité avec la mention « insatisfaisant » et les conséquences qui en découlent relèvent de la *LPECVL*. Les règles d'immatriculation associées aux paiements des droits applicables relèvent du *CSR*.

[47] Chacune de ces lois a son champ d'application propre, ses règles particulières et son domaine juridique particulier.

[48] L'interrelation entre ces lois et l'application de leurs règles s'entrecroisent et se lient dans les cas spécifiques qui ont été prévus dans chacune de ces lois.

[49] Ces liens juridiques, en ce qui concerne la présente affaire, sont reproduits sous le titre « **LE DROIT** », à la page 5 et aux pages suivantes de la présente décision.

[50] D'autres liens existent, mais ils n'ont pas de pertinence au présent dossier.

[51] C'est de cette façon que le législateur a prévu que la Commission puisse agir et disposer des règles applicables entre ces trois lois. Ces liens visent à assurer la concordance et la cohérence dans l'application de ces lois.

[52] C'est dans ce contexte juridique que la Commission va analyser les motifs invoqués par le Syndic.

L'analyse des motifs invoqués par le Syndic

[53] La Commission va regrouper certains des motifs invoqués par le Syndic pour disposer de la demande de révision.

A) Le motif raisonnable de la demande de remise en vigueur des permis, l'interprétation punitive invoquée à la suite de la décote d'Autocars Jordez inc., l'erreur du syndic de ne pas avoir payé les droits et frais applicables à la date prévue à la Loi et l'interprétation de la durée de l'inexploitation des permis :

[54] Le Syndic soutient que la demande de remise en vigueur est appuyée sur un motif raisonnable, sur l'effet de l'attribution d'une cote de sécurité « insatisfaisant », sur l'erreur de bonne foi du Syndic et sur les raisons de l'inexploitation des permis. Ces motifs justifiaient, selon ses prétentions, que la Commission devait accorder la remise en vigueur des permis visés.

[55] Il plaide que la Commission a commis une erreur manifeste et déterminante en refusant la remise en vigueur des permis.

[56] Tous ces motifs sont reliés entre eux. Pour une meilleure compréhension de la décision, la Commission va les analyser ensemble, mais pas nécessairement dans l'ordre où ils ont été présentés.

[57] La décision visée précise clairement que l'erreur du Syndic n'est pas un motif déterminant pour justifier la remise en vigueur.

[58] Le Syndic dépose de nombreuses décisions reconnaissant le principe qu'une erreur de bonne foi peut être corrigée par la Commission, afin d'éviter à un transporteur de perdre un droit légitime.

[59] Il est vrai que la Commission a appliqué dans de nombreuses circonstances une attitude libérale au profit d'un transporteur.

[60] Sur cette abondante jurisprudence, la Commission fait deux commentaires.

[61] Le premier, la Commission constate qu'une majorité de cas soumis visent le défaut du paiement, dans les délais prévus, des droits annuels d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi. Le permis de taxi découle de la *Loi sur les services de transport par taxi*¹⁰ et les règles de renouvellement sont différentes et particulières. C'est un domaine juridique différent de celui des lois qui sont visées et appliquées dans la présente demande.

[62] Le second, la Commission constate que dans tous les cas soumis, le titulaire du permis ou des permis visés était dans une situation où les permis pouvaient être exploités. Ce n'est pas le cas dans la présente affaire, vu la cote « insatisfaisant » attribuée au titulaire des permis.

[63] C'est de cette façon que l'on doit lire les paragraphes 43 à 45 de la décision visée¹¹.

[64] La Commission n'a pas fait une erreur dans la décision visée sur ce point. L'erreur de bonne foi du Syndic sur ce point n'est pas déterminante. Le Syndic ne pouvait procéder aux paiements des droits avant le 31 mars 2011. La SAAQ l'aurait refusé de toute façon¹².

[65] C'est dans ce contexte que la Commission va analyser les autres points soulevés.

[66] Le Syndic plaide que la Commission a appliqué une interprétation punitive plutôt que remédialrice de l'article 31.1.1, en considérant que le titulaire des permis avait une cote de sécurité « insatisfaisant » et a mal interprété la « durée de l'inexploitation des permis », tel que prévu à l'article 15.2 du *Règlement* en raison de cette cote.

[67] Le Syndic argumente ces points en prétendant que la Commission a commis une erreur et soutient que la SAAQ ne peut refuser une immatriculation, son pouvoir se limitant à interdire la mise en circulation.

¹⁰ L.Q. c. S.60.1.

¹¹ Supra, paragraphe [44] de la présente décision.

¹² Supra, paragraphes [36], [37] et [38] de la présente décision.

[68] Il soutient également que la cote « insatisfaisant » n'entraîne pas automatiquement le non-renouvellement des permis. La Commission a donc commis une erreur sur son interprétation de la durée de l'inexploitation.

[69] La Commission se réfère aux paragraphes [42] de la présente décision en référence aux paragraphes 51, 59, 60, 61, 65, 69, 70, 71 et 72 de la décision visée¹³.

