

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2019 QCCTQ 2957

DATE DE LA DÉCISION : 20191016

DATE DE L'AUDIENCE : 20190913

NUMÉROS DES DEMANDES : 548945 et 581165

OBJET DES DEMANDES : Vérification du comportement d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds
et
Évaluation du comportement d'un conducteur de véhicules lourds

MEMBRE DE LA COMMISSION : Catherine Lapointe

Urbain Djuinang

NIR : R-121068-2

(Propriétaire et exploitant de véhicules lourds

dont la raison sociale est Déménagement / Transport La Référence)

et

(Conducteur de véhicules lourds)

Personne visée

DÉCISION

APERCU

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) évalue le comportement de monsieur Urbain Djuinang (M. Djuinang), à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds et à titre de conducteur de véhicules lourds. Cette évaluation est faite en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (la *LPECVL*)¹.

[2] Il s'agit d'une première convocation de M. Djuinang devant la Commission.

¹ RLRQ, c. P -30.3, art. 26 -32.1 et 42.

[3] M. Djuinang est conducteur de véhicules lourds depuis 2013. Son entreprise individuelle est inscrite au *Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* tenu par la Commission (le Registre)², à titre de propriétaire et d'exploitant, depuis août 2016. Il se consacre à des déménagements et à des livraisons de marchandises générales. 25 % de ses mouvements de transport se font au-delà d'un rayon de 160 kilomètres de son terminus d'attache. Son entreprise est actuellement inactive et il gagne en ce moment sa vie comme conducteur de véhicules lourds.

[4] Selon le Registre, la cote de sécurité de M. Djuinang est « **satisfaisant** ». Elle est assortie de la mention « **non audité** ».

[5] Le comportement de M. Djuinang, à titre de propriétaire et exploitant et de conducteur de véhicules lourds, justifie-t-il que la Commission lui impose des conditions ou d'autres mesures ou encore lui retire le privilège de mettre en circulation ou de conduire des véhicules lourds?

[6] La Direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) plaide que le dossier de M. Djuinang est tel que la Commission ne peut pas s'abstenir d'intervenir. Elle recommande à la Commission d'imposer à M. Djuinang les formations suivantes :

- une formation, sur la *LPECVL*, volet gestionnaire d'une durée de six heures;
- une formation sur les heures de conduite d'une durée de six heures;
- une formation en conduite préventive, réalisée avec un camion de type cube de 20 pieds, d'une durée de six heures.

[7] La DAJ recommande de plus à la Commission d'imposer à M. Djuinang de déposer auprès de la Commission, à tous les trois mois pendant un an, une copie de l'extrait de son dossier à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds et de son dossier à titre de conducteur de véhicules lourds, colligés par la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ). Lors de son dépôt, chacun de ces documents devra être accompagné d'une copie du constat de toutes les infractions et du rapport de tout accident qui y seraient rapportés ainsi que d'une explication sur les différents événements.

² *LPECVL*, art. 4.

[8] L'avocat de M. Djuinang déclare que celui-ci est prêt à collaborer pour bien outiller sa connaissance des obligations qui le régissent à titre de propriétaire et exploitant et de conducteur de véhicules lourds. Il est également favorable au dépôt périodique des documents énumérés par la DAJ.

[9] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission remplace la cote de sécurité « **satisfaisant** » de M. Djuinang par « **conditionnel** ». Elle lui impose une formation d'une durée de six heures sur la *LPECVL*, volet gestionnaire et une formation, pratique et théorique, de six heures en conduite préventive. La portion pratique de cette formation devra être réalisée avec un camion de type cube de 20 pieds. Ces formations devront être complétées au plus tard le 31 janvier 2020.

[10] Elle ordonne également à M. Djuinang de transmettre à la Commission, au cours d'une période d'un an, une copie d'un extrait de son dossier de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds ainsi que de son dossier de conducteur de véhicules lourds. Ces documents seront transmis selon la fréquence et au destinataire et à l'adresse mentionnés dans le dispositif se trouvant à la fin de cette décision.

