

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2016 QCCTQ 3061
DATE DE LA DÉCISION : 20161207
DATE DE L'AUDIENCE : 20161007, à Montréal et Québec
(Visioconférence)
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 353272
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Annick Poirier

9058-3964 Québec inc.

et

9000-0548 Québec inc.

et

Jean Lemay

(Administrateur, propriétaire et exploitant)

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 9058-3964 Québec inc. (9058) afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la Loi).

LES FAITS

[2] Les déficiences reprochées à 9058, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, sont énoncées dans l'avis d'intention et de convocation (l'Avis), daté

¹ RLRQ, chapitre P-30.3

du 20 mai 2016, que la Direction des affaires juridiques et Secrétariat de la Commission (DAJS) lui a transmis conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*. Le rapport de vérification de comportement préparé par la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission (DSCI), daté du 24 février 2016, ainsi que ses annexes sont joints à l'Avis et déposés au dossier².

[3] L'Avis a également été transmis à 9000-0548 Québec inc. (9000), une entreprise apparentée à 9058, ainsi qu'à Jean Lemay (M. Lemay), à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds et en tant qu'administrateur et dirigeant de 9058 et de 9000, qui semble avoir une influence déterminante au sein de ces entreprises.

[4] À l'audience tenue le 7 octobre 2016, 9058, 9000 et M. Lemay sont présents et représentés par M^e Sophie Gagnon, avocate. La DAJS est présente et représentée par M^e Pascale McLean.

[5] Les événements considérés pour établir les déficiences de 9058 sont énumérés à son dossier de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) daté du 3 novembre 2015³. Ce document 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] La Commission est saisie de la présente affaire puisque le dossier établit que, au cours de la période du 4 novembre 2013 au 3 novembre 2015, 9058 a accumulé 4 mises hors service alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules, à titre de propriétaire, est de 4.

[7] Ces mises hors service sont le résultat des déficiences majeures suivantes aux véhicules de l'entreprise, à savoir :

- Deux mises hors service pour des déficiences majeures relatives aux freins;
- Une mise hors service pour une déficence majeure relative à l'éclairage et aux signaux;
- Une mise hors service pour une déficence majeure relative à l'intérieur / entrée-sortie.

² Pièce CTQ-6

³ Pièce CTQ-1

[8] De plus, au cours de la même période, l'entreprise a commis les dérogations suivantes résultant de son propre comportement ou celui de ses conducteurs :

- Une infraction concernant un feu jaune;
- Une infraction concernant un rapport de vérification;
- Une infraction concernant l'entretien des véhicules;
- Une surcharge en masse totale.

[9] Un accident avec blessés apparaît également au dossier PEVL en date du 6 janvier 2015.

[10] Une mise à jour du dossier PEVL de 9058, datée du 23 septembre 2016, est déposée lors de l'audience⁴. Une mise à jour du dossier PEVL de 9000⁵ ainsi qu'une mise à jour du dossier PEVL de M. Lemay⁶, toutes les deux datées du 30 septembre 2016, sont également déposées. La Commission entend le témoignage de Lyne Martineau (Mme Martineau), technicienne en administration à la SAAQ. Elle fournit une description détaillée des événements apparaissant au dossier PEVL de 9058.

[11] Elle compare le dossier PEVL de 9058 du 3 novembre 2015 avec celui du 23 septembre 2016 et elle indique à la Commission les ajouts et retraits qui ont été inscrits entre ces deux dates. Elle précise par ailleurs qu'une inspection en entreprise a été ajoutée en date du 28 janvier 2016 et qu'un échec au volet exploitant est indiqué au dossier.

[12] Le dossier PEVL de 9058 en date du 23 septembre 2016 fait état de 2 mises hors service. Le nombre de points accumulés à la zone « Sécurité des opérations » est de 22 points sur un seuil à ne pas atteindre de 47 points, alors que le nombre de points accumulés à la zone « Comportement global de l'exploitant » est maintenant de 26 points sur un seuil de 61 points à ne pas atteindre. Il n'y a aucun point à la zone « Charges et dimensions » et 4 points à la zone « Implication dans les accidents ». Cette mise à jour fait également état d'un échec en entreprise au volet exploitant en date du 28 janvier 2016.

[13] Mme Martineau indique par ailleurs qu'entre le 9 janvier 2014 et le 14 avril 2016, plusieurs lettres ont été transmises à 9058 l'avertissant de la détérioration de son dossier.

⁴ Pièce CTQ-2

⁵ Pièce CTQ-3

⁶ Pièce CTQ-4

[14] La Commission entend également le témoignage de Mme Soufia Elbouazzi, inspectrice à la DSCI. Elle résume les éléments contenus à son rapport de vérification de comportement daté du 24 février 2016⁷.