[70] Sans reprendre tous les éléments retenus par la Commission dans la décision visée, ils se résument à ce qui suit.

[71] L'attribution d'une cote de sécurité « insatisfaisant » par la Commission a des effets importants pour un propriétaire et exploitant. Il ne peut exploiter ni mettre en circulation un véhicule lourd.

[72] La SAAQ doit donner effet à cette interdiction.

[73] Par l'application des articles 10.2, 31.1 et 189 du *CSR*, la SAAQ inscrit l'interdiction au dossier du propriétaire et exploitant, refuse le paiement des droits et frais lors du renouvellement de l'immatriculation et annule les certificats d'immatriculation s'ils sont toujours en vigueur.

[74] Si un titulaire désire se prévaloir du renouvellement de ses permis en vertu de l'article 31.1 de la *Loi*, il doit avant tout ne pas faire l'objet d'une interdiction d'exploiter ou de mettre en circulation un véhicule lourd. Cette interdiction prévaut tant et aussi longtemps que la cote n'est pas modifiée.

[75] C'est l'effet de la *Loi*, de la *LPECVL* et du *CSR*, tel que le législateur l'a établi.

[76] C'est de cette façon que la Commission l'a décidé dans la décision visée.

[77] La Commission n'a pas fait d'erreur manifeste ou déterminante dans la décision visée. La Commission a appliqué les lois.

[78] La Commission n'a pas fait une application de nature punitive, n'a pas erronément appliqué les effets de l'attribution d'une cote avec la mention « insatisfaisant » et n'a pas mal interprété la durée de l'inexploitation des permis visés.

[79] La Commission s'est référée à l'inexploitation des permis pendant une longue durée en raison de l'état du dossier de son titulaire au niveau de la sécurité, de l'impossibilité d'exploiter les permis visés tant que cette interdiction est en vigueur, en

¹³ Supra, paragraphe [44].

raison de l'absence d'infrastructure adéquate, de véhicules lourds et du personnel nécessaire pour pouvoir exploiter les permis visés.

[80] La Commission a ainsi apprécié l'inexploitation des permis en fonction des lois concernées et de l'état particulier du dossier.

[81] La Commission n'a pas fait d'erreur manifeste ou déterminante dans son appréciation des lois applicables en refusant la remise en vigueur des permis sur ces éléments.

[82] La Commission est d'avis que tant que la cote « insatisfaisant » est attribuée, le titulaire des permis ne peut se prévaloir de l'article 31.1 de la *Loi*, ni se prévaloir de l'article 31.1.1 de cette même *Loi*, tant et aussi longtemps que la cote n'est pas modifiée par la Commission.

[83] Cette règle s'applique également au Syndic dans la présente affaire.

[84] C'est de cette façon qu'il faut lire et comprendre les éléments retenus aux paragraphes 51, 59, 61, 65, 69, 70, 71, 72 et 73 de la décision visée¹⁴.

[85] C'est l'effet des lois applicables dans cette affaire. La Commission n'a pas commis d'erreur manifeste ou déterminante en les appliquant.

[86] La Commission constate que le Syndic n'a jamais initié de demande pour modifier la cote de sécurité depuis le 19 avril 2010.

B) L'allégation de l'incohérence fondamentale entre la décision MPVC11-00148 du 15 décembre 2011 et la décision MPVC10-00098 du 8 juillet 2010.

[87] Le Syndic soutient que la Commission a créé une « incohérence fondamentale » entre la décision MPVC11-00148, en date du 15 décembre 2011, dans laquelle la demande de remise en vigueur des permis visés a été rejetée et la décision MPVC10-00098, du 8 juillet 2010, dans laquelle le Syndic a été autorisé à supprimer totalement les services de transport nolisé des permis visés jusqu'au moment où ils seront transférés à une autre personne.

[88] Le Syndic soutient qu'après avoir obtenu l'autorisation de suspendre totalement et temporairement les services de transport nolisé des permis visés, il prétend que la Commission ne peut refuser de remettre en vigueur les permis visés.

¹⁴ Supra, paragraphe [44].

[89] Ces éléments sont pris en considération par la Commission aux paragraphes 51, 59, 60, 61, 65, 69, 70, 71 et 72 de la décision visée¹⁵.

[90] Le Syndic prétend qu'en rejetant la demande de remise en vigueur, la Commission a rendu caduque la décision du 8 juillet 2010, d'où l'incohérence invoquée.

[91] La Commission ne partage pas cette prétention.

[92] Il faut remettre chacune des décisions dans leur contexte particulier.

[93] Il est exact que l'autorisation de permettre de suspendre temporairement l'exploitation des permis visés justifie le Syndic à ne pas donner les services de transport qui sont prévus aux permis.

[94] Cette autorisation permet d'éviter l'application de l'article 42 de la *Loi*, soit la révocation du permis en raison d'une inexploitation de plus de 30 jours par son titulaire.

[95] Mais cette autorisation ne dégage pas pour autant le Syndic à faire les démarches nécessaires pour assurer le maintien en vigueur des permis selon les règles applicables.