[11] Chacun de ces documents devra être accompagné, lors de son dépôt, par les constats d'infraction relatifs à chacune des infractions qui y sont rapportées ainsi que des rapports d'accident relatifs à tout accident qui y est mentionné. De plus, M. Djuinang devra produire, lors de chaque dépôt, un rapport écrit faisant état des circonstances entourant chaque événement inscrit dans les documents transmis à la Commission.

ANALYSE

Généralités

Les dispositions applicables à M. Djuinang à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds

[12] La *LPECVL* autorise la Commission à faire enquête pour déterminer si les agissements d'un propriétaire et d'un exploitant de véhicules lourds mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins³.

[13] La SAAQ constitue un dossier de comportement sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds (le Dossier PEVL). Selon sa politique administrative

³ *LPECVL*., art. 26, 32.1 et 42.

d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds⁴, la SAAQ transmet à la Commission un extrait du Dossier PEVL d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds, qui vise une période spécifique de 24 mois, dans diverses circonstances.

[14] Il en est ainsi, notamment, lorsqu'un événement critique apparaît au Dossier PEVL d'un exploitant et que le dossier de cet exploitant contient une lettre de la SAAQ de deuxième niveau relative à l'une des zones de comportement qui évaluent le comportement à titre d'exploitant. Une lettre de deuxième niveau indique que l'exploitant a atteint ou dépassé 75% du nombre de points à ne pas atteindre à une ou plusieurs zones de comportement.

[15] Lorsque, dans de telles circonstances, elle évalue les agissements d'une personne, la Commission examine l'extrait du Dossier PEVL transmis à la Commission par la SAAQ (le Rapport PEVL) et les événements qui y sont rapportés. Elle prend également en compte toute mise à jour de ce document déposée en preuve et les événements qui y apparaissent. La Commission examine toutefois l'ensemble de la preuve afin de rendre sa décision.

Les dispositions applicables à M. Djuinang à titre de conducteur de véhicules lourds

[16] La *LPECVL* autorise également la Commission à faire enquête pour déterminer si le comportement d'un conducteur de véhicules lourds met en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins⁵.

[17] La SAAQ constitue, sur chaque conducteur de véhicules lourds, un dossier de suivi du comportement (le Dossier CVL). Selon sa politique administrative d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds⁶, la SAAQ transmet à la Commission un extrait du Dossier CVL d'un conducteur, qui vise une période spécifique de 24 mois, dans diverses circonstances.

[18] Il en est ainsi, notamment, quand un conducteur atteint ou dépasse au moins un des seuils établis aux différentes zones de comportement, au cours d'une période de 24 mois.

[19] Lorsque, dans de telles circonstances, elle évalue le comportement d'un conducteur de véhicules lourds, la Commission prend en compte l'extrait du

⁴ *LPECVL*, art 22-25.

⁵ *LPECVL*, *supra* note 1, art . 26, 31, 32.1 et 42.

⁶ *LPECVL*, *supra* note 1, art . 22- 25.

Dossier CVL du conducteur transmis par la SAAQ à la Commission (le CVL transmis) et les événements qui y sont rapportés. Elle prend également en compte toute mise à jour de ce document déposée en preuve et les nouveaux événements qui y apparaissent. La Commission examine toutefois l'ensemble de la preuve afin de rendre sa décision.

Comment M. Djuinang exécute-t-il ses obligations de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds ?

Les infractions et les accidents

[20] La DAJ dépose notamment en preuve le Rapport PEVL de M. Djuinang pour la période du 20 avril 2016 au 19 avril 2018. Ce rapport est transmis à la Commission par la SAAQ en raison d'un événement critique à son dossier et de l'atteinte de 75% du seuil à ne pas atteindre à la zone de comportement « Sécurité des opérations ».

