

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2021 QCCTQ 2162

DATE DE LA DÉCISION : 20211005

DATES DES AUDIENCES : 20210223 et 20210505

NUMÉROS DES DEMANDES : 573290 et 573594

OBJETS DES DEMANDES : Vérification du comportement d'un
propriétaire et exploitant de véhicules lourds
(573290)

et

Évaluation du comportement d'un conducteur
de véhicules lourds (573594)

MEMBRE DE LA COMMISSION : Line Poirier

Cubix excavation inc.
(NIR : R-541712-7)

et

Donald Gagné
Jean-Rock Gagné
Stéphane Gagné
Patrick Gagné
(Administrateurs)

et

Martin Aupin
(Conducteur de véhicules lourds)

Personnes visées

DÉCISION

APERCU

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande de vérification du comportement de Cubix excavation inc. (Cubix), à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (demande 573290), et d'une demande d'évaluation du comportement d'un conducteur de véhicules lourds (demande 573594) de Martin Aupin (M. Aupin), en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (la *LPECVL*)¹.

[2] Donald Gagné, Jean-Rock Gagné, Stéphane Gagné et Patrick Gagné sont également convoqués à l'audience comme administrateurs de Cubix.

[3] Le dossier de comportement de propriétaire et d'exploitant de Cubix et le dossier de comportement de conducteur de véhicules lourds de M. Aupin sont transmis par la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ) à la Commission, au motif que leurs comportements présentent un risque en raison d'un événement critique soit un accident mortel survenu le 10 juillet 2018.

[4] À la suite de la tenue des audiences, la DAJ recommande de maintenir la cote portant la mention « **satisfaisant** » de Cubix et d'interdire la conduite de véhicules lourds à M. Aupin.

[5] La Commission doit répondre aux questions suivantes :

- Est-ce que Cubix est en mesure de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement des véhicules lourds sans mettre en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ni compromettre l'intégrité de ces chemins?
- La Commission doit-elle maintenir ou modifier la cote de sécurité de Cubix ou imposer d'autres mesures?
- Le comportement de M. Aupin, comme conducteur de véhicules lourds, justifie-t-il que la Commission lui impose des conditions ou encore, lui retire le privilège de conduire un véhicule lourd?

[6] La Commission, pour les motifs ci-après exposés, accueille la demande de vérification de comportement à l'égard de Cubix et modifie sa cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » pour une cote portant la mention « **conditionnel** ». En

¹ RLRQ, c. P-30.3 (ci-après *LPECVL*).

ce qui concerne M. Aupin, elle ordonne à la SAAQ de lui retirer son privilège de conduire un véhicule lourd.

CONTEXTE DES AUDIENCES PUBLIQUES

[7] Lors de l'audience du 23 février 2021, Cubix et ses administrateurs sont présents et représentés par Me Robert Hayes et Me Fernand Deveau. M. Aupin est cependant absent et non représenté.

[8] Après vérification de la notification de l'avis d'intention et de l'avis de convocation à M. Aupin par services de messagerie, la Commission juge qu'il y a absence de preuve de la réception des avis par ce dernier. Pour cette raison, elle raye de l'audience du 23 février 2021, la demande 573594 en évaluation du comportement d'un conducteur de véhicules lourds de M. Aupin. Elle ordonne une nouvelle notification d'un avis de convocation par huissier à M. Aupin et la tenue d'une audience publique à une autre date.

[9] Toutefois, la Commission procède à l'audience publique, le 23 février 2021, dans la demande de vérification de comportement (demande 573290) puisque Cubix et ses administrateurs sont présents et représentés par avocats.

[10] L'audience publique de la demande d'évaluation d'un conducteur de véhicules lourds de M. Aupin est fixée à nouveau le 5 mai 2021. Malgré la notification de l'avis de convocation par huissier, ce dernier est absent et non représenté. La Commission procède donc à l'audience sans autre avis ni délai².

ANALYSE

Pouvoir de la Commission

[11] La *LPECVL*³ autorise la Commission à faire enquête pour déterminer si le comportement d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds et celui 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.

[12] La SAAQ constitue un dossier de comportement sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds (le Dossier PEVL) tenu de s'inscrire au « Registre des

² *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec*, RLRQ c. T-12, r.11, art. 9 et 37.

