

Décision : MCRC02-00081 (Cette décision a été révisée)

Numéro de référence : M01-05485-2

Date de la décision : Le 4 avril 2002

Endroit : Montréal

Date de l'audience : Le 2 avril 2002

Présent : Gilles Tremblay
Commissaire

Personnes visées :

6-M-30034C-653-P

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

- Agissant de sa propre initiative -

BÉTON-MONT INC.
707, boul. des Laurentides
Piedmont (Québec)
J0R 1K0

- Intimée -

Les services administratifs de la Commission demandent de déclarer BÉTON-MONT INC. partiellement ou totalement inapte en raison des nombreuses dérogations à ses obligations en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds pour la période du 1^{er} novembre 1999 au 31 octobre 2001.

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^o). 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

L'intimée ne s'est pas présentée à l'audience publique en dépit de l'avis d'intention et de convocation qui lui a été transmis et dont elle a pris possession le 6 mars 2002. En outre, elle n'a fait parvenir aucune observation relative à la présente affaire.

Le profil de la personne inscrite et la nature de ses activités

BÉTON-MONT INC. est une petite entreprise possédant six véhicules lourds utilisés exclusivement au transport de sa propre marchandise. Environ 90 % des activités est consacré au transport de béton et 10 % au transport de liquide en vrac par citerne. L'entreprise possède aussi un camion d'une masse nette inférieure à 3 000 kg pour transporter des matières dangereuses nécessitant des plaques d'identification. Cette activité est marginale et représente environ 1 % du transport. Tous les déplacements sont réalisés à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache.

Les dérogations

Au niveau des véhicules :

- 4 mises hors service sur 6 inspections

Au niveau de l'exploitation :

<u>Nature des événements</u>	<u>dérogations</u>	<u>Nombre de</u>
<u>Sécurité des opérations :</u>		
- Freins modifiés ou altérés		1
<u>Conformité aux normes de charge :</u>		
- Surcharge		3
<u>Implication dans les accidents :</u>		
- Accidents avec dommages matériels		2

M. Serge Ouellet, technicien en administration à la SAAQ, indique que ce dossier a été transmis à la Commission parce que le titulaire a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules ». L'entreprise a accumulé quatre mises hors service sur six vérifications, ce qui constitue le seuil pour que le dossier soit soumis à la Commission. Il dénombre 13 infractions majeures et 36 mineures relatives aux véhicules.

Deux mises hors service sont attribuables à des problèmes reliés aux freins, une autre est imputable à un bris majeur sur la suspension et la dernière à des défauts sur les pneus, les roues et les essieux.

Ainsi, le 28 mars 2001, le contrôleur constate des canalisations flexibles mal fixées, une fuite au niveau du frein de service, un régleur de jeu du système de freinage mal ajusté et le levier de commande de la direction qui présentait un risque de rupture. Le 24 mai 2001, ce sont des fuites au niveau du frein de service, le récepteur de freinage qui est perforé ou troué, une pièce de fixation des roues mal fixée sur deux roues. Le 17 septembre 2001, c'est une lame maîtresse de la suspension qui est brisée. Le 30 octobre 2001, ce sont les pneus qui sont non conformes aux normes en vigueur.

M. Jean-Claude Daigneault, agent de la paix au Contrôle routier,

indique qu'il a intercepté le véhicule de BÉTON-MONT INC., le 28 mars 2001, à environ un kilomètre de la Porte du Nord (autoroute 15) dans le secteur de Prévost. Il pouvait entendre le bruit causé par la fuite d'air du système

de freinage en s'approchant du véhicule. Il a constaté que le boyau était complètement sectionné. De plus, le régleur de jeu d'un autre essieu ne fonctionnait pas, ce qui rendait ce système de freinage inefficace.

Il a également constaté que certaines pièces du système de direction étaient si usées qu'elles en étaient pratiquement au point de rupture. L'usure faisait en sorte qu'il y avait un jeu important dans les pièces qui retenaient les boulons.