[21] Elle dépose également trois mises à jour du Rapport PEVL initialement transmis à la Commission. La première vise la période du 27 juillet 2016 au 26 juillet 2018 (la Première mise à jour) et la deuxième la période du 24 octobre 2016 au 23 octobre 2018 (la Deuxième mise à jour). Ces deux mises à jour sont transmises à la Commission suite à l'aggravation du dossier de M. Djuinang.

[22] La Première mise à jour fait suite au dépassement des seuils à ne pas atteindre aux zones de comportement « Sécurité des opérations » et « Comportement global de l'exploitant ». La deuxième mise à jour est transmise à la Commission, car M. Djuinang a alors atteint 230% du seuil à ne pas atteindre à la zone de comportement « Sécurité des opérations » et dépassé 200% du seuil à ne pas atteindre à la zone « Comportement global de l'exploitant ».

[23] La DAJ produit finalement une mise à jour récente, pour la période du 30 août 2017 au 29 août 2019 (la Mise à jour finale). M. Djuinang atteint 276% du seuil à ne pas atteindre à la zone de comportement « Sécurité des opérations » et 240 % du seuil à ne pas atteindre à la zone « Comportement global de l'exploitant ».

[24] Madame Jennifer Lortie (Mme Lortie), technicienne en administration à la SAAQ, témoigne sur le contenu du Rapport PEVL de M. Djuinang et de la Mise à jour finale. Elle décrit les événements et les accidents notés à chacun de ces rapports et en confirme le statut.

[25] À la Mise à jour finale, deux infractions ont été retirées à la zone de comportement « Sécurité des opérations » ainsi que l'événement critique. 13 infractions se sont ajoutées. Tous ces ajouts sont concentrés dans la période allant du 21 mars au 14 novembre 2018. Ces ajouts et retraits s'expliquent par la période de 24 mois différente qui est examinée dans ces deux documents.

[26] L'événement critique mentionné au Rapport PEVL résulte d'un excès de vitesse. Selon le relevé informatique de la SAAQ relatif à cette infraction, M. Djuinang a conduit à une vitesse de 99 km/h dans une zone où la vitesse permise est de 50 km/h.

[27] La version de M. Djuinang est à l'effet que l'accès à l'autoroute 40 qu'il comptait prendre était fermé. Il a donc emprunté la voie de desserte. Il affirme que les autres conducteurs avaient fait de même et que la circulation était dense sur la voie de desserte. Il ne pouvait donc rouler à 99 km/h.

[28] Un jugement par défaut qui déclare M. Djuinang coupable de cette infraction est rendu. M. Djuinang a toutefois obtenu une rétractation de jugement. L'extrait du plumeau déposé en preuve démontre que l'affaire doit être entendue le 19 septembre 2019.

[29] Le Rapport PEVL mentionne, à la Section 10, un accident avec dommages matériels dans lequel M. Djuinang a été impliqué. La lecture du rapport d'accident révèle toutefois que le véhicule lourd de M. Djuinang était stationné légalement lorsqu'il a été percuté par un tiers.

[30] La progression en pourcentage du nombre de points à ne pas atteindre par M. Djuinang aux zones de comportement « Sécurité des opérations » et « Comportement global de l'exploitant » entre le 20 avril 2016 et le 29 août 2019, tel que rapportée au Rapport PEVL et les trois mises à jour se résume comme suit :

	Sécurité des opérations	Comportement global de l'exploitant
Rapport PEVL :	76%	75%
Première mise à jour :	130%	120%
Deuxième mise à jour :	230%	206%
Mise à jour finale :	276%	240%

[31] Toutes les infractions apparaissant au Rapport PEVL et aux trois mises à jour sont le fait de M. Djuinang, à l'exception de trois d'entre elles toutes survenues le 4 juillet 2018. Six points se sont accumulés à la zone « Sécurité des opérations » en lien avec ces infractions.