[15] Elle indique avoir fait un traitement administratif du dossier. Elle a fait un historique de la cote de sécurité des diverses entreprises et a noté qu'il y a eu une inspection en entreprise effectuée le 11 janvier 2016 par Contrôle routier Québec (Contrôle routier) qui a eu comme résultat un échec au volet exploitant.

[16] Elle mentionne qu'elle a vérifié au Bureau des infractions et amendes⁸ pour 9000 et 9058 et a constaté qu'il y avait des amendes exigibles.

[17] La Commission entend également le témoignage de Sylvain Raymond (M. Raymond), enquêteur pour Contrôle routier. Les rapports d'infractions généraux et le sommaire d'intervention⁹ relativement à 9058, 9000 et M. Lemay sont déposés lors de l'audience.

[18] Il mentionne qu'il est allé inspecter les trois entreprises de M. Lemay avec son collègue Joseph Wakil, les 11 et 12 janvier 2016, puisqu'elles apparaissaient sur une liste d'entreprises préparées par Contrôle routier qui pourraient représenter un risque pour la sécurité routière.

[19] Il explique que cette liste est transmise au bureau des enquêtes et que le travail des enquêteurs est d'aller vérifier sur place si ces entreprises constituent effectivement un risque pour la sécurité routière.

[20] Il indique avoir rencontré lors de son inspection Alexandre Boisvert (M. Boisvert), le responsable de la flotte de véhicules et Jean-Philippe Lemay, le fils de M. Lemay. M. Lemay était quant à lui sur les lieux, mais il n'a eu avec lui que des échanges de politesse.

[21] M. Boisvert et M. Jean-Philippe Lemay ont été très collaborateurs et étaient disposés à leur remettre tous les documents qu'ils demandaient. M. Raymond indique toutefois qu'il a été surpris du manque flagrant de rigueur au niveau de la tenue des dossiers puisqu'il s'agissait de la troisième inspection en entreprise par Contrôle routier, sa collègue Nicole Campeau ayant fait des inspections en 2005 et 2010.

⁷ Pièce CTQ-6

⁸ Pièce CTQ-7

⁹ Pièce CTQ-9

[22] Il indique qu'elle avait, lors de ses visites, constaté des manquements et avait fait des recommandations pour redresser la situation. M. Raymond s'attendait donc à une gestion plus rigoureuse des entreprises de M. Lemay.

[23] Il mentionne que les entreprises ont une gestion commune au niveau des véhicules et qu'il n'y a pas de contrat de location entre elles. Considérant qu'il y a un certain échantillonnage qui devait être respecté, six dossiers conducteurs ont été vérifiés et les dossiers véhicules de chaque entreprise. En ce qui a trait à 9058, huit dossiers véhicules ont été analysés.

[24] Il a par ailleurs constaté lors de sa visite que M. Boisvert ne savait pas ce que devait contenir un dossier véhicule et un dossier conducteur. Il leur a remis les documents qu'il avait en sa possession, mais il en manquait. M. Jean-Philippe Lemay ne semblait pas, selon lui, avoir une grande connaissance des obligations d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[25] M. Raymond mentionne qu'ils ont demandé des feuilles journalières. Considérant qu'il n'y en avait pas, ils ont demandé à voir les registres de payes et ont constaté que les conducteurs sont payés selon un salaire fixe à la semaine. Ils ont demandé à avoir accès à la banque de temps supplémentaires, mais en raison d'un problème informatique, les entreprises n'ont pas été en mesure de leur fournir. M. Boisvert était incapable de dire combien d'heures travaillaient les conducteurs et aucun registre des heures n'était tenu.

[26] M. Raymond indique qu'il y avait quelques fiches journalières, mais aucun registre. Il n'y avait par ailleurs pas de dossier conducteur pour tous les conducteurs.

[27] Selon M. Raymond, M. Boisvert avait une méconnaissance de la réglementation sur les heures de conduite, de travail et de repos.

[28] Quant aux dossiers véhicules, M. Raymond indique que M. Boisvert lui a remis certains documents. Les fiches d'entretiens préventifs étaient complétées un peu n'importe comment. Interrogé à ce sujet, M. Boisvert lui a indiqué que le mécanicien qui est également conducteur pour l'entreprise ne sait pas lire ni écrire et qu'il ne complétait les fiches d'entretien que pour faire plaisir aux contrôleurs routiers.

[29] Selon M. Raymond, il était impossible pour les huit camions de faire un suivi de la réparation des défauts puisqu'il n'y avait aucun bon de commande ni aucune preuve de réparation. Il n'y avait par ailleurs aucun registre de la mesure des freins ni

calendrier des entretiens préventifs. Il indique qu'il n'a pas fait la vérification des dossiers des autobus puisqu'ils étaient remisés à cette époque.

[30] M. Raymond explique de plus que pour pouvoir émettre une infraction il doit avoir une preuve que le véhicule a circulé. Il faut donc qu'il y ait eu une interception ou un contrôle.

