

NUMÉRO DE LA DÉCISION : QCRC09-00225
DATE DE LA DÉCISION : 20091014
DATE DE L'AUDIENCE : 20090722, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 9-M-30037C-514-P
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M09-08067-7
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification de comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Jean Giroux.

9138-7456 Québec inc.

NIR : R-574381-1

John Younkie

NIR : R-562312-0

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande d'examen de comportement de 9138-7456 Québec inc. et de John Younkie, en tant qu'administrateur (ci-après 9138 ou l'entreprise et Younkie).

[2] À la conclusion de l'audience, la Commission a fixé au 21 septembre 2009 la prise en délibéré sur le dossier tel que constitué pour permettre la production de certaines pièces.

LES FAITS

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

[4] La Commission examine le comportement de 9138 et Younkie afin de décider si les déficiences qui leur sont reprochées affectent leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la *Loi*).

[5] Ces déficiences sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (l'avis) que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée le 20 mai 2009, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[6] Les événements pris en considération lors de la transmission de l'avis pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement (dossier) de 9138 pour la période du 24 février 2007 au 23 février 2009.

[7] Comme le confirme M. François Gosselin, technicien en administration de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), ce dossier est constitué sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (politique), conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[8] Monsieur Gosselin fait état de l'ensemble du dossier de 9138².

[9] La Commission est saisie de l'affaire parce que le dossier PEVL de 9138, joint à l'avis, fait état principalement que l'entreprise a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » en accumulant 143 points alors que le seuil est de 126. De plus, elle a dépassé le seuil dans la zone de comportement global en accumulant 149 points alors que le seuil est de 147.

[10] De plus, il appert des fichiers informatisés de la SAAQ plusieurs infractions au Code de la Sécurité routière³ au cours de la période du 24 février 2007 au 23 février 2009, soient :

- 86 certificats de vérification mécanique (CVM) relatifs à la sécurité des véhicules incluant 18 mises hors service, 1 mise hors service fortuite, 29 déficiences majeures et 136 déficiences mineures;

¹ L.R.Q. c. P-30.3

² Pièces CTQ-2, CTQ-3 et CTQ-4

³ L.R.Q. c. C-24.2.

- 68 infractions relatives à la sécurité routière (sections 8 et 9) (excès de vitesse (11), entretien du véhicule (1), fiche journalière (10), chargement non conforme (10), port du permis spécial (1), permis spécial de circulation (1), panneau d'arrêt (1), mises hors service conducteur (6), interdit de conduire (1), conduite sous sanction (6), défektivité majeure (1), dépasser le maximum d'heures (5), signalisation non respectée (2), omission de se conformer (1), largeur excessive (1), entrave au travail (1), rapport de vérification (1), usage des chemins publics (1), cellulaire au volant (1), phares interdits (1), surcharge (5);

- 54 infractions relatives à la sécurité routière (section 12) (équipement requis immatriculation (18), surcharge, documents d'expédition (3), vérification mécanique (17), nombres d'essieux déclarés (4), circulation interdite et autres;

- 12 accidents avec dommages matériels.

[11] La section Évaluation continue du dossier PEVL de 9138 se lit comme suit :

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	59	86	18	26

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)	36	25	61	143	126
Conformité aux normes de charges (voir 9)	4	1	5	5	44
Implication dans les accidents (voir 10)	1	0	1	1	35
Comportement global de l'exploitant	41	26	67	149	147

[12] Le dossier comporte également le rapport du 1^{er} mai 2009 de monsieur Frédéric Ledru, inspecteur à la Commission, qui fait état de certaines déficiences constatées suite à sa visite en entreprise les 31 mars et 1^{er} avril 2009 où il a rencontré M. Alain Boulanger, gérant des opérations, Mme Linda Demers, responsable de l'application de la *Loi 430* et M. Sylvain Poulin, chef mécanicien.

[13] Dans ce rapport les principales activités de ces entreprises sont définies comme suit :

5. Le profil de l'entreprise

9138-7456 Québec inc. serait en activité depuis 2005. La totalité des activités de transport de marchandises générales (principalement des véhicules récréatifs, du carton et du papier) serait faite pour le compte d'autrui uniquement.

