Commission des transports Québec

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	2021 QCCTQ 1279
DATE DE LA DÉCISION	:	20210604
DATE DE L'AUDIENCE	:	20210527
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	665596
OBJET DE LA DEMANDE	:	Évaluation du comportement d'un conducteur de véhicules lourds
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Catherine Lapointe

Serge Charette
Personne visée

DÉCISION

APERÇU

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) évalue le comportement d'un conducteur de véhicules lourds, monsieur Serge Charette (M. Charette). Cette évaluation est faite en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (la *LPECVL*)[1].

[2] Le comportement de M. Charette, à titre de conducteur de véhicules lourds, justifie-t-il que la Commission lui impose des conditions ou d'autres mesures ou lui retire le privilège de conduire un véhicule lourd ?

[3] La Direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) recommande à la Commission d'imposer à M. Charette une formation d'une durée minimale de six heures sur la conduite préventive, soit trois heures théoriques, ainsi que trois heures pratiques au volant d'un véhicule lourd requérant un permis de conduire de classe 3.

[4] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission accueille la demande et impose des conditions à M. Charette. Le détail des conditions imposées est décrit au dispositif se trouvant à la fin de cette décision.

---

[1] RLRQ, c. P -30.3.

ANALYSE

Les pouvoirs d'enquête de la Commission

[5] La *LPECVL* autorise la Commission à faire enquête pour déterminer si le comportement d'un conducteur de véhicules lourds met en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins[2].

[6] La Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ) constitue, sur chaque conducteur de véhicules lourds, un dossier de suivi du comportement (le Dossier CVL). Le Dossier CVL est établi selon la *Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds* de la SAAQ[3]. Cette politique prévoit que la SAAQ transmet un extrait du Dossier CVL d'un conducteur à la Commission dans diverses circonstances. C'est le cas notamment lorsqu'un conducteur de véhicules lourds atteint ou dépasse au moins un des seuils de points à ne pas atteindre, associés à différentes zones de comportement, au cours d'une période de 24 mois.

[7] Lorsqu'elle évalue le comportement d'un conducteur de véhicules lourds, la Commission examine les infractions et les événements rapportés à l'extrait du Dossier CVL du conducteur reçu de la SAAQ. Elle prend également en compte toute mise à jour de ce dossier déposée en preuve. Toutefois, la Commission examine l'ensemble de la preuve afin de rendre sa décision.

Renseignements sur le conducteur

[8] Selon un relevé récent de son dossier de conduite, M. Charette est titulaire d'un permis de conduire de classes 3, 4A, 4B, 4C et 5. Il possède environ huit ans d'expérience comme conducteur de véhicules lourds et détient un permis de conduire de classe 3 depuis ses débuts dans le métier.

---

[2] *LPECVL*, art. 26, 31, 32.1 et 42.
[3] *Id.*, art. 22- 25.

[9] Selon son témoignage, M. Charette a d'abord agi comme conducteur de véhicules lourds par l'intermédiaire d'une agence qui lui trouvait des contrats, et ce, jusqu'à il y a trois ou quatre ans. Il a, par la suite, travaillé pour divers employeurs. Il est bénéficiaire de la CSST depuis fin décembre 2020. L'emploi de M. Charette auprès de son dernier employeur est cependant terminé. Il compte retrouver bientôt un travail comme conducteur de véhicules lourds.

[10] M. Charette affirme qu'il a conduit des véhicules lourds de types variés qui exigeaient un permis de conduire de classe 3. Il déclare que, lorsqu'il travaillait pour l'agence, il ne conduisait jamais le même camion.

Le Suivi du comportement et la Mise à jour

[11] Un document de suivi du comportement de M. Charette, pour la période du 1er octobre 2017 au 30 septembre 2019 (le Suivi du comportement), émanant de la SAAQ, est produit en preuve par la DAJ. Il indique que M. Charette atteint, au cours de cette période, 14 points, sur 12 à ne pas atteindre, à la zone de comportement « Sécurité des opérations » et 14 points, sur 14 à ne pas atteindre, à la zone « Comportement global du conducteur ».

[12] Le Suivi du comportement mentionne cinq infractions en lien avec la sécurité des opérations. Une infraction concerne l'absence de documents requis, une autre est en lien avec une ligne de démarcation de voie. Une troisième concerne une signalisation non respectée. La quatrième est relative à un feu jaune et la cinquième à un feu rouge. L'infraction relative à un feu rouge est la plus récente mise en preuve et elle remonte à août 2019.

[13] La preuve révèle que M. Charette a été déclaré coupable de toutes les infractions mentionnées au Suivi du comportement.

