Commission des transports Québec

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	MCRC09-00241
DATE DE LA DÉCISION	:	20091001
DATE DE L'AUDIENCE	:	20090922, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	9-M-30037C-597-P
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE	:	M09-08653-4
OBJET DE LA DEMANDE	:	Vérification du comportement d'un propriétaire et exploitant et d'un conducteur de véhicule lourd
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Marc Delâge

Plomberie MHJS inc.
NIR : R-590898-4

et

Mario Hébert

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie du dossier de Plomberie MHJS inc. (MHJS) et de Mario Hébert afin d'examiner si leur dossier présente des déficiences pouvant affecter leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

LES FAITS

[2] Le 8 juillet 2009 et le 18 août 2009, la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission a transmis à MHJS, en sa qualité de propriétaire et exploitant, et à Mario Hébert, en sa qualité de principal dirigeant et de conducteur de véhicules lourds, un avis d'intention et de convocation de même qu'un rapport de son

service de l'inspection qui font état des déficiences reprochées, notamment un dépassement du seuil dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » pour le propriétaire et exploitant et la mention de cinq infractions inscrites au dossier du conducteur.

[3] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de MHJS pour la période du 29 avril 2007 au 28 avril 2009.

[4] Le dossier de propriétaire et exploitant est constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ), 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 *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*[1] (la *Loi*).

[5] Le dossier du conducteur est établi à partir des renseignements relatifs au dossier de conduite du conducteur et contient les infractions commises par ce dernier et les accidents survenus dans la conduite d'un véhicule lourd conformément à l'article 22 de la *Loi*.

[6] MHJS a débuté ses opérations en 2007 comme entreprise de plomberie. Le 16 mai 2008, elle achète un pick-up de marque Ford 3450 de l'année 2008 dont le poids est de 3 301 kilogrammes[2] qu'elle utilise pour ses déplacements chez sa clientèle. Elle est propriétaire d'une remorque de 5.5 mètres aménagée pour le transport de son matériel professionnel. Elle exploite son entreprise dans la région métropolitaine de Montréal. Tous ses déplacements sont à l'intérieur de 160 kilomètres de son port d'attache.

[7] Le 9 avril 2009, MHJS s'inscrit au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds suite à une interception par les contrôleurs routiers où on l'informe de son obligation d'être inscrit au Registre.

[8] Mme Chantal Richard, technicienne à la SAAQ, produit le dossier de MHJS et le dossier de Mario Hébert et leur mise à jour pour la période se terminant le 14 septembre 2009[3].

[9] Les dossiers de MHJS et de Mario Hébert font l'objet de déficiences importantes à leurs obligations comme propriétaire et exploitant et comme conducteur de véhicules lourds, dont notamment :

---

[1] L.R.Q. c. P-30.3.
[2] Pièce CTQ-2.
[3] Pièce CTQ-1.

a) le 28 mai 2008, excès de vitesse (82 km dans une zone de 50 km);

b) le 2 août 2008, excès de vitesse (105 km dans une zone de 80 km);

c) le 8 septembre 2008, excès de vitesse (88 km dans une zone de 50 km);

d) le 31 octobre 2008, panneau d'arrêt;

e) le 19 mars 2009, excès de vitesse (89 km dans une zone de 50 km);

f) le 30 mai 2009, excès de vitesse (126 km dans une zone de 100 km);

g) le 30 mai 2009, conduite sous sanction;

h) le 14 juillet 2009, téléviseur ou écran cathodique.

[10] Toutes ces infractions ont été inscrites au nom du conducteur Mario Hébert dans le dossier propriétaire exploitant de MHJS et apparaissent au dossier conducteur de Mario Hébert.

[11] Toutes les infractions ont fait l'objet d'une déclaration de culpabilité.

[12] La Commission a fait entendre Mme Rachida M'Faddel, inspectrice à la Commission des transports. Elle produit son rapport de vérification de comportement daté du 26 juin 2009[4].

[13] Son enquête met en preuve certains faits dont les principaux se résument comme suit :

a) Mario Hébert n'a suivi aucun programme en matière de sécurité;

b) l'entreprise ne dispose d'aucune politique sur la gestion de sécurité;

c) le dossier de conducteur de M. Hébert a atteint, le 9 juin 2009, 14 points;

d) cinq infractions ont été commises avec le véhicule lourd de MHJS avant son inscription au Registre PEVL de la Commission;

e) MHJS ne détient aucun registre des heures de conduite et de repos ou fiche journalière;

f) aucun rapport de vérification avant départ n'est complété ou conservé à bord du véhicule lourd;

g) le dossier conducteur n'est pas complété en conformité à la réglementation;

h) aucun certificat de vérification mécanique n'est disponible pour examen;

[4] Pièce CTQ-3.

i) MHJS n'a pas de calendrier de planification des entretiens mécaniques périodiques du véhicule lourd;

j) le dossier du véhicule lourd est non conforme à la réglementation;

k) il n'existe aucune procédure ni suivi en cas d'accident.

