

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2018 QCCTQ 1945

DATE DE LA DÉCISION : 20180802

DATE DE L'AUDIENCE : 20180730

NUMÉROS DES DEMANDES : 512020 et 456079

OBJETS DES DEMANDES : Vérification du comportement d'un  
propriétaire et exploitant de  
véhicules lourds  
  
et  
Évaluation du comportement d'un  
conducteur de véhicules lourds

MEMBRE DE LA COMMISSION : Catherine Lapointe

---

**Elias Karkjian**

Personne visée

**DÉCISION**

**APERCU**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) évalue le comportement de monsieur Elias Karkjian (M. Karkjian) à titre de propriétaire et exploitant ainsi que de conducteur de véhicules lourds en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (la Loi)<sup>1</sup>.

[2] C'est en 2014 que M. Karkjian commence à exploiter son entreprise individuelle et à conduire un véhicule lourd. Il achète le véhicule lourd de son entreprise en 2015 et en est le conducteur.

---

<sup>1</sup> RLRQ, chapitre P-30.3. Voir articles 26 à 30, 31, 32.1 et 42 de la *Loi*.

[3] M. Karkjian est titulaire d'un permis de conduire de classe 5. Il effectue du transport de marchandises générales à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres de son terminus d'attache.

[4] Selon le *Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* tenu par la Commission<sup>2</sup> (le registre PEVL), la cote de sécurité de l'entreprise individuelle de M. Karkjian est « **satisfaisant - non audité** ».

[5] La Commission doit donc répondre aux questions énumérées ci-après.

[6] Existe-t-il des déficiences (les manquements) de M. Karkjian à ses obligations de propriétaire et d'exploitant ou de conducteur de véhicules lourds ?

[7] La Commission doit-elle maintenir ou modifier la cote de sécurité de l'entreprise individuelle de M. Karkjian<sup>3</sup>?

[8] Si elle la modifie, la Commission doit-elle imposer des conditions à M. Karkjian à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds et, si oui, lesquelles?

[9] Les manquements reprochés à M. Karkjian à titre de conducteur de véhicules lourds justifient-t-il de lui imposer de conditions et, si oui, lesquelles?

[10] La direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) allègue que le comportement de M. Karkjian met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique. Elle recommande l'imposition de conditions à M. Karkjian, tant à titre de propriétaire et d'exploitant qu'à titre de conducteur de véhicules lourds.

[11] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission attribue la cote de sécurité « **conditionnel** » à l'entreprise individuelle de M. Karkjian. Les conditions imposées à M. Karkjian, tant à titre de propriétaire et d'exploitant qu'à titre de conducteur de véhicules lourds, sont détaillées à la fin de cette décision.

---

<sup>2</sup> Art. 4 de la *Loi*.

<sup>3</sup> Articles 12, 27, 28, 34 et 36 de la *Loi*.

## ANALYSE

### *Généralités*

[12] Les articles 26, 32.1 et 42 de la *Loi* autorisent la Commission à faire enquête pour déterminer si les agissements d'un propriétaire et exploitant ou 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 le comportement déficient sont établis à partir de dossiers constitués par la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ).

[13] La SAAQ constitue un dossier sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds (le dossier PEVL) en vertu de l'une de ses politiques administratives<sup>4</sup>. Selon cette politique, la SAAQ transmet un dossier PEVL à la Commission lorsque le propriétaire et exploitant atteint ou dépasse au moins un des seuils établis dans différentes zones de comportement.

[14] La cote de sécurité « **satisfaisant** » indique qu'une personne respecte, de façon acceptable, ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds et ne met pas en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ni ne compromet l'intégrité de ces chemins<sup>5</sup>.

[15] La 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 car la preuve démontre des « déficiences » à ses obligations qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions<sup>6</sup>.

[16] La SAAQ constitue également un dossier sur tout conducteur de véhicules lourds (le dossier CVL) en vertu de l'une de ses politiques administratives<sup>7</sup>. Selon cette politique, la SAAQ transmet un dossier CVL à la Commission lorsque le conducteur atteint ou dépasse au moins un des seuils établis dans différentes zones de comportement.

---

<sup>4</sup> Art. 22 à 25 de la *Loi*.