L'entreprise possède des camions tracteurs et des semi-remorques de type « fourgon » et « plate-forme ». Les transports hors norme représenteraient environ un (1) % des déplacements. L'entreprise laisserait le choix à ses chauffeurs d'utiliser l'un des deux cycles stipulés par la réglementation.

Les transports commenceraient généralement le vendredi ou le samedi et finiraient le jeudi ou le vendredi. Environ 25 % seraient effectués à l'intérieur du rayon de 160 km du port d'attache au Québec et Ontario. L'entreprise procéderait aux transports à l'extérieur du rayon, du Québec vers l'Amérique du Nord au complet (Canada et États-Unis).

Les principaux clients de l'entreprise sont les compagnies « Bombardier », « Cascades » et « Kruger ».

Depuis un peu plus d'un (1) an, l'entreprise ferait affaire avec le sous-traitant « A.N. Express » situé à Toronto auquel elle confierait son surplus d'activité, sans exclusivité. Aucun contrat n'a été signé. Aucune information concernant cette entité n'a été trouvée au Fichier tenu par la Direction du registre des entreprises du Ministère du Revenu du Québec et à la Commission des Transports du Québec.

Le kilométrage annuel parcouru par tous les véhicules s'élèverait à environ 400 millions de kilomètres.

6. La structure et l'organisation

La structure de l'entreprise est telle que décrite au fichier tenu par la Direction du registre des entreprises du Ministère du Revenu Québec (REQ), soit :

John Younkie : administrateur, président, secrétaire.

Il y a une entreprise apparentée soit « **9134-8334 Québec inc.** ». Cette dernière est inscrite, à titre de propriétaire et exploitant du Registre PEVL de la CTQ depuis le 22 juin 2004 sous le NIR : R-572467-0 et sa cote de sécurité est « satisfaisant ». Deux avis de défaut apparaissent au fichier tenu par le REQ datés des 2 et 8 juillet 2008. M. Younkie, l'administrateur, président et une actionnaire m'a indiqué que l'unique activité de cette compagnie consiste à louer des véhicules à l'intimée. Le fichier tenu par la Direction du registre des entreprises et le dossier de comportement produit par la SAAQ figurent à l'annexe « A ».

M. Boulanger m'a indiqué être titulaire d'un permis de conduire des véhicules lourds de classe 3 depuis 1986 et de classe 1 depuis 1989. Il aurait conduit des camions porteurs de type « 26 pieds » transportant des marchandises générales de 1986 à 1989 puis des tracteurs attelés à des semi-remorques mesurant 53 pieds contenant également des marchandises générales. Il aurait obtenu une carte de compétence en transport de matières dangereuses pour la première fois en 1987, mais ne la détient plus. Il aurait travaillé pour les compagnies « Star Truck » et « Division Trans Express CAN-USA (K.V.N.) inc. ». Cette dernière est située à Lachine.

M. Boulanger totaliserait au moins 12 années d'expérience en tant que chauffeur et cinq (5) comme répartiteur. Au début de l'année 2008, M. Younkie, président de l'intimée, l'a engagé comme gérant des opérations. Ce dernier est le supérieur hiérarchique direct de M. Boulanger. Environ 10 jours avant la visite en entreprise (31 mars 2009), Mme Linda Demers a été nommée responsable de l'application de la Loi 430 en collaboration avec M. Boulanger. Elle aurait commencé à travailler pour l'intimée en juin ou juillet 2008 et était affectée au garage concernant le suivi des réparations de défauts. Avant la nomination de Mme Demers, la personne responsable de l'application de la Loi 430 était Mme Kim Rozon, qui aurait commencé à travailler pour le transporteur en 2005. M. Boulanger m'a précisé que Mmes Rozon et Demers n'ont pas suivi de formation sur la Loi 430. Elles l'auraient appris durant leur service pour l'entreprise.

M. Boulanger a suivi deux (2) formations données par la firme « Jean Jacques Alary Plus » :

- Code de la sécurité routière plus particulièrement en matière de vérification avant départ avec pratique et heures de conduite et de travail qui a duré huit (8) heures le 26 janvier 2002;
- Loi 430, la politique et mécanismes d'évaluation ainsi que conduite préventive le 25 mai 2002 d'une durée de huit (8) heures.

Les attestations correspondant à ces deux périodes d'instruction ont été fournies par M. Boulanger.