³ *LPECVL*, art. 26-31, 32.1 et 42.

propriétaires et des exploitants de véhicules lourds » (le Registre), en vertu de la *LPECVL*⁴. Selon sa « Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds », la SAAQ transmet à la Commission un Dossier PEVL notamment lorsqu'un accident mortel y est inscrit.

[13] La SAAQ constitue également un dossier de comportement sur tout conducteur de véhicules lourds (le Dossier CVL) en vertu de la *LPECVL*⁵. Le Dossier CVL est composé, d'une part, d'un document intitulé « Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds » (le Suivi du comportement) qui vise une période d'évaluation de deux ans et d'autre part des « Renseignements relatifs au dossier de conduite » (le Dossier de conduite).

[14] Selon sa « Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds », la SAAQ transmet le Dossier CVL à la Commission notamment lorsqu'il est impliqué dans un accident mortel.

[15] Lorsque, dans de telles circonstances, la Commission évalue le comportement d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds et le comportement d'un conducteur de véhicules lourds, elle prend en compte, dans le cas d'un propriétaire et exploitant, le Dossier PEVL, et dans le cas d'un conducteur, le Dossier CVL reçus de la SAAQ. Elle tient aussi compte de toute mise à jour de ces dossiers déposée en preuve. La Commission examine toutefois l'ensemble des faits, gestes ou événements mis en preuve et apprécie le comportement global de ce propriétaire et exploitant et de ce conducteur, afin de rendre sa décision.

Circonstances de l'accident mortel survenu le 10 juillet 2018

[16] Aux audiences publiques du 23 février 2021 et du 5 mai 2021, la DAJ fait entendre la sergente-détective Michèle Robitaille (S.D. Robitaille) et l'agent reconstitutionniste, Martin Lapierre (Agent Lapierre) du service de police de la Ville de Montréal (SPVM). En soutien à leurs témoignages, la DAJ dépose le rapport d'accident, le rapport d'enquête, le rapport complémentaire sur les causes probables de l'accident, le rapport au coroner, le rapport d'incident, les déclarations des témoins, la déclaration de M. Aupin et le rapport d'analyse et reconstitution de collision de l'Agent Lapierre. Pour sa part, Cubix a fait entendre son président, Donald Gagné (D. Gagné).

[17] Selon la preuve déposée, la Commission retient des circonstances de l'accident ce qui suit : Le 10 juillet 2018, M. Aupin conduit un camion, 12 roues, à benne

⁴*LPECVL*, art. 22-25.

⁵*Ibid.*

basculante propriété de Cubix. Celui-ci compte 5 années d'expérience comme conducteurs de véhicules lourds et travaille pour Cubix depuis environ 3 ans.

[18] M. Aupin venait d'effectuer une livraison de pierres chez un client situé au coin du boulevard Gouin et de la rue St-Vital à Montréal. Une fois la livraison effectuée, il devait ramasser de la terre d'excavation sur les lieux et se rendre sur le boulevard Pie-IX.

[19] Il emprunte alors le boulevard Gouin en direction est et cherche une rue assez large pour pouvoir effectuer un virage à droite en direction sud pour regagner le boulevard Henri-Bourassa.

[20] Il localise la rue London qui est en sens unique vers le sud et qui semble correcte pour effectuer la manœuvre. Il n'y a aucune signalisation interdisant la circulation des camions sur la rue London. Cependant la « Carte du réseau de camionnage de la Ville de Montréal »⁶ indique que la rue London est interdite au camion excepté livraison locale.

[21] En amorçant son virage à droite sur la rue London, M. Aupin remarque un véhicule qui est stationné juste au coin sud-ouest et doit donc entreprendre son virage plus large pour ainsi éviter de heurter le véhicule stationné. Il s'avance à basse vitesse, met son clignotant et se soulève de son siège à l'aide de son volant tout en s'assurant de ne pas entrer en collision avec le véhicule stationné.

[22] M. Aupin a soudain l'impression que le camion glisse sur quelque chose. Il continue sa route sur quelques mètres et décide de se ranger pour aller voir. Il constate alors un corps qui est passé sous les roues du camion.

