

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2014 QCCTQ 2239
DATE DE LA DÉCISION : 20140908
DATE DE L'AUDIENCE : 20140417, à Québec et Montréal
(visioconférence)
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 143267
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Claude Jacques.

Emmar Transport inc.

NIR : R-507223-6

Yves Maltais

Personnes visées

Pinsky, Bisson inc., syndics

Intervenante

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande d'examen de comportement d'Emmar Transport inc. (Emmar), et d'Yves Maltais (M. Maltais) en tant qu'administrateur de l'entreprise.

LES FAITS

[2] La Commission examine le comportement d'Emmar afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la Loi).

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[3] Ces déficiences sont énoncées dans l'Avis d'intention (l'Avis) du 18 février 2014 que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée joint à l'avis de convocation du 19 février 2014, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[4] Les évènements pris en considération pour démontrer ces déficiences, lors de la transmission de l'Avis, sont énumérés dans le dossier de comportement de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) d'Emmar, pour la période du 22 août 2011 au 21 août 2013.

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

[6] Lors de l'audience, Emmar et M. Maltais, son administrateur et dirigeant, sont présents, mais non représentés par avocat. Pinsky, Bisson inc. est absente et non représentée.

[7] À l'audience, le technicien de la SAAQ fait état de l'ensemble du dossier PEVL d'Emmar, dont des lettres transmises par la SAAQ avisant l'entreprise de la détérioration de son dossier et de sa transmission à la Commission.

[8] La raison pour laquelle le dossier PEVL d'Emmar est soumis à la Commission est que cette entreprise a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » en ayant accumulé 173 points alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de 169, pour la période comprise entre le 22 août 2011 et le 21 août 2013.

[9] Les évènements reprochés à Emmar dans cette zone sont au nombre de 77 et incluent notamment :

- 20 infractions concernant une signalisation non respectée;
- 14 infractions concernant des excès de vitesse.

[10] Le nombre de véhicules alors considérés à titre d'exploitant est de 69 véhicules année.

[11] D'autres évènements se sont aussi produits, ce qui s'est traduit par une accumulation de points dans les autres zones de comportement, sans toutefois dépasser le seuil. Ainsi, pour la période du 22 avril 2011 au 21 avril 2013, le dossier PEVL d'Emmar se lit comme suit relativement à l'évaluation continue:

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules			Nombre de mises hors service Effectuées	À ne pas atteindre
	Québec	Hors Québec	Total		
Sécurité des véhicules (voir 7)	23	9	32	4	10
Évaluation de l'exploitant	Nombre d'évènements considérés			Nombre de points au dossier	À ne pas atteindre
	Québec	Hors Québec	Total		
Sécurité des opérations (voir 8)	69	7	76	173	169
Conformité aux normes de charges (voir 9)	2	0	2	3	54
Implication dans les accidents (voir 10)	4	0	4	12	55
Comportement global de l'exploitant	75	7	82	188	203

[12] Par la suite, le technicien de la SAAQ dépose une mise à jour² du dossier PEVL d'Emmar, couvrant la période du 4 avril 2012 au 3 avril 2014.

[13] La mise à jour indique que relativement à la zone de comportement « Sécurité des opérations » 22 évènements ont été retirés du dossier PEVL par le déplacement de la période mobile d'évaluation de deux ans et quatre pour d'autres raisons, pour un total de 26 évènements retirés. Par ailleurs, douze évènements additionnels apparaissent maintenant dans cette zone, ce qui donne un total de 136 points accumulés sur un seuil de 169.

[14] Des modifications ont aussi eu lieu dans les autres zones de comportement.

² Pièce CTQ-2.

[15] Ainsi, la mise à jour du dossier PEVL se lit comme suit pour la période du 4 avril 2012 au 3 avril 2014, relativement à l'évaluation continue :

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules			Nombre de mises hors service Effectuées	À ne pas atteindre
	Québec	Hors Québec	Total		
Sécurité des véhicules (voir 7)	27	11	38	3	12
Évaluation de l'exploitant	Nombre d'événements considérés			Nombre de points au dossier	À ne pas atteindre
	Québec	Hors Québec	Total		
Sécurité des opérations (voir 8)	54	7	61	136	169
Conformité aux normes de charges (voir 9)	2	1	3	4	77
Implication dans les accidents (voir 10)	4	0	4	11	55
Comportement global de l'exploitant	60	8	68	151	222

[16] Un inspecteur du service d'inspection de la Commission dépose un « Rapport de vérification de comportement³, rédigé le 21 mai 2013, à la suite de sa visite en entreprise du 15 mai de la même année.