[14] En plus des événements constatés par l'inspectrice dans son rapport, la mise à jour du dossier au 14 septembre 2009 indique que trois nouvelles infractions ont été inscrites, dont une pour excès de vitesse et une pour conduite sous sanction au nom de Mario Hébert.

[15] M. Mario Hébert, président et principal dirigeant de MHJS, en plus d'être le seul conducteur de l'entreprise, a admis devant la Commission les faits mentionnés dans le rapport de vérification de comportement et des événements apparaissant dans la mise à jour.

[16] MHJS n'a pas eu d'accident au cours de la période sous enquête.

[17] Mario Hébert reconnaît ne pas avoir les connaissances suffisantes pour se conformer à ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[18] Il explique à la Commission que le véhicule qu'il utilisait avant l'acquisition de son véhicule lourd en 2008, avait un poids de moins de 3 000 kilogrammes et n'était pas visé par la *Loi*.

[19] Il déclare faire attention à la conduite de son véhicule et suivre les règles de la circulation. Selon lui, la conduite du véhicule lourd qu'il utilise dans son entreprise n'est pas aussi dangereuse que la conduite d'un véhicule routier traditionnel de plus gros gabarit. Il mentionne que la vitesse de son véhicule est limitée, par le manufacturier, à 160 kilomètres. Son véhicule se conduit comme une automobile et est beaucoup plus sécuritaire qu'un véhicule lourd de poids plus élevé. Il déclare ne pas avoir besoin de formation car il conduit ce type de véhicule depuis plus de quinze ans.

[20] Suite aux questions du procureur de la Commission, il admet qu'il est actuellement détenteur d'un permis de conduire, restreint, autorisé par un tribunal vu la suspension de son permis de conduire régulier du 6 août 2009 au 6 novembre 2009 pour atteinte du maximum de points d'inaptitude.

[21] Mario Hébert reconnaît de plus avoir fait l'objet de sanctions administratives entraînant la suspension de son permis de conduire au cours des années 2008, 2007, 2005 et 2004.

[22] Son dossier de conduite indique aussi comme sanction à venir[5] « en vigueur amende non payée 765786324 / Cour municipale de Montréal ».

[23] Il précise qu'il est plombier de métier et qu'il est seul dans l'exploitation de son entreprise en plomberie. Il fait et reçoit une grande partie des appels de ses clients directement sur son cellulaire et par le fait même lors de la conduite de son véhicule lourd. Il est assisté à l'occasion par du personnel d'appoint sur certains contrats mais de façon très irrégulière. Son entreprise est sa seule source de revenus et constitue son travail régulier dans la pratique de son métier. Son véhicule lourd est un accessoire essentiel à son travail.

LE DROIT

[24] La *Loi* établit des règles particulières dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins[6].

[25] Pour un propriétaire et exploitant, une cote de sécurité « conditionnel » indique que le droit d'une personne 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[7].

[26] Une cote de sécurité « insatisfaisant » indique que la personne inscrite est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd[8].

[27] La *Loi* précise de plus, que la Commission attribue une cote de sécurité « insatisfaisant » à une personne si, à son avis, elle met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l'intégrité de ces chemins, notamment en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente *Loi*, et du *Code de sécurité routière*[9].

[28] La Commission peut imposer à un conducteur de véhicules lourds toute condition qu'elle juge de nature à corriger un comportement déficient et prendre toute mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable et, peut, si elle juge qu'un conducteur de véhicules lourds est inapte à conduire un véhicule lourd en raison d'un comportement

[5] CTQ-1, page 11.
[6] Article 1 de la *Loi*.
[7] Article 12 de la *Loi.*
[8] Article 12, dernier alinéa de la *Loi*.
[9] L.R.Q. c. C-24.2.

déficient, qui, à son avis, ne peut être corrigé par l'imposition de conditions, ordonner à la SAAQ d'interdire à cette personne la conduite d'un véhicule lourd[10].

ANALYSE

[29] La Commission constate que MHJS ne possède pas les connaissances suffisantes pour assumer ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds. Elle peut comprendre que cette situation découle principalement de son inexpérience dans la conduite d'un véhicule lourd ayant fait, pour la première fois, l'acquisition en 2008 d'un véhicule lourd visé par la *Loi*. Il est manifeste que MHJS ne connaît pas les obligations d'un propriétaire et exploitant d'un véhicule lourd et que Mario Hébert n'a pas pris les mesures adéquates pour parfaire ses connaissances et de poser les gestes nécessaires pour régulariser son dossier depuis la date d'acquisition de ce véhicule.

