

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2020 QCCTQ 0433
DATES DE LA DÉCISION : 20200221
DATE DE L'AUDIENCE : 20200207
NUMÉROS DES DEMANDES : 596991 et 597009
OBJET DES DEMANDES : Vérification de comportement et
Évaluation du comportement d'un
conducteur de véhicules lourds
MEMBRE DE LA COMMISSION : Claude Jacques

Jérémie Larouche

(Entreprise individuelle)
NIR : R-051791-3

9245-6177 Québec inc.

(Entreprise apparentée)
NIR : R-051974-5

Lemieux Nolet inc.

(Syndic à la faillite de 9245-6177 Québec inc.)

Jérémie Larouche

(Conducteur de véhicules lourds)

Personnes visées

DÉCISION

APERÇU

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande de vérification de comportement de monsieur Jérémie Larouche (M. Larouche) ainsi que de l'évaluation du comportement de celui-ci comme conducteur de véhicules lourds.

[2] La Commission examine le comportement de M. Larouche afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la *Loi*). Elle examine également son comportement comme conducteur afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées peuvent affecter son droit de conduire des véhicules lourds en vertu de la *Loi*.

[3] Ces déficiences sont énoncées dans les Avis d'intention et de convocation (les Avis) du 7 novembre 2019 que la Direction des affaires juridiques de la Commission (DAJ) lui transmet joint aux avis de convocation du 17 décembre 2019, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi* et à l'article 5 de la *Loi sur la justice administrative*².

[4] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences, lors de la transmission des Avis, sont énumérés dans le dossier de comportement de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL)³ et d'évaluation du comportement de conducteur de véhicules lourds (dossier CVL)⁴ de M. Larouche.

[5] Ces dossiers sont constitués par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) respectivement sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa politique administrative d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi* ainsi que sur tout conducteur de véhicules lourds selon l'article 31 de la *Loi*.

[6] Lors de l'audience du 7 février 2020, M. Larouche est présent et, par choix, non représenté par avocat.

[7] La preuve est commune aux deux demandes.

[8] La Commission doit-elle maintenir la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de M. Larouche, en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds, ou la modifier et lui attribuer une cote de sécurité portant la mention « conditionnel » ou « insatisfaisant »?

¹ RLRQ, chapitre P-30.3.

² L.R.Q. c. J-3.

³ Pièce CTQ-1.

⁴ Pièce CTQ-4.

[9] De plus, la Commission doit-elle maintenir le privilège de M. Larouche, en tant que conducteur, de conduire un véhicule lourd, lui imposer toute condition de nature à corriger un comportement déficient ou ordonner à la SAAQ de lui interdire la conduite d'un véhicule lourd?

[10] La Commission va maintenir la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de M. Larouche.

[11] Par ailleurs, elle va ordonner à M. Larouche, en tant que conducteur de véhicules lourds, de suivre une formation d'une durée minimale de quatre heures sur la conduite préventive théorique et pratique au volant d'un véhicule lourd, donnée par un formateur agréé.

ANALYSE ET CONCLUSION

[12] Les dispositions des articles 26 à 30 de la *Loi* trouvent ici leur application.

[13] Ces dispositions habilitent la Commission à attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel » lorsqu'elle évalue qu'il peut être remédié à un comportement à risque ou aux déficiences constatées par l'imposition de mesures ou conditions.

[14] Ces mesures ou conditions peuvent viser les véhicules lourds, la qualification des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise.

[15] Dans certains cas particuliers, la Commission peut aussi attribuer une cote de niveau « insatisfaisant ». Une telle cote de sécurité entraîne pour la personne à qui elle est attribuée une interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

[16] Finalement, la Commission peut aussi maintenir une cote de sécurité de niveau « satisfaisant ».

[17] De plus, suivant les articles 26, 32.1 et 42 de la *Loi*, la Commission peut faire enquête pour déterminer si les pratiques d'un conducteur de véhicules lourds mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins. Les événements pris en considération pour démontrer les déficiences d'un tel conducteur sont établis à partir des données obtenues de la SAAQ.

[18] Le premier alinéa de l'article 31 de la *Loi* habilite la Commission à imposer des conditions à un conducteur de véhicules lourds afin de corriger un comportement déficient et à prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable.