[23] La S.D. Robitaille témoigne qu'il y a eu un appel au 911 d'un témoin qui confirme que la victime traversait le boulevard Gouin d'est en ouest lorsque le camion a effectué un large virage pour s'engager sur London et a fauché le piéton. Le témoin a indiqué que la victime aurait tenté de faire signe au conducteur du camion tout en marchant. Voyant que le camion avançait toujours, la victime s'est élancée sur le trottoir opposé ce qu'elle n'a pas eu le temps d'atteindre. Le témoin ne dénote rien de particulier sur la conduite du conducteur.

[24] Un autre témoin suivait le camion à bord de son véhicule. Le témoin n'a pas vu la collision, mais a observé le corps sorti du dessous du camion. Il s'est arrêté afin d'assister la victime et le camionneur.

⁶ <https://montreal.ca/services/carte-du-reseau-de-camionnage>
et <https://villemontreal.carto.com/u/fniro/builder/f7d0be4e-09d2-476d-bcdd-c07188e09ac6/embed>

[25] Les patrouilleurs se rendent sur les lieux et sécurisent la scène. Il constate la mort évidente de la victime. M. Aupin est transporté à l'hôpital pour traiter un choc nerveux. Il a été rencontré plus tard par les enquêteurs et sa version corrobore celles données par les témoins de l'accident.

[26] La S.D. Robitaille confirme que les contrôleurs routiers ont été appelés à se rendre sur les lieux ainsi que l'Agent Lapierre pour reconstituer la scène de l'accident.

[27] Les enquêteurs viennent à la conclusion que la victime s'est trouvée probablement dans l'angle mort du camion à l'avant droit au moment où celui-ci effectuait sa manœuvre de virage à droite. Il semble que son attention ait été portée sur le véhicule stationné au coin de l'intersection, car il ne voulait pas l'endommager. Aucune infraction n'a été émise à M. Aupin.

Rapport d'analyse et de reconstitution de collision

[28] L'Agent Lapierre est chargé de déterminer les causes et les circonstances de la collision mortelle.

[29] Il a notamment observé et analysé les lieux, pris des relevés topographiques, recueilli des informations sur le véhicule et sur l'inspection par les contrôleurs routiers et conçu des croquis.

[30] L'agent Lapierre confirme que la victime s'est fait frapper par le devant du camion. Après quelques mètres, la tête de la victime se fait écraser par la roue avant droite. Par la suite le camion traîne la victime sur plus de 100 mètres avant d'écraser son corps et de finalement s'immobiliser environ 50 mètres plus loin.

[31] Il précise que le camion est de l'année 2012 à benne basculante de couleur bleu et noir. Il n'y a aucun dommage observé sur le camion à part des frottements sur le côté droit du camion et du sang de la victime.

[32] Selon l'Agent Lapierre, le véhicule est équipé de deux miroirs plats de chaque côté du véhicule. On retrouve deux miroirs convexes sous les miroirs plats en plus de deux miroirs convexes installés à l'avant du véhicule. Il indique que le miroir de droite est rectangulaire et de bonne grandeur. Sous ce miroir, il y a un petit miroir rond et convexe qui permet d'élargir le champ de vision. Il indique que le positionnement est adéquat.

[33] L'Agent Lapierre confirme que deux contrôleurs routiers sont venus sur les lieux à la demande de la S.D. Robitaille. Ils ont fait une vérification des différents documents et une inspection visuelle de l'ensemble du camion.

[34] Selon le rapport des contrôleurs routiers joint à celui de l'Agent Lapierre, le chargement de terre est bien réparti dans la benne et il n'y avait aucune surcharge. Aucune défektivité mécanique n'a été décelée sur le camion. La dernière vérification mécanique du camion est récente.

[35] L'Agent Lapierre note cependant qu'il existe plusieurs angles morts sur ce type de véhicule et il a testé la visibilité du camion impliqué dans l'accident à l'aide de la S.D. Robitaille.