[32] M. Djuinang explique qu'il avait prêté son véhicule à un ami pour son déménagement. C'est cet ami qui est l'auteur de l'infraction pour immobilisation non sécuritaire et de celle pour signalement inadéquat commises le 4 juillet 2018. Il affirme de plus que c'est le passager de cet ami, qui a omis de boucler sa ceinture de sécurité et commis la troisième infraction.

[33] La Commission prête foi aux explications de M. Djuinang sur ces infractions. Elle constate d'ailleurs que l'infraction pour défaut de port de la ceinture de sécurité n'est pas mentionnée dans le CVL transmis de M. Djuinang.

[34] Qu'en est-il maintenant des infractions commises par M. Djuinang?

[35] Le Rapport PEVL et la Mise à jour finale rapportent, en plus de l'événement critique, un autre excès de vitesse. S'y ajoutent, trois infractions relatives à une immobilisation non sécuritaire, deux relatives à un panneau d'arrêt et deux autres pour une signalisation non respectée. Trois autres infractions énumérées découlent du fait de ne pas avoir rempli un rapport de ronde de sécurité, deux infractions sont relatives au port de la ceinture de sécurité et une infraction résulte d'un passage non cédé.

[36] M. Djuinang fournit à l'audience des explications sur certaines infractions.

[37] Il explique son excès de vitesse du 28 septembre 2018. Il n'a pas conduit à 99 km/h dans une zone où la vitesse permise est de 50 km/h, mais admet avoir conduit 15 kilomètres au-dessus de la limite de vitesse permise.

[38] La Commission constate de plus qu'une infraction, pour avoir conduit 31 kilomètres au-dessus de la limite permise de 50 km/h, est remplacée, à la Mise à jour finale, par une infraction pour signalisation non respectée. La Commission conclut que cette modification résulte d'une négociation entre M. Djuinang et le procureur de la couronne.

[39] Quant à l'infraction relative à un panneau d'arrêt de novembre 2018, M. Djuinang admet de pas avoir arrêté pour une durée suffisante.

[40] Un premier constat d'infraction lui est délivré pour ne pas avoir porté sa ceinture de sécurité en août 2018 et un second en octobre 2018. Dans le premier cas, M. Djuinang changeait sa voiture de place de stationnement et ne s'était attaché qu'à la taille. Dans le second cas, il s'est fait arrêter pour ne pas avoir respecté un panneau d'arrêt. Afin de prendre ses papiers d'identification dans sa poche arrière, il s'est détaché, ce qui lui a valu un constat d'infraction. Il conteste cette seconde infraction.

[41] La Commission fait certains constats sur la base du Rapport PEVL de M. Djuinang, des trois mises à jour, des relevés informatiques des infractions fournis par la SAAQ et du témoignage de Mme Lortie.

[42] Tout d'abord, presque toutes les infractions reprochées à M. Djuinang, de même que l'événement critique, sont survenus au cours d'une même période de neuf mois, en 2018. Au cours de cette période, le dossier de M. Djuinang ne cesse de se dégrader.

[43] De plus, la Commission estime que, même en excluant l'événement critique de l'équation et en présumant de la non-responsabilité de M. Djuinang à l'infraction pour absence de port de la ceinture de sécurité d'octobre 2018, le Dossier PEVL de M. Djuinang demeure catastrophique.

[44] M. Djuinang attribue les nombreuses infractions qu'il a commises entre mars et novembre 2018 au stress intense qu'il vivait à cette époque. Il avait accepté un contrat de livraison d'un an pour un important fabricant et distributeur de meubles. Les échéances imposées étaient extrêmement serrées, ce qui lui a créé beaucoup de pression. Sur le plan personnel, il passait alors à travers un divorce. Il reconnaît que son comportement n'était pas stable à cette époque.

[45] M. Djuinang ne nie pas avoir reçu l'abondante correspondance de la SAAQ qui l'avisait de la détérioration de son dossier, mais affirme ne pas en avoir pris connaissance en raison de son état.

