

Décision : MERC03-00082

Numéro de référence : M2-08437-9

Date de la décision : Le 11 avril 2003

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 9 avril 2003

Présent : Gilles Tremblay
Commissaire

Personnes visées :

3-M-30035C-386-P

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1

- Agissant de sa propre initiative -

9060-0396 QUÉBEC INC.
23, chemin Bédard
Eaton (Québec)
JOB 3A0

- Intimée -

Procureure de la Commission : M Marie-Josée Persico

La Commission est saisie d'une demande de vérification du comportement de 9060-0396 QUÉBEC INC. (ci-après 9060) et d'appréciation d'une déclaration

d'inaptitude partielle ou totale en raison des nombreuses dérogations à ses obligations en tant que propriétaire et exploitant d'un véhicule lourd pour la période du 3 octobre 2000 au 2 octobre 2002.

LE DROIT APPLICABLE

Cette demande est soumise dans le cadre de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* dont le but est d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau.

La Commission déclare totalement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis de façon significative l'intégrité de ce réseau (article 27 1~~3~~). La personne déclarée totalement inapte reçoit une cote de niveau « insatisfaisant ». Cette déclaration entraîne une interdiction de circuler ou d'exploiter un véhicule lourd (article 32).

La Commission déclare partiellement inapte la personne qui, par ses agissements ou ses omissions, a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier ou compromis l'intégrité de ce réseau (article 29 1^o). La personne déclarée partiellement inapte reçoit une cote de niveau « conditionnel » et la Commission lui impose des conditions particulières (article 32).

Les agissements ou omissions à considérer dans l'évaluation du comportement sont ceux qui ont résulté en une dérogation à l'une ou l'autre des lois mentionnées à l'article 26. Avant d'imposer une mesure, la Commission doit avoir constaté une dérogation aux dispositions de :

- la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*;
- le *Code de la sécurité routière*;
- à une loi dont la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est chargée de l'application en vertu de l'article 519.65 du *Code de la sécurité routière* si une telle disposition concerne la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou l'intégrité de ce réseau.

Dans son appréciation du comportement, la Commission peut tenir compte des inspections et des contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité, ainsi que des mesures correctrices mises en place (article 36).

La lecture de ce dernier article montre que la Commission doit aller plus loin que le simple constat d'une série de dérogations dans son évaluation parce que les événements au dossier, les agissements ou les omissions, donnent une vue partielle du comportement au cours de la période observée. D'autres facteurs doivent donc être pris en compte afin de savoir s'il s'agit là de gestes isolés à l'intérieur d'un comportement habituellement sécuritaire, si ces gestes sont le fruit du hasard ou le résultat de déficiences en matière de sécurité. Le but recherché par la loi, c'est que le propriétaire et exploitant de véhicules lourds (PEVL) corrige la situation et redevienne sécuritaire.

LA PREUVE ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION

9060 est une petite entreprise qui transporte autant des marchandises générales que des produits forestiers entre le Québec, l'Ontario et les États-Unis. Le propriétaire, qui est aussi le chauffeur de l'unique véhicule de la compagnie, effectue un seul voyage par semaine et circule 90 % du temps à plus de 160 kilomètres de son port d'attache. Il est rémunéré sur une base du nombre de kilomètres parcourus.

Les dérogations

La SAAQ a transmis ce dossier à la Commission parce que cette personne a subi un échec lors d'une inspection en entreprise. Le dossier fait aussi état de dérogations importantes au niveau des opérations.

Mme Jocelyne MARTIN, technicienne en administration à la SAAQ, indique que la mise à jour ne révèle aucune nouvelle dérogation. Les événements compilés à ce dossier pour la période du 29 mars 2001 au 28 mars 2003 se résument ainsi :

Au niveau des véhicules :

- Aucun événement à signaler

Au niveau de l'exploitation :

<u>Nature des événements</u>	<u>Nombre de dérogations</u>
<u>Sécurité des opérations :</u>	
- Excès de vitesse	1
- Fiche journalière	1
<u>Conformité aux normes de charge :</u>	
- Aucun événement à signaler	
<u>Implication dans les accidents :</u>	
- Aucun événement à signaler	
<u>Inspection en entreprise :</u>	
- Fiche journalière	2

Le 15 mai 2001, le véhicule de l'intimée a été intercepté alors qu'il roulait à 124 km/h dans une zone de 90 km/h. De plus, le 13 février 2002, l'agent de la paix décelait la présence d'un détecteur de radar dans le véhicule. M Persico attire l'attention de la Commission sur le fait que cette personne a pu éviter plusieurs infractions de vitesse grâce à son détecteur de radar.

Le 3 février 2002, l'entreprise a reçu une infraction parce que son conducteur a inscrit une information fausse ou inexacte dans sa fiche d'heures de conduite et de travail.

Par ailleurs, elle a échoué son inspection en entreprise le 20 juin 2002 parce que le chauffeur n'avait pas inscrit, sur ses fiches journalières de ses heures de conduite et de travail, toutes les informations requises conformément aux normes établies par règlement.

Enfin, la SAAQ a transmis au moins six lettres à l'intimée depuis juin 2001. L'intimée n'a jamais communiqué avec la SAAQ pour obtenir quelque information que ce soit.