[36] Il s'est d'abord assis à la place du conducteur. Il souligne que la hauteur du capot sur le devant de ce camion rend difficile de voir une personne qui se trouve à l'avant du camion. Il a effectué un test à l'aide de la S.D. Robitaille qui mesure 5'10 pi laquelle s'est positionnée à différents endroits à l'avant du camion. Les photos comprises au rapport, démontrent que l'on voit à peine la S.D. Robitaille à l'avant du véhicule et que du côté avant droit, il n'y a aucune visibilité.

[37] L'Agent Lapierre conclut que malgré la présence de plusieurs miroirs sur le camion, il existe toujours des angles morts particulièrement à l'avant du camion. Ces miroirs ne sont pas de grande utilité lorsque la collision se produit à l'avant du véhicule. C'est pourquoi un système d'aide à la conduite devient essentiel pour ce genre de camion en milieu urbain.

Rapport d'investigation du coroner

[38] La DAJ dépose le rapport de la coroner, Me Géhane Kamel (la Coroner), au sujet de l'accident survenu le 10 juillet 2018 à l'angle du boulevard Gouin et de la rue London à Montréal.

[39] La Coroner reprend dans son rapport le passage suivant du rapport du reconstitutionniste, l'Agent Lapierre :

« ... Les reconstitutionnistes du Service de police de la Ville de Montréal ont pu déterminer que, considérant la hauteur du capot du camion lourd, il est difficile de voir si une personne se trouve devant le camion, et que lorsqu'elle se situe au coin avant droit, il est impossible de la voir. »

[40] La Coroner conclut qu'il s'agit d'un décès accidentel.

Rapports de vérification de comportement

[41] La DAJ dépose, en preuve, le « Rapport de vérification de comportement – Traitement administratif » (le Rapport) du 25 janvier 2019 et rédigé par

Vinny Lubwele (V. Lubwele), inspecteur au service de l'inspection et des permis de la Commission. Le rapport collige des informations, à caractère public, tenues par la Commission et par le Registraire des entreprises au sujet de Cubix.

[42] Selon ce Rapport, Cubix est inscrit au Registre depuis le 1er avril 1999 avec une cote portant la mention « **satisfaisant** ». L'entreprise n'a jamais fait l'objet d'une vérification de comportement de la part de la Commission. Elle n'a aucune amende impayée auprès du Ministère de la Justice.

[43] La DAJ produit également, le « Rapport d'intervention auprès d'un conducteur de véhicules lourds – Traitement administratif » (le Rapport d'intervention) également rédigé par V. Lubwele en date du 25 janvier 2019. Le Rapport d'intervention fournit un état de la situation concernant M. Aupin à partir de documents produits par la SAAQ et de données émanant des différents systèmes d'information de la Commission.

[44] Le Rapport d'intervention indique que M. Aupin n'a jamais fait l'objet d'une demande d'évaluation de son comportement et confirme que le permis de M. Aupin est valide.

[45] Selon le Rapport d'intervention, V. Lubwele a communiqué par téléphone avec M. Aupin, le 12 octobre 2018. Il mentionne ce qui suit :

« Le 12 octobre, j'ai communiqué avec le conducteur afin d'avoir sa version des faits concernant l'accident mortel. Celui-ci m'a indiqué les informations suivantes :

Il conduisait un camion de type « dompeur » à Montréal effectuait le transport de terre. Il a débuté sa journée vers 7h du matin. Il s'est rendu au lieu de chargement, il a chargé son véhicule et a quitté le lieu de chargement et soutient que durant son trajet vers l'autoroute, soit lorsqu'il a voulu tourner à une intersection, il a frappé ce qu'il pensait être une bosse ou un nid de poule selon lui. Il soutient avoir roulé pendant une dizaine de mètres et avoir vu dans son rétroviseur du rouge sur la chaussée et ses roues et il soutient qu'il pensait avoir roulé sur une boîte quelconque. Il affirme s'être immobilisé parce que sentait une résistance dans sa conduite. Il indique que lorsqu'il a fait l'inspection du véhicule, il a vu un corps. Il pense que c'est un suicide. »

Dossier PEVL de Cubix

[46] La DAJ dépose aussi en preuve le Dossier PEVL de Cubix lors de la transmission et qui couvre la période du 9 août 2016 au 8 août 2018. Elle dépose

également la mise à jour de ce dossier (la Mise à jour) pour la période du 6 février 2019 au 5 février 2021.