[31] Il fait par ailleurs un résumé à la Commission des rapports d'infractions générales produits aux dossiers et donne des explications concernant les divers constats d'infractions émis à 9000, 9058 et M. Lemay.

[32] La Commission entend également le témoignage de M. Joseph Wakil (M. Wakil), contrôleur routier. Il s'agissait de sa première inspection en tant qu'enquêteur. Il mentionne qu'il a donné plusieurs constats d'infractions générales pour 9058.

[33] Il explique que, de façon générale, l'exploitant avait l'obligation de s'assurer que ses conducteurs respectent les heures de conduite, de travail et de repos. Il mentionne qu'il a vérifié les dossiers conducteurs et qu'aucun document concernant les heures de travail n'était présent. Il ajoute par ailleurs qu'il n'y avait aucun dossier conducteur pour M. Alexandre Lemay ainsi que M. Éric Maurice et que le dossier de M. Gaëtan Hébert, l'un des conducteurs, n'était pas complet.

[34] Il indique avoir constaté plusieurs infractions concernant le non-respect de la réglementation concernant les heures de conduite, de travail et de repos, notamment pour avoir travaillé trop de jours consécutifs, pour l'absence de fiches journalières ou l'absence de registres allégés. Il donne des précisions concernant les différentes infractions émises.

[35] Il mentionne notamment qu'un constat d'infraction a également été donné pour ne pas avoir maintenu un véhicule lourd en bon état mécanique. Il explique avoir constaté lors de son inspection que l'entretien préventif indiquait seulement 3 défauts mineurs alors que seulement 20 jours plus tard, une défaut majeure et 8 défauts mineurs ont été constatés par le mandataire lors de l'inspection mécanique du même véhicule lourd.

[36] M. Wakil indique par ailleurs que l'infraction pour entrave inscrite au dossier PEVL de 9058 en date du 16 octobre 2015 n'est pas en lien avec les entreprises de M. Lemay.

Preuve des personnes visées

[37] La Commission entend le témoignage de M. Lemay qui est cultivateur. Ses entreprises emploient 300 personnes, dont 5 conducteurs de véhicules lourds. Il indique que M. Boisvert lui a annoncé après la première journée de l'inspection en entreprise en janvier 2016 qu'il quitterait son emploi, ce qu'il a fait le lendemain de l'inspection.

[38] M. Lemay mentionne qu'il s'est alors aperçu que les dossiers n'étaient pas suivis adéquatement et ajoute qu'il a une part de responsabilité dans cela, car il aurait dû faire un meilleur suivi. Il mentionne qu'il ne comprend par ailleurs pas pourquoi M. Boisvert n'a pas remis de calendrier des entretiens aux contrôleurs routiers puisque l'entreprise en tenait un. Il mentionne que des personnes à l'interne se sont occupées des dossiers à la suite du départ de M. Boisvert.

[39] M. Lemay indique avoir maintenant embauché des personnes pour rétablir la situation, soit Mme Gabrielle Aubry (Mme Aubry) et M. Daniel Joubert (M. Joubert). M. Joubert va mettre en place un programme de suivi pour l'avenir, programme que M. Joubert va superviser.

[40] M. Lemay dépose une copie du contrat intervenue avec M. Joubert¹⁰ et mentionne être prêt à remplir toutes ses exigences. Il indique être entré en contact avec M. Joubert en juillet 2016 et avoir commencé à travailler avec lui en septembre 2016. Il indique que le contrat comporte des conditions sévères, mais que vu l'état des choses, il se devait de donner « un coup de barre ». Il admet qu'il aurait dû contacter M. Joubert plus rapidement.

[41] Il mentionne qu'auparavant il n'avait pas le suivi nécessaire de la part de son consultant, mais que dorénavant M. Joubert fera des visites aux 15 jours. Il ajoute qu'à l'avenir, il va suivre plus ce qu'on lui dit et que, par le passé, il a toujours voulu garder le leadership en ce qui a trait aux transports, mais que cette fois-ci il laissera M. Joubert l'avoir.

[42] Il explique la situation actuelle et son retour devant la Commission par de la négligence et un manque de suivi flagrant de sa part. Il admet qu'il aurait dû effectuer un meilleur suivi. Il faisait confiance à M. Boisvert qui tout comme lui avait suivi une formation sur la *Loi* en 2015.

¹⁰ Pièce P-1

[43] Il dépose la liste des conducteurs¹¹ à son emploi qui sont au nombre de cinq.

[44] Il explique que lors de l'embauche il demande aux conducteurs une copie de leur permis de conduire ainsi qu'un curriculum vitae pour vérifier leur expérience et faire des vérifications. Il avise les conducteurs qu'ils sont payés à l'heure et qu'ils doivent suivre la loi. L'un des conducteurs fait avec eux un petit test sur la route. La validité du permis de conduire est toujours effectuée au moment de l'embauche.

[45] Il indique que, dorénavant, il y aura une procédure plus élaborée et dépose une copie de la demande d'emploi¹² qui sera complétée.

