

NUMÉRO DE LA DÉCISION : MCRC10-00243
DATE DE LA DÉCISION : 20101207
DATE DE L'AUDIENCE : 20100812
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 9-M-30037C-895-P
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M10-10201-5
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification de comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Pierre Gimaiël.

Big Apple Bus Charter inc.
NIR : R-594482-3

Personne visée

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de Big Apple Bus Charter inc. (Big Apple), un transporteur américain, afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions légales de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la *Loi* ou la *Loi 430*).

LES FAITS

[2] Les déficiences reprochées au transporteur sont énoncées dans l'avis d'intention et de convocation que les services juridiques de la Commission ont transmis à la compagnie par messagerie, le 25 mai 2010, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

¹ L.R.Q. c. P-30.3

[3] L'audience prévue devant être déplacée du 8 juillet 2010 au 12 août 2010, à la demande de Big Apple, un deuxième avis de convocation est expédié à la personne visée par messengerie, le 10 juin 2010, lequel fut reçu le 14 juin 2010, selon les détails du suivi de livraison de Purolator.

[4] Le dossier de Big Apple a été transféré à la Commission par la Société de l'assurance automobile du Québec (la Société) en raison d'un accident mortel survenu le 1^{er} janvier 2010 à Stanstead. Au moment de l'accident, la compagnie n'était toujours pas inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission (le Registre), bien qu'elle ait déjà reçu un constat et par la suite été trouvée coupable de cette infraction le 15 mai 2008. Au moment de l'audience, le 12 août 2010, l'amende imposée n'avait toujours pas été payée.

[5] Le dossier d'évaluation du comportement de Big Apple pour la période du 13 avril 2008 au 12 avril 2010 ne comprend donc qu'un seul événement, soit l'accident mortel du 1^{er} janvier 2010. Ce dossier est constitué par la Société sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL), selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[6] Lors du transfert du dossier de Big Apple par la Société, les services administratifs de la Commission ont procédé à son inscription au Registre, sous le numéro d'identification R-594482-3, même si elle n'avait pas introduit de demande à cet effet. Une demande de renseignements a été envoyée le 30 avril 2010 à Big Apple, afin d'obtenir les informations requises pour son inscription. Lors de la tenue de l'audience, aucune réponse n'avait été reçue de la compagnie.

La preuve administrée

[7] Lors de l'audience, Big Apple n'est ni présente ni représentée par procureur, bien qu'elle ait été dûment avisée par la Commission, comme en font foi la demande de remise et la preuve de réception de l'avis d'intention et de convocation versées au dossier.

[8] M^{me} Marie-Claude Lepage, technicienne en administration à la Société, et l'agent Charles Béliveau, reconstitutionniste à la Sûreté du Québec, témoignent lors de l'audience.

[9] Il ressort de la preuve et du rapport soumis par M. Béliveau que l'accident dans lequel a été impliquée Big Apple n'est pas imputable à une faute du conducteur ou du transporteur. Le véhicule était en bonne condition mécanique et le conducteur a réagi aux conditions routières d'une manière normale.

[10] Selon M. Béliveau, l'accident est survenu par une journée mouilleuse et neigeuse. À l'heure de l'accident, la neige avait commencé à s'accumuler sur la route. En essayant d'éviter une camionnette qui avait amorcé un changement de la voie droite vers celle de gauche, le conducteur de l'autobus a donné un coup de volant vers la gauche. La camionnette ayant réintégré la voie de droite, le chauffeur d'autobus a ramené son véhicule vers la droite. Dans ce type d'autobus, Van Hool 2005, d'une capacité de 57 passagers, ceux-ci sont situés au-dessus du centre de masse du véhicule, qui est déjà très haut. La probabilité à être instable est plus élevée. L'autobus fut déstabilisé et se coucha sur le côté. Un garde-fou l'empêcha de piquer dans un ravin, mais un des poteaux de l'infrastructure enfonça le haut de l'autobus ainsi qu'une fenêtre derrière laquelle se trouvait la victime.

[11] Les informations données par M. Béliveau confirment que ni la vitesse ni le respect des heures de conduite et de repos ne sont en cause dans l'accident. Il certifie donc que le transporteur et son chauffeur ne peuvent en être tenus responsables.

LE DROIT

[12] Le paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 2 de la *Loi* établit que les véhicules routiers et les ensembles de véhicules routiers dont la masse nette est supérieure à 3 000 kg; les autobus, les minibus et les dépanneuses, quelle que soit leur masse; ainsi que les véhicules routiers assujettis à un règlement pris en vertu de l'article 622 du *Code de la sécurité routière*, sont des « véhicules lourds ».

[13] Le Registre où doivent s'inscrire tous les propriétaires et exploitants de véhicules lourds est constitué à la Commission en vertu de l'article 4 de la *Loi*.

[14] L'article 5 établit, quant à lui, que l'inscription au Registre est nécessaire, tant pour mettre en circulation que pour exploiter un véhicule lourd dont le certificat d'immatriculation a été délivré au Québec ou à l'extérieur du Canada.