[47] Le Dossier PEVL lors de la transmission démontre une atteinte à 21 % du seuil à la zone de comportement « Sécurité des opérations ». À la Mise à jour, l'atteinte à cette zone a diminué à 12 %.

[48] La Commission note qu'au Dossier PEVL lors de la transmission, M. Aupin, a été impliqué dans un accident avec dommages matériels seulement, le 14 juin 2017. Le rapport d'accident a été produit par la DAJ.

[49] Selon ce rapport, M. Aupin circule sur la rue Brittany direction est et tourne à gauche vers le nord sur Rockland. En effectuant son virage, il heurte l'arrière du véhicule à l'avant de lui au niveau de l'aile arrière côté conducteur. Le véhicule est le même que celui impliqué dans l'accident de la rue London.

Dossier CVL de M. Aupin

[50] La DAJ produit le Dossier CVL de M. Aupin lors de la transmission pour la période d'évaluation du 10 août 2016 au 9 août 2018. Elle dépose aussi la mise à jour de ce dossier (la Mise à jour) pour la période du 10 avril 2019 au 9 avril 2021.

[51] Lors de la transmission, seul l'événement critique, soit l'accident avec décès, est inscrit au Dossier CVL.

[52] À la Mise à jour, un accident avec dommages matériels est inscrit en date du 19 janvier 2021.

[53] Selon le rapport d'accident produit, M. Aupin conduit un véhicule lourd pour une autre entreprise que Cubix. Un véhicule se déplace à gauche pour prendre la bretelle pour A-25 Sud et heurte le véhicule alors conduit par M. Aupin. Il y a un panneau de signalisation qui indique « voies parallèles et convergentes » et « balise de danger ».

[54] Selon le Dossier CVL, M. Aupin est titulaire d'un permis de conduire des classes 2 et 3 depuis environ 21 ans et celui-ci est valide.

Observations de Cubix

[55] Cubix est une entreprise ayant comme activité l'excavation, le déneigement et le transport de matière en vrac principalement sur l'île de Montréal.

[56] D. Gagné est président de l'entreprise depuis 2008 et est aussi conducteur de camion.

[57] Cubix est propriétaire de trois camions de type 12 roues et elle emploie deux personnes.

[58] D. Gagné témoigne que M. Aupin était à l'emploi d'une entreprise du nom de J.M. Gagné inc. qui exploite un centre de jardin à Montréal. Celle-ci a aussi, comme activité, le déneigement.

[59] D. Gagné explique que J.M. Gagné inc. et Cubix sont des entreprises familiales dont il est le président et administrateur. J.M. Gagné inc. fournit le carburant et les conducteurs à Cubix. Ces deux entreprises font partie d'un groupe composé de cinq entreprises familiales qui ont des activités saisonnières et qui font affaire entre elles en plus de se prêter ou louer des employés.

[60] M. Aupin a été assigné, la journée de l'accident, à effectuer une livraison de pierre pour le compte de la pépinière et de récupérer de la terre d'excavation sur un chantier sur la rue St-Vital près du boulevard Gouin.

[61] D. Gagné témoigne que c'est le gérant de la pépinière, son neveu Daniel Gagné, qui a été informé de l'accident mortel par les policiers vers les 15 heures. D. Gagné et son neveu ont récupéré le véhicule à la demande des policiers.

[62] M. Aupin a subi un choc nerveux et a été déclaré inapte au travail pendant plus d'un (1) an. Il a, par la suite, retrouvé son emploi chez J.M. Gagné inc. où il y a travaillé jusqu'en novembre 2020. Selon D. Gagné, il avait de la difficulté à reprendre le travail.

[63] D. Gagné mentionne que la sécurité dans l'utilisation des véhicules lourds de l'entreprise est une priorité et qu'il n'est pas difficile de donner des avertissements aux employés même s'ils sont des membres de la famille.

Mesures prises et procédures mises en place par Cubix

[64] D. Gagné affirme que l'accident mortel a affecté l'entreprise et ses administrateurs.

[65] Le véhicule impliqué dans l'accident est resté immobilisé deux semaines en plus de revoir le recrutement des employés.

[66] Cubix dépose plusieurs documents en lien avec l'entretien de ses véhicules et la ronde de sécurité.