Les responsabilités assumées par M. Boulanger seraient les suivantes :

- Application et suivi des politiques de l'entreprise;
- Gestion et suivi des infractions et des accidents;
- Recrutement et formation des conducteurs;
- Charges et dimensions en collaboration avec Mme Demers.

Mme Demers prendrait en charge les obligations suivantes :

- Rapports de vérification avant départ et suivi des déficiences constatées lors de la vérification avant départ. Une nouvelle personne sera nommée sous peu à ce poste puisque Mme Demers exerce également d'autres fonctions;
- Tenue des dossiers des véhicules;
- Registres d'heures de conduite et de repos;
- Tenue des dossiers des conducteurs.

M. Sylvain Poulin, chef mécanicien, procéderait à l'entretien mécanique des véhicules et au recrutement et à la formation des employés de garage.

M. Michael Hrynshko et M. Martin Blaise procéderaient à la répartition des transports.

Le siège social, le bureau administratif et le port d'attache sont situés au 500, boul. Lajeunesse à Saint-Jérôme.

[14] John Younkie, président et principal dirigeant de 9138-7456 Québec inc., Alain Boulanger, gérant et Christiane Delisle, présidente de Compact service formateur, Conformité en sécurité et consultante en transport par véhicule lourd, sont entendus en audience pour ces dernières.

[15] D'entrée de jeu, John Younkie informe la Commission que le 9 juin 2009 tous les entrepôts de l'entreprise situés dans le parc industriel de Saint-Jérôme ont complètement été détruits par un des plus gros incendies survenus dans cette municipalité.

[16] Cette situation cause d'importantes contraintes financières à l'entreprise qui a dû ouvrir un nouvel entrepôt à Hawkesbury, procéder à l'achat de nouveaux outils et lifts pour l'entretien de ses véhicules en plus des frais de nettoyage des lieux incendiés et la récupération des dossiers informatiques.

[17] Au prix de grands efforts de la part de tous ses employés, l'entreprise a pu reprendre rapidement ses activités de transport par véhicules lourds qu'elle poursuit toujours au moment de l'audience et qu'elle entend poursuivre.

[18] Les témoins confirment le type d'activités des entreprises tel que décrit au rapport de monsieur Ledru et ont déposé un ensemble de documents détaillés des mesures et programmes mis en place après le passage de monsieur Ledru les 31 mars et 1^{er} avril 2009⁴.

⁴ Pièces P-1 et P-2.

[19] Portant la date de juillet 2009, une de ces pièces contient une liste des documents suivants de plusieurs centaines de pages dont les droits sont réservés à Jean Jacques Alary Plus inc. :

1. Régime de sanctions (Règles et règlements);
2. Politique et procédures sur la conduite des véhicules et en cas d'accident;
3. Politique et procédures de la vérification journalière du véhicule (ronde sécurité);
4. Politique et procédures sur les heures de conduite et de travail (Québec / Canada)
Politique et procédures sur les heures de conduite et de travail AMÉRICAINES;
5. Politique et procédures sur les normes d'arrimage;
6. Politique et procédures sur les normes de charges et de dimensions;
7. Conformité (la gestion des interceptions/infractions).

[20] Monsieur Younkie œuvre dans l'industrie du transport par véhicules lourds depuis de nombreuses années, industrie dans laquelle il voulait diminuer ses activités lorsqu'il a vendu une de ses compagnies il y a quelques années à un chef de file de l'industrie au Canada.

[21] Après avoir prêté près de 500 000 \$ au principal dirigeant de 9138, il prend le contrôle de l'entreprise en 2004 pour récupérer son investissement : depuis lors le volume d'affaires et la valeur des équipements ont été multipliés par quinze.

[22] Les témoins attribuent l'inscription de nombreux points au dossier PEVL à cette croissance rapide de l'entreprise et à la difficulté de bien encadrer les conducteurs, dont plusieurs diplômés du CFTR de Saint-Jérôme.

[23] Après la réception des premières lettres d'avis de détérioration de dossier transmises par la SAAQ en 2007, l'entreprise a commencé à prendre des mesures pour améliorer son bilan routier.

[24] Ainsi, alors qu'en 2007 l'entreprise avait recours à une quarantaine de propriétaires chauffeurs ce nombre a été réduit à cinq en 2008 ce qui a permis un meilleur encadrement des chauffeurs et une nette amélioration du dossier PEVL depuis le début de 2009.