Les activités de transport de l'entreprise individuelle de M. Djuinang

[46] M. Djuinang explique à la Commission que l'unique véhicule de son entreprise est actuellement immobilisé, car des réparations doivent y être faites. Il accumule les sommes nécessaires afin de procéder à ces réparations. Il obtiendra ensuite le certificat de vérification mécanique requis d'un mandataire de la SAAQ.

[47] M. Djuinang affirme que son véhicule lourd faisait auparavant l'objet d'inspections et de réparations mensuelles par son garagiste. Il dépose en preuve un

tableau synthèse, préparé par Mecalelectrique, des factures émises par ce garage à M. Djuinang au cours de l'année 2018. Ce tableau indique également les dates de paiement des factures.

[48] Le tableau produit ne décrit pas les réparations effectuées. La Commission constate toutefois l'émission mensuelle de factures, à l'exception des mois d'août, novembre et décembre 2018. Elle note également qu'une somme de plus de 7 500 \$ a été consacrée à des réparations au cours de l'année 2018.

[49] Questionné par la DAJ à ce sujet, M. Djuinang ne comprend pas en quoi consistent les entretiens préventifs. Il ignore également que le dossier de son véhicule lourd doit être en sa possession. Il explique détenir une copie des factures, mais que le dossier lui-même se trouve chez son garagiste. Il ne connaît pas non plus l'obligation de tenir un dossier conducteur.

[50] Après un séjour à l'étranger, M. Djuinang gagne sa vie, depuis le mois de juillet, à titre de conducteur déménageur pour une entreprise de déménagement. Il est travailleur autonome.

[51] Les mesures qu'il a mises en place l'ont donc été dans le cadre de ses fonctions de conducteur de véhicules lourds. Elles sont cependant pertinentes dans l'évaluation du comportement de l'entreprise individuelle de M. Djuinang. La Commission va donc maintenant se pencher sur le dossier de M. Djuinang du point de vue de son travail comme conducteur de véhicules lourds.

[52] Comment M. Djuinang exécute-t-il ses obligations de conducteur de véhicules lourds ?

Les infractions

[53] La DAJ dépose notamment en preuve le CVL transmis de M. Djuinang pour la période du 14 septembre 2016 au 13 septembre 2018. Elle dépose de plus une mise à jour du CVL transmis à la Commission qui vise la période du 30 août 2017 2016 au 29 août 2019 (la Mise à jour CVL).

[54] Le CVL transmis de M. Djuinang révèle qu'il atteint 125% du seuil à ne pas atteindre à la zone de comportement « Sécurité des opérations » et 107% à la zone « Comportement global de l'exploitant ». À la Mise à jour CVL, le pourcentage d'atteinte du seuil est de 233% à la zone « Sécurité des opérations » et de 200% à la zone « Comportement global de l'exploitant ».

[55] Les infractions commises par l'ami de M. Djuinang et son passager ainsi que les deux infractions que le Dossier PEVL attribue à M. Djuinang, à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds et non de conducteur ne se retrouvent pas au Dossier CVL de M. Djuinang. Pour le reste on y énumère, pour la même période, les infractions rapportées au Rapport PEVL et à la Mise à jour. La progression du Dossier CVL de M. Djuinang suit donc, pour l'essentiel, celle du Dossier PEVL de son entreprise individuelle.

Les activités de transport de M. Djuinang à titre de conducteur de véhicules lourds

[56] M. Djuinang expose les mesures qu'il a prises depuis qu'il travaille, comme travailleur autonome, à titre de conducteur déménageur pour une entreprise de déménagement.

[57] Il estime tout d'abord s'être repris en main. Il considère que la période de neuf mois au cours de laquelle il a commis une foule d'infractions est une parenthèse dans sa vie. M. Djuinang ne supportait pas la pression que lui imposait le contrat de livraison qu'il avait conclu avec le fabricant et distributeur de meubles. Il a d'ailleurs terminé ce contrat en novembre 2018, avant son terme. Sa vie personnelle de l'époque ajoutait à son instabilité.