[46] Il explique qu'un guide du conducteur¹³ sera remis aux conducteurs et sera appliqué à la lettre sous la supervision de M. Joubert.

[47] Il ajoute que beaucoup de choses se faisaient verbalement et seront maintenant écrites. Il admet que plusieurs des documents produits lors de l'audience étaient déjà dans ses entreprises et qu'ils ont été déposés à la Commission lors de l'audience de 2015, mais qu'ils n'étaient pas tous complétés et appliqués.

[48] Il indique par ailleurs que M. Joubert lui a demandé que toute sa flotte de véhicules soit envoyée chez un mandataire afin qu'elle subisse une inspection. Ce qu'il a fait. Il ajoute qu'auparavant les entretiens préventifs étaient faits à l'interne, mais qu'ils sont maintenant faits depuis la fin du mois de septembre 2016 chez un mandataire de la SAAQ. Son mécanicien à l'interne ne fera plus que certaines réparations.

[49] Il mentionne que Mme Aubry travaillait pour ses entreprises et qu'elle a accepté en septembre 2016 de s'occuper du volet transport. Elle sera notamment en charge sous la supervision de M. Joubert des registres des heures. Elle suivra une formation avec M. Joubert. M. Lemay indique que, depuis son embauche, les dossiers de son entreprise se sont nettement améliorés.

[50] M. Lemay fournit des explications concernant certaines des infractions que l'on retrouve aux dossiers PEVL de ses entreprises.

[51] Ainsi, pour l'infraction du 9 août 2015 concernant une classe de permis, M. Lemay explique que ce conducteur a travaillé pour lui lors de la récolte de légumes.

¹¹ Pièce P-2

¹² Pièce P-3

¹³ Pièce P-4

Il conduisait un véhicule modifié dans lequel le nombre de bancs avait été réduit, car il était également utilisé pour effectuer des chargements. Ce véhicule ne pouvait transporter plus de huit passagers selon lui. Il n'était pas immatriculé en tant qu'autobus. Il considérait donc que ce conducteur n'était pas un conducteur de véhicules lourds.

[52] Quant à l'infraction du 5 octobre 2015 concernant un rapport de vérification, M. Lemay indique que ce conducteur ne travaille plus pour lui puisqu'il avait de la difficulté à mettre ses papiers à jour.

[53] En ce qui a trait à l'infraction du 8 décembre 2015 concernant un excès de vitesse de 68 km/h dans une zone de 30 km/h, M. Lemay indique que selon lui son conducteur n'était pas dans la zone de 30 km/h et indique que cette infraction fait l'objet d'une contestation.

[54] Quant à l'infraction du 26 février 2016 pour un excès de vitesse de 123 km/h dans une zone de 90 km/h, il indique que ce chauffeur n'est plus à son emploi et qu'il a de la difficulté à s'expliquer cette infraction puisque la vitesse du camion est limitée à 105 km/h par ordinateur.

[55] En ce qui concerne l'infraction du 23 juillet 2016 pour avoir laissé sans surveillance un véhicule, il indique que son chauffeur avait stationné son autobus scolaire dans le stationnement d'un centre d'achat près de chez lui.

[56] Quant à l'infraction du 11 janvier 2016 concernant l'entretien des véhicules, il explique toutes les déficiences décelées par le mandataire lors de l'inspection par l'écoulement de 20 jours entre l'entretien préventif et cette inspection et indique que les réparations ont été effectuées.

[57] M. Lemay explique que Gaétan Hébert (M. Hébert) travaillait 75 % de son temps dans le garage et 25 % à titre de conducteur. Il indique qu'il ne vérifiait pas le travail de M. Hébert, mais que le mot d'ordre était de faire le maximum de vérifications et que les véhicules passaient dans le garage toutes les semaines.

[58] La Commission entend le témoignage de M. Joubert, consultant en transport. Il mentionne à la Commission que M. Lemay a communiqué avec lui en juillet 2016 afin de prendre son dossier en main pour sa convocation devant la Commission. Il mentionne toutefois ne pas avoir eu d'autres nouvelles de lui avant le mois de septembre 2016.

[59] M. Joubert a alors demandé à M. Lemay de lui transmettre le dossier qu'il avait reçu de la Commission. Il a alors constaté que le dossier était désastreux. Il a mentionné à M. Lemay que son dossier était dangereux et qu'il y avait beaucoup de travail à faire et que, s'il était prêt à faire les choses correctement, il pouvait l'aider.

[60] Dans un premier temps, M. Joubert a pris connaissance des fiches d'entretiens préventifs et il a décidé de faire comme s'il n'y en avait pas et a demandé à ce que toute la flotte de véhicules de 9058, de 9000 et de M. Lemay soit envoyée chez un mandataire pour une inspection. Il explique qu'il voulait voir si M. Lemay était vraiment prêt à s'impliquer. Il indique qu'environ 15 camions et remorques ont été faits jusqu'à maintenant.