[14] Un autre document de suivi du comportement de M. Charette est produit par la DAJ. Il examine la période du 20 mai 2019 au 19 mai 2021 (la Mise à jour).

[15] Dans la Mise à jour, il y a chevauchement de la période couverte par le Suivi de comportement pour environ quatre mois. Pour cette raison, on retrouve encore à la Mise à jour l'infraction la plus récente mentionnée dans le Suivi du comportement, soit celle concernant un feu rouge.

[16] Aucune nouvelle infraction ne s'ajoute au cours de la période examinée dans la Mise à jour. Cependant, on y retrouve un accident avec dommages matériels, survenu le 6 novembre 2019.

[17] Pour la période couverte par la Mise à jour, le pourcentage d'atteinte des seuils est de 25 % à la zone de comportement « Sécurité des opérations » et de 11 % à la zone de comportement « Implication dans les accidents ». Il est de 28 % à la zone « Comportement global du conducteur ».

Les explications sur les infractions et l'accident

[18] L'infraction pour absence de documents requis concerne l'absence de fiches journalières. Le rapport d'infraction général pertinent est produit en preuve. Selon ce rapport, l'infraction est survenue le 12 janvier 2018. Le rapport décrit qu'alors qu'il se présente à un poste de contrôle, le contrôleur routier constate que M. Charette a circulé dans un rayon de 193 kilomètres de son terminus d'attache. Il lui demande de fournir ses fiches journalières. M. Charette lui affirme qu'il les a oubliées.

[19] Le rapport relate que M. Charette, après s'est fait dire par le contrôleur routier qu'il était en infraction, lui déclare qu'il veut fouiller son camion pour les retrouver. Il revient plusieurs minutes plus tard avec un journal de bord qu'il affirme être le sien. La fiche journalière courante est à jour jusqu'à 10h30. Le contrôleur routier exprime, dans le rapport, l'opinion que M. Charette a complété sa fiche journalière après son arrivée au poste de contrôle. Il note également que la fiche comporte plusieurs corrections et qu'elle ne concorde pas avec le rapport de ronde de sécurité.

[20] M. Charette explique qu'il exécutait alors un contrat qu'il avait obtenu grâce à l'agence qu'il utilisait. Il déclare initialement à la Commission qu'il utilisait ce jour-là un autre camion et que ses fiches journalières étaient demeurées dans l'autre véhicule. Il précise que ce genre de situations se produisait souvent parmi les conducteurs de l'entreprise pour laquelle il conduisait alors.

[21] Il poursuit en affirmant qu'il avait rempli sa fiche journalière courante, mais qu'il avait omis d'indiquer la dernière livraison qu'il avait faite, ce qui lui a posé problème avec le contrôleur routier.

[22] M. Charette ajoute que tous les conducteurs qui œuvraient pour la même entreprise que lui utilisaient les livrets de fiches journalières qui se trouvaient dans le camion qu'ils conduisaient et non leur propre livret.

[23] Il explique subséquemment qu'il a bien rempli sa fiche journalière une fois rendu au poste de contrôle, à même un des deux livrets de fiches journalières qui se trouvaient dans le camion.

[24] M. Charette justifie finalement le fait qu'il n'ait pas eu son livret de fiches journalières avec lui à un oubli. Le manque d'habitude de dépasser le rayon de 160 kilomètres du terminus d'attache en a été la cause. Il souligne que c'est la seule infraction de ce type qui lui est reprochée.

[25] En ce qui a trait à l'infraction concernant une démarcation de voie, le constat d'infraction détaillé décrit qu'elle s'est produite près de la sortie Rockland, sur l'autoroute 40. M. Charette circulait sur la voie de droite en direction de la sortie. Le constat précise que des flèches, se trouvant sur le sol dans la voie de droite suivie par M. Charette, indiquaient visiblement, aux abords de la sortie, l'obligation de tourner à droite.

[26] Le constat d'infraction relate que M. Charette s'était engagé dans la bretelle de sortie et qu'il a bifurqué abruptement vers la gauche en franchissant une ligne double continue. Sa manœuvre force le freinage abrupt du véhicule qui circulait dans la voie centrale.

[27] M. Charette reconnaît qu'il roulait dans la voie de droite, car c'est ce que les camions doivent faire. Il admet qu'il s'était engagé dans la bretelle et que ce n'était pas là qu'il voulait aller. Il affirme avoir vérifié qu'il disposait de la place suffisante pour effectuer sa manœuvre et qu'il avait calculé ses distances, avant de tourner vers la gauche.

[28] Il admet également qu'il s'était probablement trop avancé dans la bretelle de sortie avant de faire sa manœuvre. La ligne pointillée avait fait place à une ligne double continue.