[15] L'article 7 prescrit qu'une personne inscrite ne peut mettre en circulation ou exploiter un véhicule lourd sur un chemin ouvert à la circulation publique que si elle a, entre autres, fourni les nom et adresse de ses administrateurs et tout autre renseignement requis par la Commission selon les conditions qu'elle établit. Le même article édicte que lorsqu'une personne ne satisfait pas à l'une des conditions visées à son premier alinéa, dont celle d'avoir acquitté toute amende qui lui a été imposée, pour laquelle aucun appel n'a été interjeté, la Commission indique au registre que le droit de cette personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est suspendu.

[16] L'article 12 de la *Loi* prescrit que la Commission attribue à toute personne inscrite au Registre l'une des cotes de sécurité suivantes : « satisfaisant », lorsqu'elle

présente un dossier acceptable de conformité aux lois et aux règlements; « conditionnel », lorsque son dossier démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions ou; « insatisfaisant », lorsque la Commission la juge inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd, si les déficiences constatées ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[17] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilite la Commission à 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.

[18] Plus particulièrement, l'article 27 de la *Loi* prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant », ce qui a pour effet d'interdire à une personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, notamment si :

1° à son avis, cette personne met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l'intégrité de ces chemins;

2° à son avis, cette personne met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d'une autre loi visée à l'article 23;

3° cette personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité «conditionnel», à moins que cette personne ne démontre que d'autres mesures ont permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de la condition;

4° un associé de cette personne ou, s'il s'agit d'une personne morale, un de ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité «insatisfaisant»;

5° elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses associés, ses dirigeants, ses employés ou sur une entreprise visée au deuxième alinéa de l'article 32, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

[...]

[19] Le cinquième paragraphe de cet article stipule que la Commission attribue une cote « insatisfaisant » à une personne si elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses dirigeants ou ses employés, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd. Il établit aussi que la Commission peut appliquer à

tout administrateur dont elle estime l'influence déterminante, la cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle attribue à cette personne inscrite.

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

ANALYSE

[21] En ce qui concerne l'accident du 1^{er} janvier 2010, la preuve démontre que le transporteur ne peut être trouvé responsable du fatal accident.

[22] Dans la présente affaire, Big Apple, une compagnie américaine exploitant un système de transport par autobus, avait l'obligation de s'inscrire au Registre pour avoir le droit de circuler ou d'exploiter sur les chemins publics au Québec. Or, malgré un constat d'infraction reçu en 2008 pour ne pas être inscrite au Registre et un jugement de culpabilité, elle n'a jamais présenté sa demande d'inscription. Les services administratifs de la Commission ont dû l'inscrire au Registre et lui attribuer un numéro d'identification pour entamer la procédure en vérification de son comportement.

[23] Par surcroît, Big Apple a continué d'exploiter au Québec, comme le démontre sa présence sur les routes le 1^{er} janvier 2010, bien que l'amende qui lui avait été imposée n'ait jamais été acquittée. Or, l'article 7 de la *Loi* établit clairement dans ces circonstances que la Commission doit indiquer au Registre que le droit de cette personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est suspendu.

[24] Il est aussi spécifié au rapport administratif de M. Maxime Vaillant, inspecteur au Service de l'inspection de la Commission, que la compagnie n'a jamais retourné la demande de renseignements qui lui a été expédiée le 30 avril 2010. Or, ces informations sont nécessaires à son inscription au Registre. Le même article crée l'obligation de fournir ces informations, faute de quoi, son droit de circuler ou d'exploiter est suspendu.

[25] L'article 27 de la *Loi* établit, pour sa part, que la Commission attribue une cote de sécurité « insatisfaisant », lorsqu'elle considère que la personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd sur le réseau routier québécois. Or, la première obligation pour une exploitation convenable est celle d'être inscrite au Registre de la Commission.

[26] En plus de ne pas s'être pliée à cette obligation, Big Apple, qui ne pouvait ignorer sa situation illégale après avoir été interceptée en 2008, n'a pas présenté de demande d'inscription et a continué à opérer ses services de transport par autobus sur le territoire québécois. L'entêtement du transporteur prouve son incapacité d'exploiter convenablement un autobus selon les règles de sécurité en vigueur au Québec.

CONCLUSION

[27] Big Apple ne s'est jamais pliée à l'obligation de s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission avant d'exploiter des services de transport par autobus au Québec. Qui plus est, la compagnie a maintenu ses services de transport malgré qu'elle fût au fait de sa situation illégale, puisqu'une amende lui avait été imposée à ce sujet. Elle a aussi omis de fournir, à la demande de la Commission, les informations requises pour compléter son inscription au Registre.

[28] La Commission considère que le transporteur a démontré une insouciance inacceptable au regard de ses obligations découlant des dispositions légales en vigueur. Dans ces circonstances, elle attribuera la cote de sécurité « insatisfaisant » à l'inscription de Big Apple qui porte le numéro d'identification R-594482-3 au Registre et, conséquemment, va lui interdire de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd au Québec.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ATTRIBUE la cote de sécurité « insatisfaisant » à l'inscription de Big Apple Bus Charter inc. portant le numéro d'identification R-594482-3 au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds;

INTERDIT à Big Apple Bus Charter inc. de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

Pierre Gimaiel
Vice-président

p.j. Avis de recours

c.c. M^e Luc Loiselle, pour la Commission des transports du Québec