

Décision : MERC03-00101

Numéro de référence : M2-08285-2

Date de la décision : Le 1^{er} mai 2003

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 29 avril 2003

Présent : Gilles Tremblay
Commissaire

Personnes visées :

3-M-30035C-322-P

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

- Agissant de sa propre initiative -

3458024 CANADA INC.
5, rue Pierre
Mansfield-et-Pontefract (Québec)
J0X 1R0

- Intimée -

Procureure de la Commission : M Marie-Josée Persico

La Commission est saisie d'une demande de vérification du comportement de

3458024 CANADA INC. (ci-après 3458024) 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 25 septembre 2000 au 24 septembre 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~~er~~). 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

3458024 transporte du bois d'oeuvre entre le Québec et l'Ontario au moyen d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque. Il s'agit de transport contre rémunération où 80 % des activités se déroulent à l'extérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache de l'entreprise.

Les dérogations

La SAAQ a transmis ce dossier à la Commission parce que cette personne a atteint le seuil applicable dans la zone de « Comportement global » en cumulant 16 points alors que le nombre limite à ne pas atteindre s'élève à 15.

Mme Louise Picard, technicienne en administration à la SAAQ, indique que la mise à jour ne révèle aucun nouvel événement au dossier. Les événements compilés pour la période du 23 avril 2001 au 22 avril 2003 (pièce CTQ-1) 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	2
- Feu rouge	1
- Port de la ceinture de sécurité	1
- Fiche journalière	1
- Signalisation non respectée	1

Conformité aux normes de charge :

- Aucun événement à signaler

Implication dans les accidents :

- Accident avec blessés 1

Les deux excès de vitesse ont été commis dans une zone de 90 km/h et, dans les deux cas, le véhicule a été intercepté alors qu'il roulait à 110 km/h. En ce qui concerne la fiche journalière, le chauffeur n'a pas inscrit toutes les informations requises. Dans le cas de la signalisation non respectée, le chauffeur a fait fi du panneau interdisant la circulation de véhicules lourds à cause de travaux d'entretien.

Enfin, l'accident avec blessés s'est produit lorsque le véhicule de l'entreprise a percuté l'arrière d'une automobile qui était immobilisée à cause de travaux sur la route. Le véhicule de 3458024 a glissé sur la chaussée mouillée et le chauffeur en a perdu le contrôle.

Le comportement

M Gaston GILL, inspecteur au Service de l'inspection, a fait un suivi des engagements mentionnés au formulaire d'inscription. Il a été en mesure de constater, lors de sa visite du 30 octobre 2002, que cette entreprise n'avait aucune procédure écrite de même qu'aucune mesure de contrôle pour s'assurer du respect des normes relatives à la possession et à l'exploitation d'un véhicule lourd (page 9 du rapport d'enquête au dossier).

MM Claude et Cécil BOISVERT, copropriétaires de l'entreprise, informent la Commission qu'ils ne font plus de transport. En fait, c'est pour aider un de leurs frères qu'ils ont accepté de greffer l'activité « transport » à leur entreprise qui est spécialisée dans les systèmes de chauffage et de ventilation. Leur commerce est en opération depuis plus de dix ans et fait travailler onze personnes.

Comme l'activité « transport » impliquait uniquement un véhicule et que le chauffeur était un membre de la famille, les dirigeants n'ont pas cru utile d'émettre des directives et de mettre en oeuvre des mesures de contrôle. De toute façon, ils ne connaissaient rien au domaine du transport et faisaient confiance à leur frère. Tout a bien fonctionné jusqu'au moment où ce dernier a eu des problèmes personnels. Son comportement s'est détérioré et, en moins d'un an, il a cumulé plusieurs infractions. Les

administrateurs ne sont pas intervenus à cette époque à cause de la précarité de la situation dans laquelle se retrouvait leur frère. Ils admettent toutefois que, n'eût été des liens familiaux, ils auraient immédiatement congédié un employé avec une telle feuille de route.

Les dirigeants ont mis fin à cette incursion dans le domaine du transport en janvier 2003. Ils ont vendu la semi-remorque, tandis que le tracteur n'a pas encore trouvé preneur. Leur frère ne travaille plus pour eux et ils n'ont pas l'intention de remettre les pieds dans cette activité à cause des importantes pertes financières qu'ils ont encourues. Ils ne prévoient pas s'acheter de véhicule lourd dans un avenir rapproché. Le seul type de camion qu'ils entrevoient est un cube, mais cet achat ne saurait se produire avant deux ou trois ans, si cela se produit.

Ils sont conscients qu'il leur manque des connaissances pour être propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

L'analyse de la Commission

Les dérogations relatives au port de la ceinture de sécurité et à la signalisation non respectée sont des événements que la Commission considère dangereux, voire périlleux pour l'accident avec blessés et le feu rouge. 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, ceux où il y a une pénalité légère peuvent être associés à des manquements aux conséquences mineures sur la sécurité, ceux avec une pénalité moyenne à une mise en danger et les gestes sanctionnés par 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, plus particulièrement dans la mise en oeuvre de mesures visant à ramener la personne délinquante à un comportement plus sécuritaire. La Commission comprend la situation familiale dans laquelle se trouvaient ces personnes, mais elle ne peut accepter que des décisions soient prises au détriment de la sécurité. D'autant plus que cette situation n'impliquait pas seulement la personne en difficulté, mais elle a aussi affecté la sécurité des autres usagers du réseau routier comme l'a d'ailleurs démontré l'accident.

Les problèmes de comportement sont maintenant réglés, puisque l'entreprise a renvoyé son chauffeur et cessé d'effectuer du transport. Toutefois, il demeure toujours possible que 3458024 s'achète et exploite un véhicule lourd pour ses activités de chauffage et de ventilation. C'est pourquoi la Commission interviendra afin de s'assurer que ses dirigeants soient au courant de leurs obligations et mettent en oeuvre des politiques et procédures pour respecter les normes applicables en matière de transport avant qu'ils ne mettent un véhicule lourd sur la route.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. DÉCLARE partiellement inapte 3458024 CANADA INC.
2. MODIFIE la cote de 3458024 CANADA INC. pour qu'elle porte la mention « conditionnel ».
3. ORDONNE à 3458024 CANADA INC. de ne plus mettre en circulation ou exploiter un véhicule lourd tant et aussi longtemps qu'elle n'aura pas produit à la Commission :
 - a) une attestation démontrant que MM Claude et Cécil BOISVERT ont suivi une formation d'au moins 4 heures portant sur les obligations de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*. Cette formation doit être suivie auprès d'une institution ou d'un organisme reconnu.
 - b) ses politiques de gestion, les directives et les procédures écrites en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier, afin de vérifier et de contrôler la gestion des obligations découlant de l'application de la Loi 430, entre autres, les éléments suivants :
 - l'entretien et les réparations des véhicules ainsi que la vérification avant départ;
 - le respect des limites de vitesse et des règles de circulation;
 - le nombre d'heures de conduite (contrôle *a priori*);
 - les charges et les dimensions.

Les politiques de gestion devront aussi prévoir un mécanisme de sanctions graduées.

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