[25] Au moins un chauffeur dont le nom apparaît à plusieurs reprises au dossier PEVL de l'entreprise a été congédié le 17 juillet 2009.

[26] Ces mesures ont permis de diminuer le nombre d'infractions inscrites au dossier de l'entreprise depuis le début de 2009.

[27] De plus, monsieur Boulanger a retenu les services de madame Delisle le 8 juillet 2009 pour la mise en place d'un plan de redressement du dossier PEVL de l'entreprise⁵.

[28] Plusieurs des chauffeurs de l'entreprise ont suivi des séances de formation au CFTR de Saint-Jérôme à la mi-septembre concernant la vérification avant départ, la conduite préventive et les normes d'arrimage dont preuve déposée au dossier⁶.

[29] Quant aux remorques, la politique de l'entreprise est de toujours acheter des usagées de sorte qu'au moment de l'audience leur âge moyen est de dix ans (année modèle 1999).

[30] Les entretiens routiniers et les réparations mineures sont effectués par l'entreprise alors que les cas plus compliqués et les réparations majeures sont confiés à des garages spécialisés ou des concessionnaires.

[31] L'entreprise s'est engagée à déposer au plus tard le 21 septembre 2009 un calendrier d'entretien de ses véhicules lourds ainsi que des attestations de conformité pour toutes les compagnies enregistrées au Québec et en Ontario dans lesquelles monsieur Younkie est actionnaire ou administrateur et faisant affaire au Québec.

LE DROIT

[32] Les dispositions des articles 12 et 26 à 30 de la *Loi* trouvent ici leur application.

[33] Ainsi, la Commission peut attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », lorsqu'elle évalue notamment qu'une personne met en péril ou en danger de façon répétée la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins par des déficiences qui, à son avis, ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[34] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue qu'il peut être remédié par des mesures aux déficiences constatées.

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

⁵ Pièce P-1

⁶ Pièce P-6

[36] 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.

ANALYSE

[37] La politique d'évaluation et le système de pointage introduits par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne lient pas la Commission dans son évaluation du comportement de l'intimée, mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission⁷.

[38] 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.

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

[40] La Commission constate que depuis 2007 l'entreprise a mis en place des mesures dont les effets se traduisent par une amélioration de son dossier depuis le début de 2009 comparativement aux deux années précédentes.

[41] Ainsi 9138 confie désormais ses véhicules lourds à ses propres conducteurs et non à des propriétaires chauffeurs ce qui permet de mieux les encadrer.

[42] L'entreprise a eu recours à des personnes spécialisées en conformité de sécurité en juillet 2009 et soumis ses conducteurs à des séances de formation au CFTR en septembre 2009 concernant la vérification avant départ, la conduite préventive et les normes d'arrimage.

[43] La Commission estime que la mise à jour des politiques⁸ en juillet 2009 et les séances de formation⁹ tenues en septembre 2009 sont très récentes et il serait inutile d'imposer à 9138 de les répéter¹⁰.

⁷ 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).

⁸ Pièce P-2

⁹ Pièce P-6

¹⁰ Décisions *Loignon Champ-Carr inc. et Richard Carrier* (14 juillet 2008) n° QCRC08-00115, *156749 Canada inc.* (31 juillet 2008) n° QCRC08-00125 (Commission des transports).

[44] Toutefois, il est impossible de conclure que ces mesures sont efficaces et permettent de croire raisonnablement que les comportements à risque sont corrigés et ne se répéteront plus; seul l'écoulement d'une certaine période de temps permettra d'en évaluer le succès.

[45] À ce sujet, la Commission s'exprimait ainsi qu'il suit dans la décision MCRC04-00062 du 14 avril 2004:

Il ne suffit pas uniquement de remplir les conditions imposées, il faut aussi que la Commission puisse raisonnablement croire que le comportement à risque a été corrigé et qu'il ne se répétera plus. Par ailleurs, seul l'écoulement d'une certaine période de temps peut permettre à la Commission de constater la survenance ou non des faits que sont les infractions portées au dossier PEVL de la demanderesse. Des politiques et des mesures ont été mises en place et c'est leur gestion et leur application dans le temps qui permet de constater ou non leur efficacité. C'était là, l'essence même de la condition imposée quant au rapport à fournir sur une période d'une année en regard des cas d'excès de vitesse.