[19] Le deuxième alinéa de l'article 31 de la *Loi* permet à la Commission d'ordonner à la SAAQ d'interdire la conduite d'un véhicule lourd à un conducteur qu'elle juge inapte à conduire en raison d'un comportement déficient qui ne peut être corrigé par l'imposition de conditions. Une personne ainsi interdite ne peut plus conduire un véhicule lourd tant que la Commission n'a pas levé son interdiction.

[20] La Commission peut aussi maintenir le privilège de conduire un véhicule lourd d'un conducteur lorsqu'elle considère son dossier acceptable.

M. Larouche en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds

[21] La raison pour laquelle le dossier PEVL de M. Larouche est soumis à la Commission est qu'il accumule, à l'intérieur d'un intervalle d'un an ou moins, la combinaison d'évènements suivante au volet « propriétaire » au cours de la période du 27 novembre 2016 au 26 novembre 2018 :

- une défectuosité mécanique critique constatée le 26 septembre 2018 aux freins du véhicule immatriculé RJ8129G;
- l'atteinte du nombre de mises hors service prévues au deuxième niveau de la zone de comportement « Sécurité des véhicules », soit 75 % de ce seuil.

[22] Les autres évènements reprochés à M. Larouche pour cette période sont les suivants :

Sécurité des véhicules

- deux mises hors service concernant les freins;
- une mise hors service concernant l'éclairage et la signalisation;

Sécurité des opérations

- une infraction concernant un feu rouge;
- une infraction concernant un cellulaire au volant;
- une infraction concernant la liste des défectuosités;
- une infraction concernant le non-respect des règles sur les heures;
- une infraction concernant une fiche journalière;

Charges et dimensions

- une infraction concernant une surcharge axiale.

[23] Par la suite, la mise à jour⁵ du dossier PEVL de M. Larouche, couvrant la période du 24 janvier 2018 au 23 janvier 2020, mentionne qu'à la suite du déplacement de la période mobile d'évaluation de deux ans une des deux mises hors service concernant les freins est retirée de ce dossier alors qu'une nouvelle s'y est ajoutée.

[24] De plus, durant la même période, l'infraction concernant le feu rouge ainsi que celle concernant l'utilisation du cellulaire au volant sont aussi retirées du dossier. Cependant, une nouvelle infraction concernant le non-respect des règles sur les heures et une concernant un feu rouge s'y ajoutent.

[25] L'évènement critique et l'infraction concernant la surcharge axiale demeurent au dossier.

[26] M. Larouche et un autre conducteur sont responsables de tous les évènements rapportés au dossier PEVL.

[27] Le dossier PEVL de M. Larouche et sa mise à jour démontrent qu'il a des déficiences au niveau de la sécurité des véhicules.

[28] Non seulement il y a un évènement critique, pour une défectuosité mécanique relative aux freins, rapporté au dossier PEVL, mais trois mises hors service concernant des défectuosités majeures aux freins y sont aussi notées.

[29] Cependant, la Commission constate que l'autre conducteur est responsable de l'évènement critique et de deux mises hors services concernant les freins.

[30] De plus, M. Larouche a suivi une formation de quatre heures au sujet de la *Loi* en mars 2016.

[31] Au surplus, M. Larouche met fin en juin 2019 à l'entreprise de transport individuelle qu'il exploite depuis mai 2017.

[32] Il n'a plus aucun employé depuis ce moment et a vendu ses camions en juillet 2019.

[33] Il travaille maintenant comme conducteur et comme mécanicien pour l'entreprise de transport dirigée par son père.

[34] Quant à l'entreprise apparentée, 9245-6177 Québec inc., son statut au Registraire des entreprises est « radiée sur demande » et elle est actuellement en faillite.

⁵ Pièce CTQ-2.

[35] La Commission estime donc que dans ces circonstances, elle n'a pas à prendre de mesures correctives concernant M. Larouche en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[36] Elle va donc maintenir la cote de sécurité qui lui est attribuée au niveau « satisfaisant ».

M. Larouche en tant que conducteur

[37] La raison pour laquelle le dossier CVL⁶ de M. Larouche est soumis à la Commission est que, pour la période du 1^{er} novembre 2016 au 30 novembre 2018, celui-ci atteint le seuil à ne pas atteindre de 12 points dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ».