[61] Il ajoute qu'il a demandé à être informé avant que les autobus qui sont actuellement remisés soient mis sur la route et qu'ils devront au préalable subir une inspection chez un mandataire. Il indique par ailleurs que les autobus seront inspectés par la suite aux trois mois par un mandataire.

[62] Il indique que le contrat qui le lie à 9058 n'a été signé que la veille de l'audience, car il voulait auparavant voir si M. Lemay irait de l'avant avec les inspections des véhicules chez le mandataire.

[63] M. Joubert mentionne qu'il a demandé à M. Lemay de relire le contrat deux fois pour être certain qu'il l'a bien compris avant de le signer et que si M. Lemay ne respecte pas ce qu'il exige, il va mettre fin au contrat.

[64] Il mentionne avoir vérifié les dossiers et qu'au niveau des heures de conduite les entreprises de M. Lemay utilisent depuis la visite des contrôleurs routiers des registres allégés et que certains conducteurs font des fiches journalières. M. Joubert mentionne qu'il devra maintenant analyser si tous les chauffeurs utilisent les bons documents et s'ils respectent les heures prévues à la réglementation.

[65] Il mentionne qu'il doit également former Mme Aubry et que son mandat prévoit 16 heures de formation en plus du support et des visites régulières. Il indique qu'elle est très dynamique, mais que s'il s'aperçoit que cela ne fonctionne pas, il va demander à M. Lemay d'embaucher quelqu'un d'autre. M. Lemay suivra également cette formation au niveau de la gestion.

[66] Une formation sur la *Loi* et sur la ronde de sécurité sera également donnée aux chauffeurs.

[67] Il indique qu'un contrôle de l'entretien et des réparations des véhicules qui sont présentement en inspection devra également être fait et ajoute que les dossiers conducteurs ont été mis à jour depuis la visite des contrôleurs routiers.

[68] Il mentionne que, lors de sa visite mensuelle, il procèdera à une audition comme celles faites par les contrôleurs routiers et vérifiera si les heures de conduite et de travail ont été complétées correctement. Il mentionne qu'il sera également disponible selon les besoins pour s'assurer que le suivi est effectué.

[69] La Commission entend le témoignage de Mme Aubry qui mentionne qu'elle est éducatrice spécialisée, mais présentement en congé et qu'elle travaille habituellement deux jours par semaine. Elle travaille pour les entreprises de M. Lemay depuis l'été 2016, mais a débuté la semaine précédant l'audience en ce qui concerne le volet transport des entreprises. Elle mentionne n'avoir jamais travaillé dans le domaine du transport auparavant.

[70] Bien que M. Joubert lui ait donné une bonne préformation, elle n'a pas encore suivi de formation, mais devrait le faire sous peu et prévoit travailler pour les entreprises de M. Lemay trois jours par semaine et les soirs si nécessaire lorsqu'elle aura repris son emploi.

[71] Elle mentionne être organisée et dynamique et avoir fait beaucoup de choses en très peu de temps. Elle indique avoir fait un calendrier des entretiens des véhicules, mis à jour la liste des véhicules, les dossiers véhicules et les dossiers conducteurs.

[72] Elle indique avoir rencontré un à un les conducteurs et prévoit les rencontrer tous ensemble pour que tous aient la même information. Elle soumet que s'ils ne lui rapportent pas les documents qu'ils se doivent de remplir, ils ne seront pas payés. Avec elle, ce sera un avertissement verbal, un avertissement écrit et une suspension. Elle mentionne qu'elle ne sera pas leur patron, mais qu'elle travaillera en partenariat avec M. Lemay.

[73] Selon elle, il n'y aura pas de dépassement des heures de conduite et de travail, car elle fera elle-même les horaires avec M. Lemay. Les conducteurs seront par ailleurs avisés de respecter à la lettre le nombre d'heures de conduite et de travail prévu à la réglementation.

LE DROIT

[74] La *Loi* établit, à son article 1, que ses objets sont d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[75] La SAAQ constitue un dossier 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*.

[76] L'article 12 de la *Loi* prévoit ce qui suit :

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

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

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

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

[77] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilite la Commission à attribuer une cote de sécurité « conditionnel » et à imposer des conditions afin de corriger une déficience. Ces conditions peuvent viser les véhicules lourds, les qualifications des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise par la personne inscrite.

[78] La Commission peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » à une personne lorsqu'elle évalue notamment que 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 ou si elle évalue que 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 *Loi*, du *Code de la sécurité routière*¹⁴ ou à une autre loi visée à l'article 23 de la *Loi*.

[79] De plus, selon l'article 27, deuxième paragraphe, 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.

[80] La Commission inscrit alors au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, l'associé, l'administrateur ou toute autre personne qui n'est pas déjà inscrit.

[81] 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.