<sup>5</sup> Art. 12 de la *Loi*.

<sup>6</sup> Art. 12 et 28 de la *Loi*.

<sup>7</sup> Art. 22 à 25 de la *Loi*.

[17] Lorsqu'elle évalue le comportement d'un propriétaire et exploitant ou d'un conducteur de véhicules lourds, la Commission prend en compte, dans le cas d'un propriétaire et exploitant, le dossier PEVL et, dans le cas d'un conducteur, le dossier CVL reçu de la SAAQ. Elle tient aussi compte de toute mise à jour de ces dossiers déposée en preuve. La Commission examine toutefois l'ensemble de la preuve, afin de rendre sa décision.

[18] Lors de l'audience, la DAJ dépose en preuve le dossier PEVL de M. Karkjian pour la période du 4 novembre 2015 au 3 novembre 2017 (le dossier PEVL initial). Elle dépose également une mise à jour du dossier PEVL pour la période du 17 juillet 2016 au 16 juillet 2017 (la mise à jour PEVL).

[19] La DAJ produit de plus en preuve le dossier CVL de M. Karkjian pour la période du 28 février 2015 au 27 février 2017 (le dossier CVL initial). Elle dépose également une mise à jour de ce dossier qui vise la période du 17 juillet 2016 au 16 juillet 2018 (la mise à jour CVL).

[20] La DAJ fait témoigner madame Katty Roy (Mme Roy), technicienne à la SAAQ, sur le contenu du dossier PEVL et du dossier CVL de M. Karkjian et de leur mise à jour.

[21] M. Karkjian témoigne lors de l'audience.

### ***Les manquements de M. Karkjian***

#### *Le rapport PEVL initial et la mise à jour PEVL*

[22] Selon le dossier PEVL initial, l'entreprise individuelle de M. Karkjian atteint 14 points, sur 13 à ne pas atteindre, dans la zone « Sécurité des opérations ». De plus, elle atteint 15 points, sur 15 à ne pas atteindre, dans la zone « Comportement global de l'exploitant ».

[23] Le dossier PEVL initial révèle six infractions et un accident. Deux infractions résultent du fait d'avoir conduit un véhicule lourd en faisant usage d'un téléphone cellulaire. Une autre découle du non-respect de la signalisation. On y retrouve également une infraction relative à la ronde sécurité et une autre relative à l'absence de fiche journalière. Finalement, le dossier PEVL initial mentionne une infraction en date du premier juillet 2016 qui n'est pas précisée.

[24] La mise à jour PEVL indique 9 points, sur 13 à ne pas atteindre, dans la zone « Sécurité des opérations ». Par ailleurs, 10 points, sur 15 à ne pas atteindre, sont accumulés dans la zone « Comportement global de l'exploitant ».

[25] Mme Roy indique que deux nouvelles infractions se sont ajoutées. Ces infractions résultent du non-respect de la signalisation. Une infraction décrite dans le dossier PEVL initial n'apparaît plus dans la mise à jour PEVL, en raison de la période de deux ans, visée par la mise à jour, qui est postérieure à celle visée par le rapport PEVL initial. Par ailleurs, la preuve démontre qu'une des infractions relatives à l'utilisation d'un téléphone cellulaire a été modifiée pour référer à un équipement défectueux plutôt qu'à l'utilisation d'un téléphone.

*Le rapport CVL initial et la mise à jour CVL*

[26] Le rapport CVL initial révèle que M. Karkjian a accumulé, à titre de conducteur de véhicules lourds, 12 points, sur 12 points à ne pas atteindre, dans la zone « Sécurité des opérations ».

[27] Mme Roy fait remarquer que deux des infractions de 2015, contenues dans ce document, ne se retrouvent pas dans le dossier PEVL initial car elles semblent avoir été commises alors que M. Karkjian conduisait pour un autre exploitant. Ces deux infractions visent un défaut de respecter la signalisation.

[28] À la mise à jour CVL on retrouve six points accumulés dans la zone « Sécurité des opérations ». Deux infractions se sont ajoutées qui sont relatives au respect de la signalisation. Mme Roy indique qu'il s'agit des mêmes que celles qui se sont ajoutées dans la mise à jour PEVL. Toutes les autres infractions contenues au rapport CVL initial n'apparaissent plus dans la mise à jour CVL, en raison de l'écoulement du temps.