Le comportement, la gestion et les mesures correctrices

M Galon BROOKS, propriétaire de 9060, explique qu'il a conduit des véhicules lourds en ville pendant plusieurs années avant d'effectuer de la longue distance. Les inspecteurs en entreprise sont venus chez lui et sont partis avec ses registres. Il ne sait pas pourquoi il a échoué son inspection en entreprise, car l'inspecteur ne lui a pas dit quelles informations étaient manquantes. Par contre, il sait qu'il a omis d'inscrire ses périodes de repos à certaines occasions.

Il n'a suivi aucune formation relative à la conduite de son véhicule et à ses obligations. Il n'a pas pris connaissance de la documentation concernant ses obligations parce que la Commission lui a transmis la version française et il comprend difficilement cette langue. C'est sa secrétaire qui lui traduit les documents. Il n'a fait aucune démarche pour suivre des cours, pour obtenir des informations complémentaires de la part des contrôleurs routiers ou la version anglaise des divers documents qui lui ont été transmis.

M BROOKS ne circule presque pas au Québec, car le genre de transport qu'il fait l'amène à conduire la plupart du temps sur les autoroutes américaines où les limites de vitesse sont plus élevées qu'ici. Règle générale, il s'en tient à une vitesse de 100 à 103 km/h au Québec et en Ontario, et il n'a aucune infraction dans ces juridictions. Il ne se souvient pas des circonstances de son excès de vitesse et ne peut en dire plus sur cette infraction.

C'est une amie américaine, qui n'était pas au courant de l'illégalité de cet appareil au Québec, qui lui a donné le détecteur de radar. Il était branché au moment de son interception. Cependant, il y a longtemps qu'il ne possède plus ce genre d'appareil et il s'en tient aux limites de vitesse imposées.

Analyse de la Commission

Pour la Commission, les dérogations sur les fiches journalières et la présence d'un détecteur de radar sont autant d'événements qu'elle considère dangereux, voire périlleux pour l'excès de vitesse de 34 km/h.

La Commission s'est inspirée du niveau de la pénalité encourue à la suite d'une dérogation pour évaluer l'importance des événements au dossier et ses conséquences sur la sécurité. Ainsi, celles sanctionnées par une pénalité

légère peuvent être associées à des manquements aux conséquences mineures sur la sécurité, celles avec une pénalité moyenne à une mise en danger et celles avec une pénalité élevée à une mise en péril.

La Commission est d'avis que cette entreprise a mis en danger la sécurité des usagers du réseau routier, parce que ces dérogations ne sont pas le fruit du hasard, mais bien le résultat de lacunes dans la gestion et le comportement de cette entreprise. Voici les principaux éléments sur lesquels elle fonde son appréciation.

Le propriétaire fait part d'insouciance, il manifeste peu d'intérêt pour connaître ses obligations. Il a reçu des avis d'infraction, il les paye sans s'enquérir comment il pourrait remédier à la situation. Il reçoit des lettres de la SAAQ pour le mettre au courant de l'évolution de son dossier, il ne s'informe aucunement, auprès des personnes compétentes, des événements à son dossier et des conséquences possibles sur son entreprise. Les inspecteurs constatent des dérogations dans ses registres des heures de conduite et de travail, il ignore toujours, neuf mois plus tard, la nature de ces dérogations. Il attend qu'on vienne lui dire quoi faire et comment le faire.

Dans ce contexte, la Commission devra imposer des mesures afin que cette personne prenne connaissance des obligations qu'elle doit respecter dans le cadre de l'exercice de sa profession.

La Commission constate que cette personne a modifié son comportement en matière de respect des limites de vitesse. Elle n'a plus de détecteur et elle respecte les limites permises dans chaque juridiction. Cette affirmation est confirmée par son dossier où l'on ne retrouve aucune infraction de vitesse depuis février 2002, soit depuis son infraction pour utilisation illégale d'un détecteur de radar. Il n'y a donc pas lieu d'imposer des mesures sur cet aspect du comportement.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. **DÉCLARE** partiellement inapte 9060-0396 QUÉBEC INC.
2. **MODIFIE** la cote de 9060-0396 QUÉBEC INC. pour qu'elle porte la mention « conditionnel ».

3. ORDONNE à 9060-0396 QUÉBEC INC. :

a) DE FAIRE SUIVRE à M Galon BROOKS, auprès d'une institution ou d'un organisme reconnu, les programmes de formation suivants :

- Le registre des heures de conduite et de travail;
- La conduite préventive (cours théorique et pratique);
- Les obligations découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

b) DE TRANSMETTRE à la Commission, au plus tard le 30 juin 2003, la preuve que cette formation a été suivie par la personne concernée.

4. ORDONNE au Service de l'inspection de la Commission de procéder à une vérification du registre des heures de conduite de M Galon BROOKS pour la période débutant le 1^{er} mai jusqu'au 30 août 2003.

Tous les rapports et documents demandés doivent être transmis au Secrétaire de la Commission à l'adresse indiquée ci-dessous.

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.

COORDONNÉES DU SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION

M Christian DANEAU
Secrétaire
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy
7^e étage
Québec (Québec)
G1R 5V5

Télécopieur : (418) 646-8423