[17] Concernant l'historique de la cote de sécurité d'Emmar, cette entreprise est inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission depuis 1999 et sa cote est au niveau « satisfaisant ».

[18] Cette entreprise a déjà comparu devant la Commission en 2005 pour un examen de comportement. À ce moment, elle avait 49 infractions relatives à la sécurité routière à son dossier, dont des excès de vitesse et des cas de signalisation non respectée. Par la suite, la Commission a rendu la décision QCRC05-00001 par laquelle elle donnait une dernière chance à l'entreprise en maintenant la cote de sécurité au niveau « satisfaisant ».

[19] En 2008, Emmar comparaissait à nouveau devant la Commission pour une vérification de comportement. Encore là, on retrouve 49 infractions au *Code de la sécurité routière*⁴, notamment 25 excès de vitesse et 24 infractions liées, entre autres, à des signalisations non respectées. Par sa décision MCRC08-00196⁵, la Commission lui attribuait une cote de niveau « conditionnel » et lui imposait diverses mesures.

³ Pièce CTQ-1

⁴ L.R.Q. c. C-24.2.

⁵ *Emmar Transport inc.* (12 novembre 2008), n° MCRC08-00196 (Commission des transports).

[20] Parmi ces mesures, Emmar devait confier un mandat d'une période minimale d'un an à une firme reconnue afin d'agir à titre de consultant en conformité. Ce consultant devait procéder à l'élaboration des politiques et des procédures de l'entreprise et à la confection d'un « Guide du conducteur » en conformité de la *Loi*. Il devait aussi réviser les politiques de sanctions pour les conducteurs responsables d'infraction au *Code de la sécurité routière*. Emmar devait aussi faire suivre à ses conducteurs une formation de deux heures sur la *Loi* et une autre de quatre heures sur la conduite préventive.

[21] Le 1^{er} septembre 2011, donnant suite à une demande de réévaluation de la cote déposée par Emmar, la Commission rendait la décision MCRC11-00175⁶ par laquelle elle lui attribuait à nouveau une cote de niveau « satisfaisant », notamment parce qu'Emmar avait rempli toutes les conditions imposées par la décision précédente et que son dossier PEVL s'était amélioré.

[22] Par ailleurs, le 20 décembre 2012, Contrôle routier Québec a complété une inspection en entreprise d'Emmar. Celle-ci, bien qu'ayant certaines déficiences a réussi l'inspection tant au volet exploitant qu'au volet propriétaire.

[23] Au moment de la visite en entreprise de l'inspecteur de la Commission, Emmar fait surtout de la livraison pour un important magasin de vente au détail de meubles et du transport de marchandises générales. Les déplacements se font majoritairement à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache. Elle est en opération sept jours par semaine, 24 heures par jour et ses véhicules parcourent 3 600 000 kilomètres par année.

[24] M. Maltais et Chantal Collin (Mme Collin), coordonnatrice à la répartition d'Emmar, se font entendre lors de l'audience.

[25] Emmar a fait faillite le 2 décembre 2013. Les actifs sont vendus. Il n'y a plus aucun employé. L'entreprise est fermée.

[26] M. Maltais est au repos. Il a été dans l'industrie du transport pendant 28 ans mais ne sait pas encore ce qu'il va faire dorénavant. Toutefois, il aimerait demeurer dans cette industrie par exemple à titre de directeur d'une entreprise de transport par camion.

[27] Mme Collins s'est jointe à Emmar vers la mi-février 2013. Il y avait alors des manquements dans l'entreprise. Elle a discuté avec M. Maltais afin de trouver une solution au nombre élevé de points accumulés au dossier PEVL de l'entreprise.

⁶ *Emmar transport inc.* (1^{er} septembre 2011), n° MCRC11-00175 (Commission des transports).

[28] Elle a contacté le Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme (CFTR) pour mettre en place le système précédant la Reconnaissance des acquis et des connaissances (pre RAC) pour les 24 conducteurs faisant du transport général.

[29] Les autres conducteurs, affectés à la livraison de meubles, devaient suivre cette formation plus tard.

[30] Le 3 mai 2013, M. Maltais et Mme Collin ont suivi une séance de formation d'une durée de six heures sur la *Loi* donnée par le CFTR⁷.

[31] Mme Collin a mis en place en avril 2013, une politique d'entreprise pour les conducteurs, qui traite de sujets suivants : les heures de conduite et de repos, les fiches journalières, la vérification avant départ (VAD) et les rapports de ces vérifications, l'arrimage, les dimensions de même que la gestion des infractions et des accidents⁸. Ce document complète ce que l'entreprise avait débuté en 2008. Elle en a donné une copie à l'inspecteur de la Commission lors de sa visite en entreprise.