Soupçonnant une surcharge à cause des pneus plus écrasés que la normale, il a demandé au chauffeur de le suivre jusqu'aux pesées portatives. La pesée monta à 36 550 kg alors que la masse autorisée en cette période de dégel était de 28 500 kg, ce qui donne une surcharge de 8 050 kg. Le véhicule aurait été en surcharge même si l'infraction avait eu lieu en période normale, puisque sa masse maximale autorisée s'élève à 32 000 kg.

Le chauffeur lui ayant montré un bon de livraison indiquant cinq mètres cubes de béton, il ne l'a pas cru à cause de la différence avec les résultats de la pesée. Devant son insistance, le chauffeur lui a dit comment fonctionne l'entreprise : il a sorti un autre bon de livraison qui indiquait que la charge contenait quatre mètres cubes supplémentaires. Le contrôleur a pu constater cette double facturation lors d'interceptions subséquentes d'autres véhicules de l'entreprise.

Même si BÉTON-MONT INC. a transféré la quasi-totalité de ses véhicules à BÉTON RIVE-NORD INC. vers le 3 décembre 2001, soit quelques jours avant que le dossier ne soit transmis à la Commission, l'intimée semble toujours exploiter les mêmes camions. Le contrôleur est passé devant l'entreprise et a vu les camions portant toujours le logo de l'entreprise. Pourtant, selon les informations fournies lors de son inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission, BÉTON RIVE-NORD INC. a sa principale place d'affaires à Matane.

La Commission s'inspirera 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.

Les quatre mises hors service, les freins modifiés ou altérés et l'excès de vitesse ou l'action imprudente sont autant d'événements que la Commission considère dangereux. Ces événements s'avèrent périlleux lorsqu'ils sont combinés entre eux comme ce fut le cas pour l'événement du 28 mars : un véhicule a une surcharge de 8 050 kg alors qu'il a une fuite d'air à cause d'un boyau sectionné, que le système de freinage d'un autre essieu est inefficace parce que l'ajustement est mal fait et qu'en plus, le système de direction est susceptible de lâcher à tout moment en raison de l'usure de certaine pièces.

La Commission s'est interrogée pour savoir si cette situation est le résultat d'un comportement non sécuritaire, d'une gestion déficiente ou s'il s'agit là d'événements dus au hasard et difficilement évitables malgré un comportement sécuritaire.

Cette entreprise a déclaré, lors de son inscription au registre de la Commission, qu'elle avait mis en place, depuis plusieurs années, des politiques et directives pour gérer ses obligations en matière de sécurité. Cependant, l'ensemble des événements au dossier laisse voir que ces dernières ne donnent pas les résultats attendus.

BÉTON-MONT INC. n'a pas répondu aux demandes de précisions formulées par le Service de l'inspection et de la vérification sur la façon dont elle applique concrètement ses politiques (annexe C du rapport de l'inspecteur de la Commission).

Le témoignage du contrôleur routier révèle par contre que certains de ces événements ne sont pas fortuits. Les dirigeants sont conscients des normes à respecter. Cependant, ils prennent les moyens pour les déjouer et pour tromper les agents de la paix qui sont appelés à les surveiller.

Les événements au dossier et la gestion de l'entreprise amènent la Commission à conclure que BÉTON-MONT INC. a mis en péril la sécurité des usagers de la route et la protection du réseau routier.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. DÉCLARE totalement inapte BÉTON-MONT INC.
2. MODIFIE la cote de BÉTON-MONT INC. pour qu'elle porte la mention « insatisfaisant ».
3. REND applicable aux deux administrateurs de BÉTON-MONT INC. la déclaration d'inaptitude totale, à savoir :
 - Denis Barrière, président et administrateur;
 - Daniel Charbonneau, secrétaire-trésorier et administrateur.
4. DEMANDE au Service de l'inspection et de la vérification de la Commission de procéder à une enquête sur la gestion de la sécurité de BÉTON RIVE-NORD INC.

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.

05485-2

No de référence : M01-

Page : 9