[30] Il n'a certes pas pris conscience de ses responsabilités nouvelles comme propriétaire d'un véhicule lourd. L'ignorance de la *Loi* n'est pas une excuse valable, car il était facile pour lui d'y remédier en prenant l'initiative de s'en informer et de prendre les mesures appropriées pour se conformer à ses obligations. Pour MHJS, ce changement de statut n'a, dans les faits, eu aucun effet sur son comportement. Il a posé certains gestes précis uniquement après avoir été, soit intercepté par les contrôleurs routiers et avisé de ses omissions, soit après avoir été avisé des déficiences par des intervenants responsables de la sécurité routière. L'exemple de son inscription au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds reflète bien cette situation. Mais il n'a jamais été plus loin, ni pris la peine de compléter tout ce qu'il se devait de faire.

[31] Sa conduite comme conducteur d'un véhicule lourd est pour le moins préoccupante, notamment en ce qui concerne les nombreux excès de vitesse. Elle dénote une attitude déficiente en regard au respect des limites de vitesse imposées par la réglementation.

[32] Cette déficience existe depuis longtemps et comme la Commission l'a constaté, depuis plus longtemps que la dernière période de deux ans sous enquête. Si on regarde le profil objectif de ce conducteur, ce comportement est constant et fait partie de ses habitudes de conduite. Il devra prendre en compte le respect des limites de vitesse dans sa conduite d'un véhicule lourd s'il veut conserver son privilège de conduire un véhicule lourd sur les chemins ouverts à la circulation publique.

[10] Article 31 de la *Loi*.

[33] La Commission doit décider si le comportement de MHJS et celui de Mario Hébert peuvent être corrigés en leur imposant des conditions qui assureront le respect de la *Loi* et de la réglementation et assureront la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et préserveront l'intégrité de ces chemins.

[34] La Commission est d'avis que les déficiences mises en preuve contre MHJS en regard au respect de ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds sont avant tout causées par son absence d'expérience et son manque de connaissances de la part de son principal dirigeant.

[35] La Commission est d'avis que le comportement de MHJS et de Mario Hébert sur cet aspect, dénote qu'ils n'ont pas vraiment pris conscience de leurs obligations et l'imposition de conditions leur permettrait de leur en faire prendre conscience et de les amener à corriger leurs déficiences.

[36] En ce qui concerne le dossier de conduite de Mario Hébert, notamment ses nombreuses infractions pour excès de vitesse, la Commission doit sérieusement s'interroger, si vraiment ces déficiences peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[37] La Commission constate que MHJS et Mario Hébert n'ont pas eu d'accident dans la conduite d'un véhicule lourd au cours des deux dernières années.

[38] La conduite de Mario Hébert n'est pas acceptable en ce qui concerne son insouciance au respect des limites de vitesse. Les infractions mentionnées au dossier sont considérées uniquement depuis la date où MHJS est devenue propriétaire d'un véhicule lourd, soit depuis le 12 mai 2008. La première infraction pour excès de vitesse est survenue 16 jours après l'achat du véhicule, soit le 28 mai 2008.

[39] MHJS s'est inscrit au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds le 9 avril 2009. Le 28 avril 2009, la SAAQ l'avisait du transfert de son dossier à la Commission vu le dépassement (108 %) du seuil prévu dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ».

[40] La Commission considère que MHJS et Mario Hébert sont rendus à la limite où la Commission peut déclarer acceptable le comportement d'une personne avant de la déclarer inapte et de lui interdire la conduite d'un véhicule lourd.

[41] Mario Hébert est rendu au moment où il doit faire un choix important dans la conduite de son véhicule lourd. Il doit décider de modifier ses attitudes et son comportement de façon significative et irrémédiable, se conformer à la *Loi* et assumer ses obligations; s'il ne le fait pas, il risque de perdre son privilège de mettre en

circulation et d'exploiter un véhicule lourd et par voie de conséquence, risquer de mettre en péril son entreprise.

[42] La Commission doit décider dans son appréciation de la preuve faite dans cette affaire, entre l'intérêt public visant le respect des objectifs de la *Loi*, soit protéger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins, et l'intérêt particulier d'une entreprise et de son conducteur de véhicules lourds qui ont aussi le droit d'avoir l'occasion de remédier à leurs déficiences et se conformer au respect de leurs obligations comme propriétaire et exploitant et comme conducteur de véhicules lourds.

[43] Le comportement de Mario Hébert et principalement sa conduite au-delà des limites de vitesse de façon répétitive est un facteur « aggravant », causé avant tout par l'attitude et la volonté de son conducteur.

[44] La conduite de MHJS et de son dirigeant comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds et les déficiences constatées, est un facteur « atténuant » parce qu'ils découlent en grande partie de leur manque d'expérience et de leurs connaissances.