[32] En mars 2013, elle a communiqué par téléphone avec une technicienne de la SAAQ pour obtenir plus d'information sur la politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Elle a aussi rencontré un avocat spécialiste du transport routier pour qu'il puisse l'aider à remettre Emmar sur pieds.

[33] Elle a suivi les suggestions de la Technicienne de la SAAQ relatives à la gestion des conducteurs. Notamment, elle a introduit un système de boni pour les bons conducteurs.

[34] Mme Collin travaille dans l'industrie du transport routier depuis 2006 et elle affirme qu'elle n'avait jamais eu de problème avant de travailler pour Emmar.

[35] Toutes les personnes responsables d'un domaine de gestion au sein d'Emmar se rapportaient à M. Maltais.

[36] Celui-ci avait acheté les actions de cette entreprise en juillet 2012. Les points accumulés au dossier PEVL de l'entreprise étaient déjà au-dessus du seuil à ce moment.

[37] Avant d'être propriétaire et président d'Emmar, M. Maltais en était le directeur des opérations. Il avait délégué ses pouvoirs relatifs aux conducteurs à une autre personne qui s'occupait d'eux à ce moment. M. Maltais lui laissait le champ libre.

⁷ Pièce P-1.

⁸ Pièce P-2.

[38] Lorsque M. Maltais est devenu président, et que Mme Collin a commencé à travailler pour l'entreprise, cette autre personne était encore là, mais elle est partie par la suite et Mme Collin a pris ses fonctions.

[39] Le dossier PEVL d'Emmar s'est détérioré car elle a pris de l'expansion. Le nombre de ses véhicules et de ses conducteurs a augmenté. Il y avait un roulement élevé de conducteurs qui rendait moins efficace la politique de sanctions.

[40] Un des problèmes était causé par le fait que la livraison de meubles était payée par le client principal en fonction du nombre de livraisons effectuées et qu'Emmar payait les conducteurs assignés à ce client de la même façon, plutôt que selon le nombre d'heures pendant lesquelles ils avaient travaillé.

[41] Cela créait un incitatif qui faisait en sorte que les conducteurs travaillaient plus rapidement afin de finir leur journée de travail plus tôt. Par conséquent, ils commettaient plus d'infractions au *Code de la sécurité routière*, tels des excès de vitesse.

[42] Emmar a tenté de corriger la situation en payant ses conducteurs à un taux horaire, mais le fait que l'entreprise était toujours rémunérée par le client au nombre de livraisons effectuées créait des problèmes de niveau financier et cela n'a pas fonctionné.

[43] Mme Collin affirme que si les conducteurs n'avaient pas eu vent que l'entreprise était au bord de la faillite, elle aurait pu améliorer son dossier PEVL. Toutefois, connaissant la situation de l'entreprise, les conducteurs ne se souciaient pas de l'effet que leurs infractions pouvaient avoir sur le dossier PEVL.

[44] M. Maltais et Mme Collin s'étaient donnés un délai de six mois pour corriger la situation. Toutefois, le client principal d'Emmar a mis fin au contrat pour la livraison de meubles, qui le liait à cette entreprise, ce qui a eu des conséquences déterminantes.

Observations

[45] La procureure des services juridiques de la Commission soutient qu'Emmar est dans la même situation au niveau de la sécurité dans les transports que celle où elle était en 2008. Elle s'appuie sur l'historique de dossier PEVL de l'entreprise pour recommander que la Commission attribue à Emmar une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant ».

[46] De plus, elle considère que M. Maltais a fait trop peu trop tard au niveau de la gestion de la sécurité des transports d'Emmar et recommande que la Commission lui applique la cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » car comme administrateur et dirigeant, il a eu une influence déterminante au sein de l'entreprise.

LE DROIT

[47] Les dispositions des articles 1, 12 de même que 26 à 30 de la *Loi* trouvent ici leur application.

[48] Le but de la *Loi* est d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[49] La Commission peut imposer des conditions afin de corriger une déficience. Ces conditions peuvent viser les véhicules lourds, la qualification des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute organisation.

[50] Selon l'article 12 de la *Loi*, l'imposition de conditions entraîne une cote de sécurité de niveau « conditionnel ».

[51] La Commission peut aussi attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant » à une personne lorsqu'elle la juge 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.

[52] De plus, la Commission peut attribuer 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.

[53] La Commission inscrit alors l'administrateur au registre.