[38] Les infractions qui lui sont reprochées sont les mêmes que celles inscrites à son nom à son dossier PEVL, soit :

- l'infraction concernant un feu rouge;
- l'infraction concernant un cellulaire au volant;
- l'infraction concernant la liste des défauts;
- l'infraction concernant une fiche journalière.

[39] La mise à jour du dossier CVL de M. Larouche⁷, couvrant la période du 28 janvier 2018 au 27 janvier 2020, indique qu'à la suite du déplacement de la période mobile d'évaluation de deux ans, l'infraction concernant un feu rouge et celle relative au cellulaire au volant sont retirées du dossier CVL.

[40] Par ailleurs, deux infractions concernant un feu rouge s'ajoutent au dossier durant la même période. Ces deux infractions se sont produites le même jour, soit le 2 mai 2019.

[41] À ce sujet, M. Larouche reconnaît qu'il a commis une infraction relative à un feu rouge à cette date, mais non deux. Il soutient qu'il ne s'est jamais fait intercepter une seconde fois la même journée pour avoir brûlé un feu rouge. Il affirme qu'il n'a pas pu contester la seconde infraction, car il n'a pas reçu d'avis à ce sujet.

[42] Les explications données par M. Larouche au sujet des deux autres infractions à un feu rouge sont semblables pour les deux. Il s'approche d'un feu de circulation alors

⁶ Pièce CTQ-4.

⁷ Pièce CTQ-5.

que son camion est lourdement chargé. Le feu devient jaune et change au rouge alors que son camion passe l'intersection.

[43] Il semble que M. Larouche n'anticipe pas suffisamment les changements de feu et la distance de freinage de son camion lorsqu'il est chargé.

[44] Bien que M. Larouche affirme qu'il fait maintenant plus attention, il n'a pris aucune mesure corrective concrète à ce sujet. C'est un comportement déficient qui doit être corrigé.

[45] Par ailleurs, en ce qui concerne l'infraction concernant l'usage d'un téléphone cellulaire au volant, M. Larouche utilise maintenant un système avec une oreillette. Une infraction semblable risque peu de se produire de nouveau.

[46] La liste des déficiences se trouve maintenant sur toutes les copies du formulaire du rapport de ronde de sécurité conservé dans le camion. La situation est corrigée.

[47] Concernant l'infraction au sujet de la fiche journalière, M. Larouche a respecté les heures de conduite de travail et de repos, mais par mégarde il n'a pas rempli sa fiche journalière de façon exacte. Il s'agit d'un événement ponctuel qui ne dénote pas une problématique particulière.

[48] Ainsi, dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et corriger la problématique de M. Larouche relative aux feux rouges, la Commission va lui ordonner de suivre une formation d'une durée minimale de quatre heures, donnée par un formateur agréé, sur la conduite préventive théorique et pratique au volant d'un véhicule lourd.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REJETTE la demande numéro 596991;

MAINTIENT la cote de sécurité de monsieur Jérémie Larouche portant la mention « satisfaisant »;

ACCUEILLE la demande numéro 597009;

ORDONNE à monsieur Jérémie Larouche de :

- suivre une formation d'une durée minimale de quatre heures, donnée par un formateur agréé, sur la conduite préventive théorique et pratique au volant d'un véhicule lourd;

- transmettre une copie de l'attestation de la formation qu'il aura suivie, au Service de l'inspection et des permis de la Commission des transports du Québec, à l'adresse ci-après mentionnée, et ce, **au plus tard le 22 mai 2020.**

Claude Jacques, avocat
Juge administratif

p. j. Avis de recours.

c. c. M^e François Marcoux, avocat pour la Direction des affaires juridiques de la Commission des transports du Québec.

COORDONNÉES DU SERVICE DE L'INSPECTION ET DES PERMIS

Service de l'inspection et des permis
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5

Courriel : courriel.si@ctq.gouv.qc.ca
Télécopieurs : 418 528-2136
514 873-5940

Coordonnées des formateurs

Le nom et les coordonnées des formateurs agréés sont soumis à titre indicatif seulement et apparaissent sur le site Internet suivant : <http://agrement-formateurs.gouv.qc.ca>⁸

⁸ Les établissements, formateurs et services mentionnés dans ce répertoire sont proposés à titre informatif seulement. La Commission 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.