*Les explications sur les infractions et l'accident*

[29] La preuve révèle que M. Karkjian a été acquitté de l'infraction pour absence de ronde de sécurité.

[30] Quant à la première infraction relative au défaut de respecter la signalisation, survenue en 2015, M. Karkjian reconnaît qu'il a circulé dans une zone interdite aux camions. Il explique qu'il n'a pas vu le panneau de signalisation car il était alors à ses débuts, peu familier avec les lieux et suivait les instructions de son GPS. Il ne se souvient pas de la seconde infraction du même type.

[31] La troisième infraction pour défaut de respecter la signalisation se produit, selon M. Karkjian, alors qu'il est engagé pour tourner à une intersection et que les feux de signalisation changent. A une autre occasion, à un panneau d'arrêt, il dépasse la ligne d'arrêt prévue, ce qui lui vaut le quatrième constat d'infraction pour défaut de respecter la signalisation.

[32] M. Karkjian relate sa version des faits qui ont mené à l'émission de constats d'infraction pour utilisation d'un téléphone cellulaire. Il affirme qu'il n'utilise pas de téléphone cellulaire lorsqu'il est au volant et qu'il est muni d'une oreillette bluetooth.

[33] Il se souvient mal de la première infraction relative à l'utilisation d'un téléphone cellulaire, mais admet qu'il a utilisé le téléphone pour consulter le GPS, car les indications du GPS du véhicule étaient erronées. Il s'agit de l'infraction qui a été modifiée en infraction pour équipement défectueux. Dans le second cas, il prétend qu'il ne l'utilisait pas mais que l'officier de police a dit le contraire.

[34] L'infraction relative au défaut de tenir une fiche journalière s'est produite en Ontario. M. Karkjian affirme que c'est la seule occasion où il a effectué un mouvement de transport vers l'Ontario et qu'il travaille toujours dans un rayon de 160 kilomètres de son terminus d'attache. Questionné par la DAJ sur la tenue des fiches journalières, il livre un témoignage qui révèle son manque de connaissances sur les exigences applicables lorsqu'un conducteur se déplace au-delà du rayon de 160 kilomètres.

[35] M. Karkjian explique à l'audience que l'infraction du 1<sup>er</sup> juillet 2016 se produit lors d'un déménagement effectué avec son véhicule lourd. Quatre personnes sont en effet assises sur la banquette avant.

[36] Selon M. Karkjian, les deux infractions de 2015, pour défaut de respecter la signalisation, contenues au dossier CVL initial, mais non au dossier PEVL initial, se sont produites alors qu'il conduisait le camion d'un autre propriétaire et exploitant, à ses débuts dans le métier, camion qu'il achète par la suite.

[37] Le rapport d'accident produit en preuve et le témoignage de M. Karkjian, démontrent que l'accident rapporté survient alors que le camion de M. Karkjian est stationné illégalement près de sa résidence, à l'heure du dîner. L'accident est causé par un véhicule qui circule rapidement à contresens, ce qui entraîne des dommages matériels importants au camion stationné.

***Les manquements de M. Karkjian ont-ils été corrigés ?***

[38] Lors de l'audience, M. Karkjian expose qu'au début de ses opérations, à titre de conducteur puis de propriétaire exploitant de véhicules lourds, il possédait très peu de connaissances. Il affirme en posséder davantage et être devenu plus attentif à la signalisation depuis qu'il s'est familiarisé avec la géographie de la région où il opère. Il a en effet moins besoin de se concentrer sur le GPS.

[39] De plus, il a acquis de l'expérience comme conducteur de véhicules lourds au fil du temps.

[40] La Commission note une amélioration globale du dossier PEVL et du dossier CVL de M. Karkjian. Cependant, des infractions récentes à la signalisation routière laissent croire qu'il y a place à amélioration. La Commission estime donc que les manquements de M. Karkjian n'ont pas été entièrement corrigés.

***La Commission doit-elle maintenir ou modifier la cote de sécurité de l'entreprise individuelle de M. Karkjian ?***

[41] La Commission ne retient pas l'accident afin de répondre à cette question, car M. Karkjian n'en a pas été la cause déterminante.