[67] Aucune autre mesure ou procédure pour améliorer la sécurité de l'utilisation des véhicules lourds n'a été mise en place par Cubix à la suite de l'accident à l'exception de

l'installation de barres latérales sur le camion impliqué dans l'accident comme le démontre une facture du 20 avril 2020 et une photographie du camion.

[68] Selon D. Gagné, ce type d'installation est maintenant exigé de la part de la ville de Montréal si un entrepreneur veut soumissionner sur les travaux de déneigement. Les barres latérales ont pour fonction d'empêcher qu'un cycliste ou un piéton ne glisse entre les essieux du véhicule. Il souligne qu'il n'est pas certain de leur efficacité.

[69] En réponse à une question du procureur de la DAJ, D. Gagné indique qu'il ne sait pas ce qu'il peut faire de plus pour rendre les véhicules lourds de Cubix plus sécuritaires.

Est-ce que Cubix est en mesure de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement des véhicules lourds sans mettre en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ni compromettre l'intégrité de ces chemins?

[70] La Commission doit examiner et déterminer si les faits, gestes ou événements mis en preuve illustrent un comportement qui présente un risque pour les usagers des chemins publics ou l'intégrité de ces chemins de la part de Cubix à titre de propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[71] La preuve soumise démontre que l'entretien mécanique du véhicule impliqué dans l'accident n'est pas en cause. D'ailleurs, le Dossier PEVL de Cubix ne révèle aucune mise hors service. De plus, le Dossier PEVL dénote une faible atteinte par Cubix du seuil de comportement « Sécurité des opérations ».

[72] L'accident mortel est survenu parce que le camion conduit par M. Aupin à circuler sur une rue qui était assez large pour qu'il puisse effectuer un virage à droite, mais qui était interdite au camion sauf livraison locale. M. Aupin n'avait aucune livraison locale à effectuer sur la rue London.

[73] En effectuant son virage, il a été distrait par le véhicule stationné à l'intersection de la rue London et du boulevard Gouin qu'il ne voulait pas heurter. Il s'est même soulevé de son siège pour avoir une meilleure vision et il n'a jamais vu la victime. En raison de la dimension du véhicule, le conducteur n'a pas immédiatement ressenti qu'il avait heurté un piéton.

[74] Cubix est propriétaire de trois véhicules à benne basculante 12 roues qui circulent principalement sur l'île de Montréal soit en milieu urbain.

[75] Il a été démontré, de façon prépondérante, que le véhicule impliqué dans l'accident, en raison de la hauteur de son capot, rend difficile pour un conducteur de voir si une personne se trouve devant le camion. Lorsqu'elle se situe au coin avant droit, il est impossible de la voir.

[76] Selon l'Agent Lapierre, la victime se trouvait à l'avant droit du camion lorsqu'elle s'est fait frapper.

[77] La Commission constate que le véhicule impliqué dans l'accident comporte des angles morts importants en raison de la hauteur et de la longueur de son capot.

[78] Aucun représentant de Cubix ne s'est déplacé sur les lieux de l'accident. L'accident est survenu à 9h14 alors que ce n'est que vers les 15 heures que D. Gagné est venu chercher le véhicule.

[79] Cubix n'a entrepris aucune mesure à la suite de l'accident pour tenter de rendre plus sécuritaires ses véhicules et éviter qu'un accident similaire se reproduise à l'exception de l'installation de barres latérales en 2020 sur le véhicule impliqué dans l'accident. Toutefois, cette mesure a été exigée par la ville de Montréal pour soumissionner sur les contrats de déneigement et n'a pas été motivée par l'accident. De plus, l'installation de barres latérales n'aide en rien la visibilité à l'avant du véhicule.

[80] Cubix n'est pas intervenu auprès de son conducteur pour avoir emprunté une rue interdite au camion ni ne s'est assuré que M. Aupin soit au courant de la carte du réseau de camionnage de Montréal alors que les camions de l'entreprise circulent principalement sur l'île de Montréal.

[81] Cubix ne s'est également pas assuré, avant de confier ses véhicules lourds à M. Aupin, qu'il soit apte à reprendre la conduite alors que celui-ci était en arrêt de travail depuis plus d'un (1) an à la suite d'un choc nerveux. D. Gagné précise qu'il avait de la difficulté à reprendre le travail.