[45] La Commission considère aussi le fait qu'aucun accident n'est inscrit au dossier depuis deux ans.

[46] La Commission conclut à partir de son analyse de la preuve et en tenant compte des circonstances particulières de cette affaire, qu'une décision défavorable interdisant à Mario Hébert la conduite d'un véhicule lourd, l'empêcherait de gagner sa vie comme plombier et mettrait en péril l'entreprise en plomberie qu'il exploite. L'usage d'un véhicule lourd est un accessoire à la pratique du métier de plombier de Mario Hébert et de l'exploitation de l'entreprise MHJS.

[47] La Commission est d'avis que, pour cette principale raison, il est approprié de modifier la cote de sécurité de MHJS avec la mention « conditionnel » et d'imposer des conditions strictes à MHJS et à Mario Hébert afin de leur permettre d'acquérir les connaissances nécessaires leur permettant d'assumer leurs obligations de propriétaire et exploitant de véhicules lourds en plus d'imposer à Mario Hébert des conditions sévères afin de lui donner la possibilité et l'aider à changer ses habitudes de conduite.

CONCLUSION

[48] La Commission en vient à la conclusion que les déficiences constatées peuvent être corrigées par l'imposition de conditions à Plomberie MHJS inc. et à son principal dirigeant.

[49] La Commission conclut que l'imposition de conditions rigoureuses à son principal conducteur Mario Hébert l'aidera à corriger ses déficiences dans la conduite d'un véhicule lourd.

[50] En conséquence, la Commission va modifier la cote de sécurité routière de Plomberie MHJS inc. avec la mention « conditionnel » et va imposer des conditions précises à son principal conducteur.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REMPLACE la cote de sécurité de Plomberie MHJS inc. portant la mention « satisfaisant », par une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

IMPOSE à Plomberie MHJS inc. la condition suivante :

- faire suivre à son principal dirigeant, M. Mario Hébert, une formation d'une durée minimale de six heures sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet gestionnaire, auprès d'un formateur reconnu;

IMPOSE à Mario Hébert les conditions suivantes :

- suivre une formation théorique d'une durée minimale de trois heures sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet conduite préventive, auprès d'un formateur reconnu;

- suivre une formation pratique d'une durée minimale de trois heures sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet conduite préventive, auprès d'un formateur reconnu;

ORDONNE que la preuve du suivi et de la réussite de ces formations soit transmise au Service de l'inspection de la Commission des transports du Québec au plus tard le 30 novembre 2009.

ORDONNE à Plomberie MHJS inc. et à Mario Hébert de transmettre au Service d'inspection de la Commission à l'adresse ci-dessus indiquée et dans un délai de 48 heures de leur réception, copie de tout constat d'infraction qui leur sera délivré au cours de la période débutant à la date de la présente décision et se terminant le 31 décembre 2010;

ORDONNE à Plomberie MHJS inc. d'installer, de façon permanente, sur tous les véhicules lourds qu'elle utilise et sur tous ceux qu'elle utilisera dans l'exploitation de son entreprise, un avertisseur sonore qui s'active lorsque le conducteur excède la vitesse à 105 kilomètres/heure et de transmettre au Service d'inspection de la Commission, une certification d'un manufacturier, ou d'un concessionnaire, ou d'une entreprise habilitée à le faire, attestant l'installation et l'activation d'un avertisseur sonore qui s'active à 105 kilomètres/heure, au plus tard le 31 octobre 2009 et dans les 30 jours suivant l'acquisition, le remplacement ou l'utilisation de tous nouveaux véhicules lourds qu'elle utilisera dans l'exploitation de son entreprise;

par la suite, Plomberie MHJS inc. devra fournir régulièrement à compter du 3^{e} mois de la date de l'attestation décrite au paragraphe précédent, soit les 31 janvier 2010, 30 avril 2010, 31 juillet 2010, 31 octobre 2010 et le 31 décembre 2010, pour tous véhicules lourds utilisés dans son entreprise, au Service d'inspection de la Commission une attestation de mise à jour, d'un manufacturier, ou d'un concessionnaire, ou d'une entreprise habilitée à le faire, attestant que l'avertisseur sonore est installé et activé à 105 kilomètres / heure;

Marc Delâge, 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) 528-2136

Coordonnées des formateurs

Le nom et les coordonnées des formateurs professionnels en sécurité routière apparaissent sur le site Internet suivant : http://www.repertoireformations.qc.ca[11]

p.j. Avis de recours

c.c. Me Maurice Perreault, procureur de la Commission des transports du Québec

[11] Les établissements, formateurs et services mentionnés au répertoire www.repertoireformations.qc.ca sont proposés à titre informatif seulement. La Table de concertation 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.