[96] L'arrivée de la date du 31 mars 2011, date de renouvellement des permis selon l'article 31.1 de la *Loi*, obligeait le Syndic à agir avant cette date s'il voulait maintenir en vigueur les permis visés.

[97] Or, le Syndic ne l'a pas fait.

[98] Il devient inutile de reprendre toutes les conséquences découlant de son défaut puisqu'elles font l'objet de l'analyse détaillée à la section A) de la présente décision.

[99] La Commission est d'avis qu'il n'y a pas d'incohérence entre ces deux décisions.

[100] Il n'y a pas d'erreur manifeste et déterminante de la Commission dans la décision visée.

[101] La Commission a appliqué de la façon dont elle devait le faire les lois applicables.

C) L'allégation de la confusion des champs d'application de la *Loi* et la *LPECVL*

[102] Le Syndic soutient que la décision visée a pour effet de confondre les champs d'application respectifs de la *Loi* et de la *LPECVL*, en concluant erronément que la demande de remise en vigueur (qui équivaut à une demande de renouvellement de

¹⁵ Supra, paragraphe [44] de la présente décision.

permis), a pour effet de contourner la *LPECVL*, si les permis visés découlant de la *Loi* étaient remis en vigueur.

[103] Le Syndic allègue que lorsqu'un propriétaire accepte de payer les frais applicables, la SAAQ doit lui émettre un certificat d'immatriculation, même si sa cote est « insatisfaisant ».

[104] Le Syndic soutient sur ce point qu'il lui est impossible de rétablir la cote du failli s'il ne dispose pas de ses permis, le plaçant ainsi dans un cul-de-sac absurde qui crée une injustice flagrante.

[105] Le Syndic invoque sur ce point que la Commission a fait une erreur de droit fondamentale et déterminante en stipulant qu'il serait déraisonnable de remettre en vigueur les permis visés.

[106] Selon le Syndic, à lui seul ce motif justifie la révision de la décision visée.

[107] La décision visée fait état de cette question aux paragraphes 71, 72 et 73¹⁶.

[108] La Commission doit préciser sur ce point qu'il est normal, usuel et obligatoire de considérer l'aspect de la sécurité d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds, quand elle dispose d'une demande de remise en vigueur (qui équivaut à une demande de renouvellement) d'un permis, au même titre que lorsqu'elle dispose d'une demande de renouvellement d'un permis de transport ou d'une demande de transfert de permis.

[109] Dans toutes ces demandes, le dossier de sécurité du propriétaire et exploitant est examiné.

[110] À titre d'exemple, dans la décision MPCV10-00045, du 12 avril 2010, la Commission a accordé le transfert des permis interurbains détenus par le Syndic au nom d'Autocars Jordez inc. à un tiers¹⁷.

[111] La Commission disposait dans cette décision sur la question de la sécurité :

[...]

[24] Bien que Jordez fasse actuellement l'objet d'une cote de sécurité «conditionnel» et que des dossiers sont pendants actuellement, la Commission n'empêchera pas le transfert des permis, afin d'assurer aux usagers une continuité des services de transport interurbain par un transporteur habilité à donner les services.

¹⁶ Supra, paragraphe [44] de la présente décision.

¹⁷ MPVC10-00045, 20120412.

[25] Le dossier de sécurité de (*le Tiers*)¹⁸ est satisfaisant et ne fait pas l'objet de procédure en cours.

[...]

[112] Cette décision est antérieure à la décision QCRC10-00080, du 19 avril 2010, dans laquelle la cote de sécurité d'Autocars Jordez inc. est devenue « insatisfaisant ».

[113] La question soulevée par le Syndic n'a plus vraiment besoin d'être débattue en raison de l'analyse et des conclusions retenues par la Commission, lesquelles apparaissent à la section A) et la section B) de la présente décision.

[114] La Commission a examiné adéquatement la question de la sécurité dans la décision visée, a interprété et disposé de cet aspect en conformité des lois applicables.

[115] Il n'y a pas de confusion dans les champs d'application de la *Loi* et la *LPECVL*.

[116] La Commission n'a pas fait une erreur manifeste ou déterminante sur cette question dans la décision visée.

CONCLUSION

[117] La Commission conclut qu'il n'y a aucune erreur manifeste ou déterminante dans la décision visée.

[118] La décision ne comporte pas un vice de fond de nature à l'invalidier.

[119] La Commission va rejeter la demande de révision de la décision MPVC11-00148.

¹⁸ Le nom (*le Tiers*) a été retiré par la Commission dans la présente décision.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REJETTE la demande.

Marc Delâge, avocat
Membre de la Commission

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission

Sylvie Lambert, avocate
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours
cc : (1) M^e Mario-St-Pierre, avocat
(2) M^e David Blair, avocat
(3) M^e Louise Baillargeon, avocate
(4) M^e Benoit Groleau, avocat
(5) M^e Serge Bouchard, avocat

.



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° 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^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
N° sans frais : 1 888 461-2433

MONTREAL

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

N° 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