[82] L'article 36 de la *Loi* prévoit que la Commission peut, lorsqu'elle exerce ses pouvoirs, considérer les inspections et les contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité et, le cas échéant, les mesures correctrices apportées par une personne inscrite.

L'ANALYSE

[83] Le dossier a été transmis à la Commission puisque la SAAQ, selon sa politique administrative, a identifié 9058 comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque pour les usagers des chemins publics.

[84] L'objectif premier de la *Loi* est d'accroître la sécurité routière. Or, le présent dossier a été soumis à la Commission au motif que 9058 a, au cours de la période du 4 novembre 2013 au 3 novembre 2015, accumulé quatre mises hors service alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules, à titre de propriétaire, est de quatre.

[85] Les dossiers de 9000 et de M. Lemay, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, sont également visés par l'Avis transmis à 9058 parce qu'elles sont administrées de façon commune par M. Lemay.

¹⁴ RLRQ, chapitre C-24.2

[86] Dans les circonstances, la Commission doit examiner et déterminer si les faits et gestes ou événements mis en preuve illustrent un comportement déficient de la part de 9058, de 9000 et de M. Lemay, à titre de propriétaires et d'exploitants de véhicules lourds, et le cas échéant si les déficiences peuvent être corrigées ou non par l'imposition de certaines conditions.

[87] Le rôle de la Commission ne se limite pas à constater les déficiences, mais à apprécier également le comportement global des personnes visées ainsi que les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

[88] 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 Commission.

[89] Nulle entreprise ne peut donc 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.

[90] La mise à jour du dossier PEVL de 9058 en date du 23 septembre 2016 fait maintenant état de 2 mises hors service. Le nombre de points accumulés à la zone « Sécurité des opérations » est de 22 points sur un seuil à ne pas atteindre de 47 points, alors que le nombre de points accumulés à la zone « Comportement global de l'exploitant » est maintenant de 26 points sur un seuil de 61 points à ne pas atteindre. Il n'y a aucun point à la zone « Charges et dimensions » et 4 points à la zone « Implication dans les accidents ».

[91] Il y a donc une amélioration au niveau des mises hors service. La Commission constate toutefois que, selon le dossier PEVL de 9058, la dernière vérification mécanique sur route date du 21 octobre 2015 et qu'il y a l'ajout d'un échec en entreprise au volet exploitant en date du 28 janvier 2016 ainsi que l'ajout de plusieurs infractions au niveau de la zone « Sécurité des opérations » dont deux excès de vitesse graves.

[92] Il ressort par ailleurs clairement des témoignages des deux contrôleurs routiers entendus, M. Raymond et M. Walkil, et de la preuve documentaire au dossier que les entreprises de M. Lemay ont une gestion commune au niveau du transport et ont plusieurs déficiences, et ce, autant au niveau de l'entretien des véhicules, des heures de conduite, de travail et de repos que de la tenue documentaire. Il y a dans ces entreprises une absence de contrôle et de suivi quant aux obligations qui découlent de la *Loi*.

[93] Ainsi, les témoignages de M. Raymond et M. Walkil sont à l'effet qu'aucun calendrier des entretiens préventifs ne leur a été fourni, que 9058, 9000 et M. Lemay ne possédaient aucun registre de la mesure des freins, que les fiches d'entretien préventif étaient complétées un peu n'importe comment, qu'il était impossible de faire un suivi concernant les réparations des défauts, qu'il n'y avait aucun contrôle par ces entreprises des heures de conduite, de travail et de repos conformément à la réglementation en vigueur et qu'il y avait un manque flagrant de rigueur au niveau de la tenue des dossiers et tout cela malgré le fait qu'il s'agissait pour ces entreprises de la troisième inspection en entreprise de Contrôle routier.

[94] Ils ont par ailleurs constaté que malgré que M. Boisvert ait reçu une formation sur la *Loi*, volet gestionnaire, en janvier 2015, il ne semblait pas au courant des obligations que se doit de respecter un propriétaire et exploitant de véhicules lourds notamment eu égard à la tenue de dossiers et avait une méconnaissance de la réglementation concernant les heures de conduite, de travail et de repos.

[95] La preuve soumise est également à l'effet que la réussite de l'inspection en entreprise au volet propriétaire peut s'expliquer par le fait que les contrôleurs routiers n'avaient pas de preuve de circulation.

[96] La Commission n'a par ailleurs aucune indication lui permettant de conclure que l'entretien qui était effectué sur les véhicules s'apparente à l'entretien obligatoire devant être effectué au moins une fois tous les six mois.

[97] De plus, M. Joubert, lors de son témoignage, a lui-même admis que le dossier des entreprises de M. Lemay était désastreux et qu'après avoir pris connaissance des fiches d'entretien des véhicules il a décidé de faire comme si elles n'existaient pas et a exigé que toute la flotte de véhicules soit inspectée par un mandataire.