[58] Avec son nouvel emploi, la pression d'exécution est moindre et il parcourt de moins longues distances.

[59] Il dépose maintenant sur le siège du passager le livret de rondes de sécurité qu'il s'est procuré de façon à le voir et à ne pas oublier d'y procéder.

[60] La preuve démontre que M. Djuinang a une connaissance de base des règles qui régissent les heures de conduite, de travail et de repos. Il connaît ce qu'est la fiche journalière, mais ses réponses ont imprécises sur les cycles de travail. Il fait cependant la différence entre les heures de travail et de conduite et est au courant de l'impact des heures de travail sur le nombre d'heures permises.

[61] Dans son travail actuel, il conduit dans un rayon de 160 kilomètres de son terminus d'attache. Il travaille 3 à 4 jours en moyenne par semaine et est actif environ 8 heures par jour, conduite et travail confondus. M. Djuinang compile son temps quotidiennement sur une fiche qui lui est remise par l'entreprise de déménagement. Il lui transmet de façon hebdomadaire le sommaire de ses heures.

[62] Au chapitre des formations, M. Djuingang a bénéficié en 2013 d'une formation de deux semaines sur la conduite des véhicules lourds, donnée à l'interne chez un ancien employeur.

Le comportement de M. Djuingang, à titre de propriétaire et exploitant et de conducteur de véhicules lourds, justifie-t-il que la Commission lui impose des conditions ou d'autres mesures ou encore lui retire le privilège de mettre en circulation ou de conduire des véhicules lourds?

[63] L'objet de la *LPECVL* est d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins⁷. Or, la Commission juge que tant la preuve démontre une situation qui, en 2018, était devenue désastreuse à cet égard. La Commission estime donc que, dans les circonstances, elle ne peut pas s'abstenir d'intervenir.

[64] La Commission prête foi aux propos de M. Djuingang lorsqu'il affirme avoir été instable pendant plusieurs mois en 2018 et s'être repris en main. M. Djuingang lui apparaît maintenant comme un homme sérieux et conscient de ses responsabilités.

[65] Elle estime cependant que M. Djuingang doit être mieux outillé. Son dossier de formation est faible et la preuve révèle certaines lacunes quant à ses connaissances.

[66] De plus, il n'est pas exclu que M. Djuingang ait, dans l'avenir, à traverser des périodes de stress, quelles qu'en soient les raisons. La Commission est convaincue de l'utilité de faire en sorte que M. Djuingang intègre davantage ses obligations comme propriétaire et exploitant et conducteur de véhicules lourds. Il doit également connaître et appliquer de meilleures pratiques qui l'aideront à respecter ces obligations. Il deviendra ainsi plus facile à M. Djuingang de se conformer, même dans des circonstances plus difficiles.

[67] La cote de sécurité de M. Djuingang à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds est actuellement « **satisfaisant** ». Cette cote indique que la personne visée, ici M. Djuingang, 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 publique⁸.

⁷ *LPECVL*, art.1.

⁸ *LPECVL*, art.12 al. 2.

[68] La cote de sécurité « **conditionnel** » indique pour sa part 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 conditions⁹.

[69] La Commission possède le pouvoir de modifier la cote de sécurité qu'elle a imposée à l'entreprise individuelle de M. Djuinang¹⁰.

[70] Pour les raisons énoncées ci-dessus, la Commission estime que, dans son état actuel, le dossier de propriétaire et exploitant de véhicules lourds de M. Djuinang n'est pas acceptable. Elle estime cependant que les déficiences constatées peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[71] De plus, la Commission est d'avis que le comportement de M. Djuinang, à titre de conducteur de véhicules lourds, est déficient. Elle juge cependant qu'il a la capacité et la volonté de l'améliorer. Pour cette raison, la Commission considère que le comportement de M. Djuinang, comme conducteur de véhicules lourds, peut lui aussi être corrigé par l'imposition de conditions¹¹. Elle estime toutefois que, compte tenu des fonctions actuelles de M. Djuinang et de son Dossier CVL, la formation spécifique sur les heures de conduite et de repos suggérée par la DAJ n'est pas requise.