[82] Aucune formation notamment sur la conduite préventive ni accompagnement n'a été offert à M. Aupin même si l'employeur de ce conducteur est J.M. Gagné inc. La preuve démontre que ce sont les mêmes administrateurs pour les deux entreprises.

[83] Cubix exerce ses activités sur le réseau public et elle partage son « espace de travail » avec l'ensemble des usagers de la route, ce qui nécessite la mise en œuvre de moyens efficaces pour assurer le partage sécuritaire du réseau routier.

[84] Par son inaction à la suite de l'accident mortel, la Commission juge que Cubix a manqué à ses obligations et responsabilités en matière de gestion de la sécurité routière

en ne prenant aucune disposition concernant ses véhicules ou vis-à-vis M. Aupin à qui elle a confié ses véhicules.

[85] La Commission estime que la preuve démontre des déficiences de la part de Cubix dans la gestion de ses obligations et responsabilités comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds qui mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et la préservation de l'intégrité de ces chemins.

La Commission doit-elle maintenir ou modifier la cote de sécurité de Cubix ou imposer d'autres mesures?

[86] La Commission doit s'assurer qu'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds prenne toutes les mesures requises pour accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et assurer l'intégrité de ces chemins.

[87] Une cote de sécurité « **conditionnel** » indique que le droit d'une personne inscrite de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions⁷.

[88] Ces conditions peuvent viser les véhicules lourds, les qualifications des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise par la personne inscrite⁸.

[89] La Commission ne peut considérer comme une fatalité, les accidents en milieu urbain causés par un manque de visibilité du conducteur en raison des angles morts. Il existe, dans le présent cas, des solutions pouvant améliorer la visibilité pour les conducteurs à l'avant et à la droite de la cabine des véhicules lourds, et ce, quel que soit l'âge des véhicules.

[90] La Commission estime qu'il y a lieu d'encadrer Cubix et de lui permettre d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[91] Pour assurer une meilleure gestion des obligations et responsabilités de Cubix, la Commission juge qu'elle doit modifier la cote de sécurité portant la cote « **satisfaisant** » pour une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** », et ce, pour s'assurer de la sécurité des usagers et de la protection du réseau routier et lui imposer des mesures particulières pour permettre à cette entreprise d'assurer une meilleure gestion de ses obligations.

⁷ LPECVL, art. 12, al. 3.

⁸ LPECVL, art. 28.

[92] Pour améliorer la visibilité de ses véhicules lourds qui circulent principalement en milieu urbain, la Commission impose l'installation, sur tous les véhicules lourds mis en circulation par Cubix, de deux miroirs antévisseurs à l'avant du véhicule conforme aux normes NSVAC ou CMVSS ou FMVSS 111 et ce, en sus des rétroviseurs convexes déjà présents sur le capot du camion.

[93] En complément des rétroviseurs obligatoires, les miroirs antévisseurs procurent au conducteur une visibilité indirecte pour que soient couvertes les zones d'angles morts problématiques, à l'avant et à la droite de la cabine.

[94] Également, des moyens technologiques sont disponibles aujourd'hui pour aider les camionneurs à prévenir les collisions avec les piétons.

[95] La Commission impose donc aussi l'installation, sur tous les véhicules lourds mis en circulation par Cubix, d'un système de détecteur de collision ou d'angle mort avec avertisseur sonore, informant le conducteur de l'approche croissant de l'objet dans l'angle mort.

Le comportement de M. Aupin, comme conducteur de véhicules lourds, justifie-t-il que la Commission lui impose des conditions ou encore, lui retire le privilège de conduire un véhicule lourd?

[96] La Commission peut intervenir auprès d'un conducteur de véhicules lourds si les faits, gestes ou événements mis en preuve illustrent un comportement déficient de celui-ci dans la conduite de véhicules lourds⁹.

[97] Le Dossier CVL peut constituer un indicateur quant au comportement du conducteur. La Commission se doit de prendre en compte l'ensemble des éléments mis en preuve, eu égard au comportement général du conducteur pour décider des mesures à imposer, le cas échéant, afin de remédier aux déficiences qu'elle constate.