[98] Quant à M. Lemay, loin de nier les manquements constatés par les contrôleurs routiers, il les explique par sa négligence, un manque de suivi de sa part ainsi que le fait qu'il n'avait pas le suivi nécessaire de son consultant précédent et soumet à la Commission que la situation va maintenant changer puisqu'il a embauché un nouveau consultant et engagé une nouvelle personne pour s'occuper des dossiers et que les entretiens préventifs se feront dorénavant chez des mandataires.

[99] Il a également soumis que les politiques et procédures mises en place dans ses entreprises seront maintenant appliquées et que des formations seront également données.

[100] La Commission peut imposer des conditions lorsqu'elle juge que celles-ci sont de nature à corriger des déficiences. Or, 9058 en est à sa quatrième convocation¹⁵ devant la Commission concernant une évaluation du comportement et cela sans compter les autres décisions¹⁶ par lesquelles la Commission a imposé aux entreprises de M. Lemay des conditions.

[101] Or, l'analyse de ces décisions antérieures nous permet de constater que M. Lemay ne réagit que lorsque survient un événement critique ou qu'il est convoqué devant la Commission et qu'il a fait de même eu égard au présent dossier.

[102] En effet, force est de constater que les lettres d'avertissement transmises par la SAAQ quant à la détérioration du dossier de 9058, l'audience devant la Commission en 2015 et celles précédentes ainsi que les trois inspections en entreprises de Contrôle routier n'ont pas été suffisantes pour faire réagir M. Lemay et le convaincre de prendre des moyens permanents et durables afin de faire en sorte d'améliorer le comportement de ses entreprises et de corriger leurs déficiences.

[103] Ainsi, ce n'est encore une fois qu'à la suite de sa convocation devant la Commission et dans le cadre de la préparation de l'audience qu'il a communiqué avec M. Joubert, embauché une nouvelle personne ressources et décidé d'appliquer le guide du conducteur qui pourtant existe au sein de ses entreprises depuis 2003 soit depuis plus de 13 ans. La Commission ayant déjà exigé à cette époque¹⁷ une révision du « guide du conducteur » de ses entreprises.

[104] Par ailleurs, bien que la preuve soumise soit à l'effet que M. Lemay a constaté les déficiences des dossiers de ses entreprises à la suite de l'inspection de Contrôle routier en janvier 2016 et que M. Boisvert ait également quitté à cette période, ce n'est que six mois plus tard en juillet 2016 que M. Lemay loge un premier appel à M. Joubert et attend jusqu'en septembre 2016, soit un mois avant l'audience devant la Commission, pour communiquer à nouveau avec lui. Quant à l'embauche de Mme Aubry comme responsable des dossiers de transport, elle qui n'a aucune expérience ou connaissance dans ce domaine, elle n'a été faite qu'une semaine avant l'audience.

¹⁵ Décision antérieures : 9058-3964 *Québec inc.* (17 décembre 2003) n° MCRC03-00262 (Commission des transports du Québec); 9000-0548 *Québec inc. et al.* (21 juin 2006) n° QCRC06-00131 (Commission des transports du Québec); 9000-0548 *Québec inc. et al.* (10 mars 2015) n° 2015 QCCTQ 0550 (Commission des transports du Québec).

¹⁶ *Jean Lemay* (14 mars 2002) n° QCRC02-00101 (Commission des transports du Québec); 9058-3964 *Québec inc.* (21 juin 2006) n° QCRC06-00132 (Commission des transports du Québec); 9058-3964 *Québec inc.* (10 mars 2005) n° MCRC05-00071 (Commission des transports du Québec).

¹⁷ 9058-3964 *Québec inc.* (17 décembre 2003) n° MCRC03-00262 (Commission des transports du Québec).

[105] Aux yeux de la Commission, la décision de M. Lemay de procéder si tardivement à l'embauche de M. Joubert et de Mme Aubry et la mise en place de mesures démontrent son absence d'intérêt pour la sécurité routière et quant à la conformité de ses entreprises à la *Loi*. Ces embauches tardives et les mesures proposées semblent plutôt faites uniquement en prévision de sa convocation prochaine devant la Commission et afin d'éviter une intervention de la Commission quant à aux cotes de sécurité de ses entreprises. Elles ne résultent pas d'un changement réel de comportement de 9058, 9000 et M. Lemay qui permettrait d'assurer la sécurité des usagers de la route de façon permanente.

[106] Par ailleurs, l'historique des décisions rendues par la Commission au cours des 14 dernières années à l'égard des personnes visées révèle que les formations suivies à répétition par M. Lemay, les formations suivies par les conducteurs, l'obligation de déposer des rapports de suivi à la Commission notamment eu égard à l'entretien des véhicules et l'obligation de retenir les services d'un consultant n'ont pas donné le résultat escompté et n'ont pas permis que les déficiences constatées ne se reproduisent plus.