[29] M. Charette nie le fait qu'il ait changé brusquement de voie. Il nie également que le véhicule situé dans la voie centrale ait eu à freiner brusquement.

[30] Il fait ensuite des commentaires généraux comme quoi il arrive que les constats d'infraction ne reflètent pas la réalité. Il reproche de plus au contrôleur routier de l'avoir suivi de trop prêt, au point qu'il ne pouvait pas le voir.

[31] Quant à l'infraction concernant une signalisation non respectée, elle est survenue en février 2018 et concerne une interdiction de tourner à gauche. M. Charette déclare qu'on l'attendait pour une livraison sur un chantier de construction et qu'il était nerveux.

[32] Par la suite, il affirme que le panneau de signalisation ne permettait le virage à gauche qu'à certaines heures et qu'il n'a pu le lire au complet les heures indiquées avant de tourner. M. Charette reconnaît qu'il a « pris une chance », car c'était le seul chemin possible sans faire un grand détour.

[33] M. Charette déclare par la suite qu'il croyait avoir tourné au cours des heures permises. Il indique finalement qu'il croit que c'est son appareil de géolocalisation qui lui a donné comme instruction de tourner à gauche.

[34] L'infraction relative à un feu jaune s'est produite à Montréal, en mai 2019. M. Charette déclare qu'il circulait sur le boulevard Saint-Joseph, à l'endroit d'un chantier de construction.

[35] Il affirme que les feux de circulation étaient au vert lorsqu'il s'est engagé dans l'intersection. Le temps qu'il la franchisse jusqu'au milieu, les feux sont devenus jaune, puis ensuite rouge très rapidement. M. Charette est d'avis que, s'il n'avait pas franchi l'intersection au complet, il l'aurait bloquée. Il s'est donc immobilisé une fois l'intersection traversée.

[36] M. Charette déclare que le policier n'avait pas à constater une infraction de sa part, puisque personne ne passait à l'endroit où il circulait, en raison des travaux effectués à cet endroit. Il considère que le policier n'a pas exercé un bon jugement.

[37] Finalement, M. Charette relate que l'infraction concernant un feu rouge, survenue en août 2019, s'est produite à une intersection située à Montréal. Il indique s'être immobilisé derrière un camion de 53 pieds, aux feux de circulation. Lorsque les feux sont devenus verts, M. Charette relate qu'il a attendu un peu pour laisser avancer le camion qui le précédait, avant d'entamer sa manœuvre. Puis il a traversé l'intersection à son tour, alors que les feux de circulation étaient encore verts. Selon son témoignage, les feux de circulation sont passés au rouge alors qu'il était déjà engagé. M. Charest déclare l'avoir expliqué à la policière.

[38] L'accident est survenu début novembre 2019, sur le boulevard Curé-Labelle, à Laval. Selon le rapport d'accident, le véhicule conduit par M. Charette se situe dans la voie de droite, après une sortie de stationnement, lorsqu'il change de voie et percute le véhicule qui était arrêté dans le trafic et qui se trouvait initialement devant lui. Ce deuxième véhicule percute lui-même le véhicule qui le précède, qui était également arrêté. Seuls des dommages matériels sont causés.

[39] M. Charette déclare que la remorque du deuxième véhicule était de travers et dépassait dans la voie qu'il voulait emprunter, où il n'y avait personne qui circulait. Selon lui, c'est ce qui explique qu'il l'ait accroché. Il explique que les feux de circulation étaient verts lorsqu'il s'est avancé et qu'il a accroché la remorque. Il considère que cet accident est arrivé bêtement.

La Commission doit-elle intervenir dans le dossier du conducteur ?

[40] La Mise à jour montre une amélioration du Dossier CVL de M. Charette. Aucune infraction ne s'y ajoute. En effet, la dernière infraction mise en preuve remonte au 30 août 2019. Quant à l'accident qui apparaît à la Mise à jour, il s'est produit le 6 novembre 2019. Le Dossier CVL de M. Charette ne révèle donc aucune nouvelle infraction ni aucun nouvel événement depuis environ un an et demi, au moment de l'audience. Cependant, selon la preuve, M. Charette est en arrêt de travail depuis la fin du mois de décembre 2020.

[41] La Commission retient donc de la preuve que, pendant la dernière période d'environ un an où M. Charette a été actif comme conducteur de véhicule lourd, aucune infraction et aucun événement ne s'est ajouté à son Dossier CVL.

[42] De plus, lors de l'audience, M. Charette affirme qu'il n'est pas un danger public, qu'il va corriger ses erreurs et, finalement, qu'il fera en sorte que la Commission ne le revoit plus.