PAR CES MOTIFS, **la Commission des transports du Québec :**

Demande n° 548945

ACCUEILLE la demande;

MODIFIE la cote de sécurité de monsieur Urbain Djuinang portant la mention « **satisfaisant - non audité** » par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** »;

⁹ LPECVL, art.12 al. 3.

¹⁰LPECVL, art. 27, 28 et 34.

¹¹ LPECVL, *supra* note 1, art. 31 al. 1.

ORDONNE à monsieur Urbain Djuinang de transmettre à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission, à l'adresse mentionnée ci-dessous, **les 31 janvier, 30 avril, 31 juillet et 31 octobre 2020**, une copie récente du relevé de son dossier de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (Dossier PEVL), accompagnée :

- d'un rapport écrit faisant état des circonstances entourant chaque événement qui y est inscrit;
- de tous les constats d'infraction relatifs aux infractions inscrites;
- de tous les rapports d'accident relatifs aux accidents inscrits;

ORDONNE à monsieur Urbain Djuinang de suivre une formation portant sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet gestionnaire, **d'une durée minimale de six heures, auprès d'un formateur reconnu en sécurité routière;**

ORDONNE à monsieur Urbain Djuinang de transmettre l'attestation de la formation qu'il aura suivie, à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-dessous, et ce, **au plus tard le 31 janvier 2020;**

Demande n° 581165

ACCUEILLE la demande;

ORDONNE à monsieur Urbain Djuinang de transmettre à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission, à l'adresse mentionnée ci-dessous, **les 31 janvier, 30 avril, 31 juillet et 31 octobre 2020**, une copie récente du relevé de son dossier de conducteur de véhicules lourds (Dossier CVL), accompagnée :

- d'un rapport écrit faisant état des circonstances entourant chaque événement qui y est inscrit;
- de tous les constats d'infraction relatifs aux infractions inscrites;
- de tous les rapports d'accident relatifs aux accidents inscrits;

ORDONNE

à monsieur Urbain Djuinang de suivre une formation, théorique et pratique, portant sur la conduite préventive, **d'une durée minimale de six heures, auprès d'un formateur reconnu en sécurité routière**; la formation pratique devra être effectuée avec un camion de type cube de 20 pieds;

ORDONNE

à monsieur Urbain Djuinang de transmettre l'attestation de la formation qu'il aura suivie, à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission des transports du Québec, à l'adresse ci-après mentionnée, et ce, **au plus tard le 31 janvier 2020**.

Catherine Lapointe, avocate
Juge administrative et vice-présidente

p. j. Avis de recours
c. c. M^e Moussa Taoubi, avocat
c. c. M^e François Laurendeau, avocat à la Direction des affaires juridiques de la Commission des transports du Québec.

**Coordonnées de la Direction des services à la clientèle
et de l'inspection de la Commission**

200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Télécopieurs : 418 644-8034
514 873-4720

Coordonnées des formateurs

Le nom et les coordonnées des formateurs agréés sont soumis à titre indicatif seulement et apparaissent sur le site Internet suivant :
<http://agrement-formateurs.gouv.qc.ca/>¹²

¹² Les établissements, formateurs et services mentionnés dans ce répertoire sont proposés à titre informatif seulement. La Commission n'assume aucune responsabilité à l'égard du contenu du répertoire et de la qualité des services offerts. La personne qui consulte le répertoire a donc la responsabilité de faire les vérifications nécessaires pour s'assurer d'obtenir un service qui répond à ses exigences et attentes.

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 fait, 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 Jacques-Parizeau
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : 418 643-3418

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