La Commission est d'opinion qu'un certain délai doit s'écouler après la mise en place des mesures imposées par une décision ou la tenue de cours de formation pour qu'elle puisse en évaluer les effets concrets qui lui permettront de se satisfaire que les comportements à risque sont corrigés et ne se répéteront plus et que les moyens de gestion et de contrôle demandés démontrent leur efficacité¹¹.

[46] De plus, l'entreprise n'a pas produit dans le délai fixé le calendrier d'entretien de tous ses véhicules lourds pour lequel le numéro de pièce P-9 a été retenu ni les attestations de conformité pour toutes les compagnies enregistrées au Québec et en Ontario dans lesquelles monsieur Younkie est actionnaire ou administrateur et faisant affaire au Québec pour lesquelles le numéro de pièce P-7 a été retenu.

[47] La Commission conçoit que l'incendie de juin 2009 a posé un défi pour les gestionnaires de 9138, mais cela ne justifie pas pour autant le défaut d'avoir déposé les documents qui devaient l'être sous les numéros de pièce P-7 et P-9; cela constitue une déficience que l'imposition de mesures visant le dépôt de rapports pourra corriger.

¹¹ Voir également au même effet les décisions : 9089-2332 *Québec inc.* (6 octobre 2009) n° QCRC09-00219, 156749 *Canada inc.* (31 juillet 2008) n° QCRC08-00125, *Loignon Champ-Carr inc.* (14 juillet 2008) n° QCRC08-00115, *Labranche Transport inc.* (18 décembre 2007) n° QCRC07-00205, 4074831 *Canada inc.* (20 novembre 2007) n° MCRC07-00194, *Béton Laurier inc.* (2 mars 2006) n° QCRC06-00030, 9084-6650 *Québec inc. et Alphonse Tremblay* (13 juillet 2005) n° QCRC05-00105 et *Transnat Express inc.* (7 avril 2003) n° QCRC03-00093 (Commission des transports).

[48] Ces rapports devront également faire état d'un bilan de l'application des politiques de l'entreprise mises en place en juillet 2009, de la politique de formation de tous ses conducteurs, mécaniciens et gestionnaires, de l'entretien de tous ses véhicules lourds ainsi que des infractions inscrites à son dossier PECVL et de leur suivi.

CONCLUSION

[49] La Commission est donc d'avis qu'il y a lieu d'imposer des mesures à 9138-7456 Québec inc. et de modifier sa cote de sécurité.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

- ACCUEILLE** la demande;
- MODIFIE** la cote de sécurité de 9138-7456 Québec inc. portant la mention « satisfaisant »;
- ATTRIBUE** à 9138-7456 Québec inc. une cote portant la mention « conditionnel »;
- ORDONNE** à 9138-7456 Québec inc. de transmettre au Service de l'inspection de la Commission, au plus tard le 15 décembre 2009, un calendrier d'entretien de tous ses véhicules lourds ainsi que des attestations de conformité pour toutes les compagnies enregistrées au Québec et en Ontario dans lesquelles monsieur John Younkie est actionnaire ou administrateur et faisant affaire au Québec;

ORDONNE à 9138-7456 Québec inc. de soumettre au Service de l'inspection de la Commission un rapport écrit d'un consultant ou d'un expert reconnu les 1^{er} février 2010, 1^{er} mai 2010 et 1^{er} août 2010 faisant état de l'application des politiques de l'entreprise, de la formation continue des conducteurs et des mécaniciens, de l'entretien des véhicules lourds et du suivi des infractions inscrites au dossier PECVL depuis la décision et entre ces dates;

DÉCLARE que le défaut de respecter les échéances fixées par cette décision pourra entraîner une modification de la cote de 9138-7456 Québec inc. pour qu'elle porte la mention « insatisfaisant ».

Jean Giroux, avocat
Membre de la Commission

COORDONNÉES DU SERVICE DE L'INSPECTION DE LA COMMISSION

Service de l'inspection
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy
7e étage
Québec (Québec)
G1R 5V5
Télécopieur : (418) 644-8034

COORDONNÉES DES FORMATEURS

Le nom et les coordonnées des formateurs professionnels en sécurité routière sont soumis à titre indicatif seulement et apparaissent sur le site Internet suivant :
<http://www.repertoireformations.qc.ca>

p.j Avis de recours

c.c. M^e Maurice Perreault pour la Commission des transports du Québec