[107] Les lacunes et déficiences constatées ne résultent pas d'un manque de connaissances de M. Lemay considérant les diverses formations qu'il a suivies par le passé, mais plutôt comme il le mentionne lui-même à une négligence de sa part qui démontre aux yeux de la Commission un désintérêt de 9000, de 9058 et de M. Lemay quant à la sécurité routière.

[108] Il ressort de la preuve soumise que M. Lemay s'est contenté par le passé de confier à des tiers ses responsabilités en tant qu'administrateur et actionnaire d'entreprises de transport, et ce, sans s'assurer que les exigences et les obligations découlant de la *Loi* soient respectées.

[109] Il n'a en effet pas jugé bon de mettre en pratique les connaissances qu'il a acquises pour améliorer la sécurité ni de vérifier le travail effectué par son mécanicien et M. Boisvert et ce n'est qu'à la suite de l'inspection de Contrôle routier en janvier 2016 qu'il a constaté l'état des dossiers de ses entreprises.

[110] Le témoignage de M. Lemay lors de l'audience ne convainc pas la Commission qu'il a une réelle volonté de s'impliquer au niveau des activités de transport de 9000 et 9058 et qu'il est prêt à assumer ses responsabilités découlant de la *Loi*. Son témoignage est à l'effet qu'il délèguera cette fois-ci ses responsabilités à M. Joubert et Mme Aubry.

[111] Déjà en 2006¹⁸, la Commission indiquait dans sa décision : « il semble que le volet « transport » des entreprises de monsieur Jean Lemay lui apparaisse comme un « mal nécessaire » qu'il délègue facilement. » Force est de constater que selon la preuve entendue cet état de fait perdure encore aujourd'hui.

[112] Considérant ce qui précède, la Commission est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'imposer à nouveau des conditions alors que les déficiences constatées dans le présent dossier sont des déficiences récurrentes qui ont déjà fait l'objet d'une intervention de la Commission par le passé¹⁹ et que toutes les conditions imposées antérieurement ne sont pas parvenues à les corriger.

[113] Depuis 2002, l'opportunité a été offerte à 9058, 9000 et M. Lemay a plusieurs reprises de rendre leurs dossiers acceptables de conformité aux lois et règlements applicables, mais ils n'ont pas su en tirer profit, faisant plutôt preuve de laxisme.

[114] Dans ces circonstances, la Commission estime que le comportement de 9058, 9000 et de M. Lemay met en péril la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et l'intégrité du réseau routier et qu'il ne peut être corrigé par l'imposition de conditions et que le seul moyen d'assurer la protection de l'intérêt public et la sécurité sur les routes face aux opérations de 9058, 9000 et M. Lemay est d'y mettre fin.

[115] La Commission va donc attribuer à 9000, 9058 et M. Lemay la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** ».

[116] Cette cote sera également appliquée à M. Lemay qui, à titre d'actionnaire et d'administrateur de 9000 et 9058, a une influence déterminante.

[117] 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.

¹⁸ 9000-0548 *Québec inc. et al.* (21 juin 2006) n° QCRC06-00131 (Commission des transports du Québec)

¹⁹ 9000-0548 *Québec inc. et al.* (21 juin 2006) n° QCRC06-00131 (Commission des transports du Québec); *Jean Lemay* (14 mars 2002) n° QCRC02-00101 (Commission des transports du Québec); 9058-3964 *Québec inc.* (21 juin 2006) n° QCRC06-00132 (Commission des transports du Québec); 9058-3964 *Québec inc.* (10 mars 2005) n° MCRC05-00071 (Commission des transports du Québec).

LA CONCLUSION

[118] La Commission va attribuer la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » à 9058, 9000 et M. Lemay.

[119] L'attribution de cette cote implique l'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd pour 9058, 9000 et M. Lemay.

PAR CES MOTIFS,	la Commission des transports du Québec :
ACCUEILLE	la demande;
MODIFIE	la cote de sécurité de 9058-3964 Québec inc. portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
INTERDIT	à 9058-3964 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
MODIFIE	la cote de sécurité de 9000-0548 Québec inc. portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
INTERDIT	à 9000-0548 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
MODIFIE	la cote de sécurité de Jean Lemay portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
INTERDIT	à Jean Lemay de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
APPLIQUE	à Jean Lemay, à titre d'administrateur, la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

INTERDIT

à Jean Lemay, à titre d'administrateur, de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd.

Annick Poirier, avocate
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours

c. c. M^e Pascale McLean, avocate de la Direction des affaires juridiques et Secrétariat
de la Commission des transports du Québec
M^e Sophie Gagnon, avocate des personnes visées

ANNEXE - AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (RLRQ, chapitre S-6.01) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, chapitre P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réviser une décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

- 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 :

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
N° sans frais : 1-888-461-2433

QUÉBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
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 TAQ 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 TAQ 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 TAQ aux adresses suivantes :

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

N° sans frais ailleurs au Québec : 1-800-567-0278