[43] La Commission considère l'infraction relative aux fiches journalières comme un événement isolé au Dossier CVL de M. Charette. En effet, aucune autre infraction relative aux heures de conduite et de repos n'a été mise ne preuve.

[44] Elle est cependant préoccupée par la version changeante de cette infraction donnée par M. Charette.

[45] Elle est également préoccupée par le fait que M. Charette, lors de ses explications sur les infractions et l'accident, tend à se déresponsabiliser. Dans certains cas, il considère que les policiers ou le contrôleur routier ont exercé un mauvais jugement ou blâme leur comportement. Dans d'autres, il tente de justifier les infractions par les motifs qui les lui ont fait commettre ou par des circonstances qui ne justifient aucune dérogation aux règles de la circulation routière. M. Charrette peine à reconnaître qu'il a pu être fautif.

[46] La Commission estime que le témoignage de M. Charette révèle qu'il cherchait à « s'en sortir » auprès de la Commission, plutôt qu'à fournir un éclairage lucide sur son comportement de conducteur de véhicules lourds.

[47] Par ailleurs, la Commission est d'avis que plusieurs infractions mises en preuve révèlent de la précipitation de M. Charette dans l'exécution de diverses manœuvres. Ainsi, il pas eu le temps de lire le panneau qui ne permettait le virage à gauche qu'à certaines heures précises. De même, l'infraction concernant une ligne de démarcation de voie a été causée par une manœuvre tardive, qui s'est accompagnée du franchissement d'une ligne double continue.

[48] Même l'infraction relative à un feu jaune et celle concernant un feu rouge révèlent, pour la Commission, que M. Charette s'est engagé trop rapidement dans

l'intersection concernée. En ce qui a trait à l'accident, la Commission s'étonne que M. Charrette ait entamé une manœuvre de changement de voie, sans avoir vu que la remorque du véhicule qui le précédait dépassait dans la voie où il souhaitait aller.

[49] La Commission constate que plusieurs infractions mises en preuve se sont produites à Montréal, où la conduite de véhicules lourds n'est pas facile. Cette situation ne dispense toutefois pas M. Charette de respecter les règles de la circulation routière.

[50] Considérant l'amélioration du Dossier CVL de M. Charette pendant une période d'un an, la Commission va faire en sorte de maintenir son privilège de conduire un véhicule lourd.

[51] Comme recommandé par la DAJ, elle va cependant lui imposer une formation d'un minimum de six heures sur la conduite préventive, auprès d'un formateur reconnu en sécurité routière. L'imposition de cette formation résulte des « déficiences » constatées dans le comportement de M. Charrette à titre de conducteur de véhicules lourds. Cette formation devra comporter trois heures de formation théorique, ainsi que trois heures de formation pratique dispensées avec un véhicule lourd requérant un permis de conduire de classe 3. Une attestation de suivi de cette formation devra être fournie à la Commission, au plus tard le 31 août 2021.

[52] L'objet de la *LPECVL* est d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins[4]. La Commission juge que la formation imposée permettra à M. Charette de se conscientiser à l'importance du respect des règles de la sécurité routière dans une optique de protection des usagers des chemins publics.

[53] Elle estime également que M. Charette bénéficiera des conseils pratiques qu'il pourra en tirer, notamment sur les techniques qui permettent à un conducteur de véhicules lourds de réagir suffisamment à l'avance aux diverses situations qu'il rencontre sur la route.

---

[4] *LPECVL*, art. 1.

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

ACCUEILLE la demande ;

ORDONNE à monsieur Serge Charette de :

- suivre une formation d'une durée minimale de six heures sur la conduite préventive, soit trois heures théoriques et trois heures pratiques au volant d'un véhicule lourd requérant un permis de conduire de classe 3, donnée par un formateur reconnu en sécurité routière ;

- transmettre une copie de l'attestation démontrant qu'il a suivi cette formation au Service de l'inspection et des permis de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-après, et ce, **au plus tard le 31 août 2021.**

Catherine Lapointe, avocate
Juge administrative et vice-présidente

p. j. Avis de recours
c. c. Me François Laurendeau, avocat à 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, 7e étage
Québec (Québec) G1R 5V5

Courriel : courriel.si @ctq.gouv.qc.ca
Télécopieur : 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/[5]

[5] 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.

Commission des transports Québec

ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Veuillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12) 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 en vertu de l'une ou l'autre de ces lois 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 :

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

QUÉBEC
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7e 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 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et l'article 208 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (RLRQ, chapitre T-11.2), 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.

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

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

QUÉBEC
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

2021 QCCTQ 1279
2021-06-08