[98] Elle peut aussi 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 interdiction¹⁰.

[99] M. Aupin est absent lors de la tenue des deux audiences. La Commission n'a donc pu bénéficier de ses observations.

⁹ LPECVL, art. 31.

¹⁰ LPECVL, art. 31 al.2.

[100] Il est en preuve que M. Aupin a subi un violent choc nerveux à la suite de l'accident du 10 juillet 2018 et pour cause.

[101] L'enquête policière ne démontre aucune déficience dans la conduite du véhicule lourd par M. Aupin lors de l'accident outre le fait qu'il a emprunté une rue interdite au camion et qu'il a pu être distrait par le véhicule stationné à l'intersection lors du virage.

[102] Cependant, le Dossier PEVL de Cubix et le Dossier CVL de M. Aupin révèlent que ce dernier a été impliqué, depuis 2017, dans trois accidents dont le dernier est survenu en janvier 2021. Elle ne connaît pas non plus la formation que ce dernier a suivie pour obtenir son permis de conduire des classes 2 et 3.

[103] Le nombre d'accidents impliquant M. Aupin préoccupe la Commission sachant que ce conducteur circule sur de courtes distances en milieu urbain.

[104] Comme la Commission ne peut déterminer le type de mesure qui peut être imposé à M. Aupin pour prévenir de futur accident, la Commission n'a d'autre choix que d'interdire à celui-ci la conduite de véhicules lourds.

[105] Dans les circonstances, considérant la preuve produite par la DAJ lors de l'audience publique et, dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique, la Commission déclare M. Aupin inapte à conduire un véhicule lourd et ordonne à la SAAQ de lui interdire la conduite d'un véhicule lourd.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

Dans la demande 573290

ACCUEILLE la demande de vérification du comportement de Cubix excavation inc.;

MODIFIE la cote de sécurité de Cubix excavation inc. portant la mention « **Satisfaisant** » par une cote de sécurité portant la mention « **Conditionnel** »;

ORDONNE

à Cubix excavation inc., l'installation sur tous ses véhicules lourds qu'elle met en circulation sur les chemins ouverts à la circulation publique de deux miroirs antévisseurs à l'avant du véhicule conforme aux normes NSVAC ou CMVSS ou FMVSS 111 en sus des rétroviseurs convexes déjà présents et de transmettre une preuve de l'installation et de l'identification des véhicules au Service de l'inspection et des permis de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-dessous, **au plus tard le 20 décembre 2021** ou dans les quinze jours du remplacement d'un véhicule;

ORDONNE

à Cubix excavation inc., l'installation, sur tous ses véhicules lourds qu'elle met en circulation, d'un système de détecteur de collision ou d'angle mort avec avertisseur sonore de collision imminente et de transmettre une preuve de l'installation et de l'identification des véhicules au Service de l'inspection et des permis de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-dessous, **au plus tard le 20 décembre 2021** ou dans les quinze jours du remplacement d'un véhicule;

ORDONNE

à Cubix excavation inc. de ne pas mettre en circulation sur les chemins ouverts à la circulation publique des véhicules lourds qui ne comporte pas de miroirs antévisseurs ou d'un système de détecteur de collision ou d'angle mort avec avertisseur sonore de collision imminente, après le 20 décembre 2021.

Dans la demande 573594**ACCUEILLE**

la demande;

DÉCLARE

Martin Aupin, inapte à conduire un véhicule lourd;

ORDONNE

à la Société de l'assurance automobile du Québec d'interdire à Martin Aupin la conduite d'un véhicule lourd et de maintenir cette interdiction tant que celle-ci n'est pas levée par la Commission.

Line Poirier, avocate
Juge administrative

p. j. Avis de recours

c. c. M^e Jean-Philippe Dumas, pour la Direction des affaires juridiques de la Commission de la Commission des transports du Québec

c. c. M^e Robert Hayes et M^e Fernand Deveau, pour Cubix excavations inc., Donald Gagné, Jean-Rock Gagné, Stéphane Gagné et Patrick Gagné

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/>¹¹

¹¹ 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) 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, 7^e 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, 22^e 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