

Décision : MRC05-00240

Numéro de référence : M05-01714-5

Date de la décision : Le 11 novembre 2005

Objet : DEMANDE DE MAINLEVÉE DE LA
SAISIE D'UN VÉHICULE

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 10 novembre 2005

Présent : Gilles Tremblay
Commissaire

Personnes visées :

7-M-330421-104-SI **9103-0767 QUÉBEC INC.**
4920, rue Trépanier
Pierrefonds (Québec)
H9K 1J3

- Demanderesse -

3-M-30035C **COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1

- Mise en cause -

Procureur de la Commission : M Maurice Perreault

9103-0767 QUÉBEC INC. (ci-après « 9103 ») demande à la Commission de lui accorder une mainlevée sur la saisie de l'un de ses véhicules.

L'article 39 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (ci-après la « Loi ») stipule qu' « un véhicule lourd circulant sur un chemin ouvert à la circulation publique en contravention d'une mesure d'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd peut être saisi sur-le-champ par un agent de la paix et mis en fourrière pour une durée de 30 jours. ».

Le deuxième alinéa du même article prévoit qu' « en cas d'ignorance de l'interdiction par le propriétaire ou, selon le cas, de la personne sous le coup de l'interdiction ou en cas de saisie pratiquée par erreur, la mainlevée ou la remise en possession du véhicule peuvent être obtenues conformément aux dispositions des articles 209.11 à 209.15 du Code de la sécurité routière qui s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires et en y remplaçant, sauf dans l'article 209.15, "Société" par "Commission". ».

LA PROCÉDURE

La Commission a convoqué 9103 afin d'avoir des renseignements complémentaires sur les circonstances de la saisie. La demanderesse a renoncé au délai de 10 jours et a accepté d'être entendue le lendemain de sa convocation.

LES FAITS

Des documents déposés et des témoignages de M Santokh Khela Singh, directeur général de 9103, et de M Ghyslain George Poirier, consultant et directeur de la sécurité chez cette entreprise, la Commission retient que :

1. 9103 a fait l'objet d'une déclaration d'inaptitude totale le 4 août 2005.
2. Par suite de cette déclaration d'inaptitude, l'entreprise a laissé ses quatre tracteurs et ses trois semi-remorques dans le stationnement de ses bureaux à Saint-Laurent. 9103 n'a présenté aucune demande auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec afin de remiser les véhicules qui font l'objet de l'interdiction de circuler ou de retirer les plaques d'immatriculation. Elle n'a pris aucune mesure particulière pour identifier ces véhicules ou pour les empêcher de circuler.

3. 4002415 CANADA INC. (ci-après « 4002 ») partage les bureaux et le stationnement de 9103. Cette compagnie effectue du transport et elle est aussi administrée par M Khela.
4. Le répartiteur à l'emploi de 4002 est en fonction depuis environ un mois. Ce répartiteur a été embauché parce que la compagnie éprouvait des problèmes de communication avec les chauffeurs, certains ne parlant ni l'anglais ni le français.
5. Le vendredi 28 octobre 2005, 4002 doit envoyer un véhicule à La Pocatière afin d'y ramasser un voyage de tourbe de sphaigne. Le répartiteur retient les services d'un chauffeur qui demeure en Ontario et qui n'est à l'emploi de la compagnie que depuis deux jours pour effectuer ce voyage.
6. Le répartiteur de 4002 demande au chauffeur de prendre la semi-remorque 114. Le chauffeur prépare son ensemble de véhicules, passe au bureau afin d'y prendre les documents de transport, puis prend la route.
7. Le chauffeur s'est fait intercepter la journée même à Saint-Pacôme et la semi-remorque de 9103 a été saisie. Le chauffeur s'était trompé; il avait accroché à son tracteur la semi-remorque numéro 4504, véhicule qui appartient à 9103.
8. Le répartiteur n'a pas vérifié si le chauffeur avait accroché ou non la semi-remorque 114. M Poirier est d'avis qu'il est rare qu'un chauffeur se trompe de semi-remorque, c'est la deuxième fois qu'il a connaissance de ce genre d'événement. Les petites compagnies n'effectuent pas ce genre de vérification parce qu'elles n'ont pas de poste de garde à l'entrée de leur stationnement. Pour sa part, M Khela précise qu'il s'agit là d'une erreur normale et que cela se produit également dans les grandes compagnies.

L'ANALYSE DE LA COMMISSION

La Commission constate, dans un premier temps, que la situation décrite par 9103 ne correspond pas à l'un des cas prévus au deuxième alinéa de l'article 39 de la Loi. En effet, M Khela n'ignorait pas que cette semi-remorque était sous le coup d'une interdiction de circuler.

Également, la saisie n'a pas été pratiquée par erreur. En effet, 9103 faisait l'objet d'une déclaration d'inaptitude totale et, en vertu de

l'article 30 de la Loi, cette déclaration entraîne une interdiction de circuler ou d'exploiter.

Les parties concernées par ce dossier ont-elles fait diligence raisonnable? La Commission en vient à la conclusion que la réponse est négative. D'une part, 9103 n'a pris aucune mesure pour empêcher que cet événement se produise. M Khela sait qu'il y a dans son stationnement des véhicules qui peuvent circuler et d'autres non. Pourtant, il ne fait rien pour identifier les véhicules qui font l'objet de l'interdiction de circuler afin de s'assurer qu'ils ne quittent pas le stationnement. Des gestes aussi simples que le retrait d'un pneu, la pose d'un écriteau ou d'un ruban adhésif, l'installation temporaire d'une clôture en avant des véhicules ou tout simplement d'un ruban plastifié portant la mention « danger » auraient suffi pour attirer l'attention des chauffeurs et indiquer qu'il ne fallait pas utiliser ces véhicules.

D'autre part, 4002 éprouve des problèmes de communication avec ses chauffeurs, elle retient les services d'un chauffeur qui est à son emploi depuis deux jours, qui vient de l'Ontario et qui a toutes les chances de ne pas connaître les rouages et les particularités des opérations à Montréal. Or, l'entreprise se borne à lui donner des directives et elle ne vérifie même pas son travail.

9103 et 4002 tentent de convaincre la Commission que la responsabilité de l'événement repose sur l'erreur du chauffeur alors que, pour la Commission, il est évident que cette erreur est le résultat de l'absence de mesures et de moyens de contrôle. Le chauffeur est un employé de l'entreprise et la façon dont il effectue son travail est le dernier élément à considérer dans la chaîne des responsabilités. Ce n'est qu'une fois que l'entreprise a mis en oeuvre un mode de gestion approprié au transport effectué que la Commission pourra considérer la responsabilité du chauffeur.

En résumé, la demande de mainlevée ne correspond pas à l'un des cas prévus au deuxième alinéa de l'article 39 de la Loi. De plus, 9103 n'a pas démontré qu'elle avait fait preuve de diligence raisonnable pour éviter que le véhicule saisi circule sur les routes.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

REJETTE la demande.

No de décision : MRC05-00240

Page : 4

Gilles Tremblay
commissaire

NOTE : L'avis ci-annexé, décrivant les recours à l'encontre d'une décision de la Commission, fait partie intégrante de la présente décision.