[42] Elle note cependant une certaine insouciance de la part de M. Karkjian quant au respect de la signalisation routière. Les deux dernières infractions reprochées, qui datent de 2018, sont d'ailleurs des infractions relatives à la signalisation. De plus, la preuve démontre des lacunes de M. Karkjian quant à l'usage du téléphone cellulaire au volant.

[43] M. Karkjian bonifie ses pratiques avec le temps mais, de l'avis de la Commission, il met toujours en danger la sécurité des usagers des chemins publics<sup>8</sup>. M. Karkjian fait toutefois preuve de bonne volonté et cherche à améliorer ses connaissances.

La Commission estime donc que les manquements de M. Karkjian justifient le remplacement de la cote de sécurité actuelle de son entreprise individuelle par la cote de sécurité « conditionnel ».

---

<sup>8</sup> Article 26 de la *Loi*.

*L'imposition de conditions*

[44] M. Karkjian n'a jamais bénéficié de formations officielles. Il fait toutefois des lectures sur le site de la SAAQ.

[45] La preuve démontre que M. Karkjian a besoin d'encadrement afin d'accroître la sécurité des usagers des chemins publics et de préserver l'intégrité de ces chemins, et ce, tant à titre de propriétaire et exploitant que de conducteur de véhicules lourds. Selon la Commission, il doit être sensibilisé à l'importance d'une conduite prudente et sécuritaire et au respect de la signalisation routière. Les conditions imposées par la Commission lui apporteront le soutien nécessaire à ces fins. Les conditions imposées sont décrites à la fin de cette décision.

**PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :**

**ACCUEILLE** la demande de vérification de comportement visant monsieur Elias Karkjian;

**REMPLECE** la cote de sécurité de monsieur Elias Karkjian, portant la mention « **satisfaisant - non audité** », par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » ;

**ACCUEILLE** la demande d'évaluation du comportement d'un conducteur de véhicules lourds visant monsieur Elias Karkjian;

**ORDONNE** à monsieur Elias Karkjian, à titre de propriétaire et exploitant et de conducteur de véhicules lourds, de suivre une formation portant sur la conduite préventive **d'une durée minimale de quatre heures**, auprès d'un formateur reconnu par la Commission ;

**ORDONNE**

à monsieur Elias Karkjian de transmettre une attestation confirmant qu'il a suivi cette formation à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission des transports du Québec, à l'adresse ci-après mentionnée, et ce, **au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2018.**

Catherine Lapointe  
Juge administrative et vice-présidente

p. j. Avis de recours  
c. c. M<sup>e</sup> François Laurendeau, avocat pour la DAJ

**Coordonnées de la Direction des services à la clientèle  
et de l'inspection de la Commission**

200, chemin Sainte-Foy, 7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V5  
Télécopieurs : 418 644-8034  
514 873-4720

**Coordonnées des formateurs**

Le nom et les coordonnées des formateurs professionnels en sécurité routière sont soumis à titre indicatif seulement et apparaissent sur le site Internet suivant :

<http://www.repertoireformations.qc.ca><sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> 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.

## **ANNEXE – AVIS IMPORTANT**

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (RLRQ, chapitre S-6.01) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, chapitre P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réviser une décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

- 1) pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2) lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3) lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande de révision doit être motivée et notifiée à la Commission, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet, à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

### MONTREAL

Commission des transports du Québec  
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000  
Montréal (Québec) H2M 2V1  
N° sans frais : 1 888 461-2433

### QUEBEC

Commission des transports du Québec  
200, chemin Sainte-Foy, 7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V5  
N° sans frais : 1 888 461-2433

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le TAQ par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Toutefois, le TAQ ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la Commission en avait fait, en vertu de la présente Loi ou d'un de ses règlements, pour prendre sa décision.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le TAQ aux adresses suivantes :

### MONTREAL

Tribunal administratif du Québec  
500, boul. René-Lévesque Ouest, 22<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Z 1W7  
Téléphone : 514 873-7154

### QUEBEC

Tribunal administratif du Québec  
575, rue Jacques-Parizeau  
Québec (Québec) G1R 5R4  
Téléphone : 418 643-3418

N° sans frais ailleurs au Québec : 1 800 567-0278