[54] 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

[55] La politique d'évaluation et le système de pointage introduit par la SAAQ ne lient pas la Commission dans son évaluation du comportement d'une personne ou d'une entreprise visée, mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission⁹.

⁹ Voir notamment les décisions : *Transport Jenkins ltée* (9 octobre 2002), n° QCRC02-00455, *Remorquage des Chutes inc.* (9 février 2004), n° QCRC04-00024 et *9110-1691 Québec inc. et Luc Girard* (31 mai 2004), n° QCRC04-00102 (Commission des transports).

[56] Toutefois, nulle entreprise ne peut invoquer le fait que les seuils applicables ne sont pas dépassés pour faire preuve d'inertie : il est important d'adopter des interventions préventives plutôt que réactives pour éviter la détérioration d'un dossier PEVL.

[57] Quel que soit le niveau des seuils atteints au dossier PEVL, des mesures peuvent être imposées pour améliorer un comportement ou des déficiences et prévenir leur détérioration.

[58] Dans le cas actuel, l'historique du dossier d'Emmar démontre que cette entreprise en est à sa troisième comparution en vérification de comportement devant la Commission. En 2005, la Commission lui avait tout juste conservé sa cote de sécurité au niveau « satisfaisant », alors qu'elle avait des infractions similaires à ce qui lui est maintenant reproché.

[59] En 2008, le dossier PEVL présentait encore le même type d'infraction que le dossier actuel. La Commission lui a alors attribué une cote de sécurité « conditionnel » et lui a imposé des conditions. En septembre 2011, puisqu'elle avait entre autres rempli les conditions, la Commission lui a attribué à nouveau une cote de sécurité « satisfaisant ».

[60] Cependant, en juillet 2012, Emmar avait de nouveau atteint le seuil à ne pas atteindre dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ». Donc, le dossier PEVL de l'entreprise s'est détérioré dans un délai d'environ dix mois toujours pour les mêmes raisons, plus particulièrement les excès de vitesse et les infractions pour signalisation non respectée.

[61] La Commission est d'avis qu'imposer à nouveau des conditions à Emmar comme elle l'a fait en 2008, serait futile, car l'historique de son dossier démontre que ses déficiences ne peuvent pas être corrigées par des conditions.

[62] Par conséquent, elle va attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » à cette entreprise.

[63] Pour ce qui est de M. Maltais, la Commission considère qu'il est à l'emploi d'Emmar depuis 28 ans. Il a été son directeur des opérations alors que l'entreprise comparait devant la Commission en 2008 et qu'elle lui a attribué la cote de niveau « conditionnel ». Il est aussi devenu le propriétaire de cette entreprise en juillet 2012. À ce moment, l'entreprise avait déjà atteint le seuil à ne pas atteindre.

[64] La Commission s'interroge sur le fait que malgré les politiques mises en place en 2008, Emmar se retrouve encore devant la Commission en vérification de comportement pour des raisons semblables. Il semble que la raison soit qu'il y a eu un manque de volonté réelle d'appliquer ces politiques. La problématique se situait au niveau de l'implantation et du suivi des politiques auprès des employés.

[65] La Commission reconnaît que l'embauche de Mme Collin s'est avérée un élément positif pour l'entreprise. Cependant, elle est d'avis que cela s'est produit trop tard. M. Maltais a attendu en février 2013 pour l'engager alors que le seuil à ne pas dépasser au dossier PEVL de l'entreprise était déjà atteint en juillet 2012. Il a attendu plus de six mois pour réagir.

[66] Ainsi, la Commission estime que M. Maltais, en tant qu'administrateur d'Emmar avait une influence déterminante sur l'entreprise. Par conséquent, elle va appliquer à M. Maltais une cote de sécurité « insatisfaisant ».

CONCLUSION

[67] La Commission va attribuer à Emmar Transport inc. la cote de sécurité « insatisfaisant » et va appliquer cette même cote à Yves Maltais.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

MODIFIE la cote de sécurité d'Emmar Transport inc. portant la mention « satisfaisant »;

ATTRIBUE à Emmar Transport inc. la cote de sécurité « insatisfaisant »;

INTERDIT à Emmar Transport inc. de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;

APPLIQUE

à Yves Maltais, la cote de sécurité « insatisfaisant »;

INTERDIT

à Yves Maltais de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission

p.j. Avis de recours

c.c. M^e Maryse Lord, pour la Direction des services juridiques et du secrétariat de la Commission des transports du Québec.

ANNEXE
AVIS IMPORTANT

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

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

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

QUÉBEC

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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTRÉAL

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° sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTRÉAL

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