

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2024 QCCTQ 0026
DATE DE LA DÉCISION : 20240108
DATE DE L'AUDIENCE : 20231205
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 971670
OBJET DE LA DEMANDE : Évaluation du comportement d'un
conducteur de véhicules lourds
MEMBRE DE LA COMMISSION : Nadia Lavigne

Jean-Pierre Gilbert

Personne visée

DÉCISION

APERCU

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de monsieur Jean-Pierre Gilbert afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées peuvent affecter son droit de conduire un véhicule lourd, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la *LPECVL*).

[2] La Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ) a soumis le dossier de comportement du conducteur de véhicules lourds (le Dossier CVL) de M. Gilbert à la Commission, car il a dépassé le seuil prévu pour les zones de comportement « Utilisation d'un véhicule lourd » et « Comportement global du conducteur » à l'intérieur d'une période d'évaluation de deux ans.

[3] Le comportement de M. Gilbert, comme conducteur d'un véhicule lourd, justifie-t-il que la Commission maintienne son privilège de conduire un véhicule lourd

¹ RLRQ, c. P-30.3.

sans condition, lui impose des conditions, ou ordonne à la SAAQ de lui retirer son privilège de conduire un véhicule lourd ?

[4] La Direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) recommande à la Commission de maintenir le privilège de conduire un véhicule lourd de M. Gilbert, mais de lui imposer des conditions, soit une formation sur la ronde de sécurité dispensée par un formateur reconnu en transport ainsi qu'un suivi de son Dossier CVL pendant une durée d'un an.

[5] Pour les motifs qui suivent, la Commission concourt à la recommandation de la DAJ de maintenir son privilège de conduire un véhicule lourd, mais de lui imposer des conditions. Elle accueille la demande et lui impose les conditions décrites au dispositif de la présente décision.

ANALYSE

Pouvoirs de la Commission

[6] La *LPECVL* établit des règles particulières applicables aux conducteurs de véhicules lourds dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins².

[7] Dans ce contexte, elle 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 chemins³.

[8] La SAAQ constitue, sur chaque conducteur de véhicules lourds, un dossier CVL conformément à sa « Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds » (la Politique) et à la *LPECVL*⁴. Ce dossier contient tous les événements survenus sur le territoire canadien alors que le conducteur est au volant d'un véhicule lourd immatriculé au Québec.

² *Id.*, art. 1.

³ *Id.*, art. 26, 31, 32.1 et 42.

⁴ *Id.*, art. 22-25.

[9] Deux documents intitulés « Suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds » et « Renseignements relatifs au dossier de conduite » contiennent les informations qui composent le Dossier CVL.

[10] Selon sa Politique, la SAAQ transmet le Dossier CVL d'un conducteur à la Commission, notamment lorsqu'il atteint ou dépasse au moins un des seuils de points à ne pas atteindre, établis pour les différentes zones de comportement au cours d'une période de deux ans.

[11] Depuis le 17 février 2023, la SAAQ a mis en vigueur une nouvelle Politique, notamment afin d'identifier les comportements des conducteurs de véhicules lourds de façon plus précise. Celle-ci est rétroactive aux événements des deux dernières années, déjà inscrits dans le Dossier CVL. Les changements observés consistent entre autres, en de nouvelles zones de comportement, une nouvelle approche d'évaluation des infractions critiques, une nouvelle échelle de pondération des infractions, l'intégration des notions d'« âge des événements » et de « répétition d'infractions de même nature ».

[12] Lorsqu'elle évalue le comportement d'un conducteur de véhicules lourds, la Commission examine les infractions et événements rapportés au Dossier CVL du conducteur reçu de la SAAQ. Elle prend également en compte toute mise à jour déposée en preuve. La Commission examine, toutefois, l'ensemble des faits, gestes ou événements mis en preuve et apprécie le comportement global de ce conducteur afin de rendre sa décision.

Comportement du conducteur

Dossier CVL et Mise à jour

[13] La DAJ produit en preuve le Dossier CVL de M. Gilbert pour la période d'évaluation du 11 mars 2021 au 10 mars 2023. Celui-ci établit que M. Gilbert dépasse les seuils de 17 et 14 points à ne pas atteindre aux zones « Comportement global du conducteur » et « Utilisation d'un véhicule lourd » en y accumulant respectivement 19 et 15 points.

[14] Les événements rapportés au Dossier CVL lors de son transfert à la Commission sont les suivants :

6. Utilisation d'un véhicule lourd

- une infraction concernant une défectuosité majeure;
- une infraction concernant une ronde de sécurité;
- une infraction concernant un chargement non conforme.

7. Implication dans les accidents

- un accident avec blessés.

[15] Le Dossier CVL déposé en preuve comprend les constats d'infractions détaillées des événements ci-haut mentionnés. Concernant la défectuosité majeure du 14 décembre 2021, le complément de rapport d'infraction indique qu'aucun feu n'était fonctionnel sur la semi-remorque. M. Gilbert était au courant des défectuosités, mais se dirigeait au garage pour les faire réparer. Le contrôleur routier confirme qu'il ne pouvait s'agir d'un événement fortuit, car le connecteur du câblage était arraché entre le tracteur et la semi-remorque et il était retenu avec un élastique sur la plate-forme du véhicule tracteur.

[16] En ce qui a trait à l'événement du 21 octobre 2022 pour une ronde de sécurité, l'agent de Contrôle routier Québec mentionne, au complément de rapport d'infraction, qu'il y a deux pneus jumelés du même assemblage, usés au niveau de la semi-remorque sur le premier essieu passager. Il constate de l'usure à plusieurs endroits autour de chaque pneu (0 mm). Les pneus usés étaient visibles et il n'y avait aucune mention au rapport de ronde de sécurité.

[17] Il n'y a pas de constat d'infraction détaillé pour l'événement concernant un chargement non conforme.

[18] Enfin, le rapport d'accident de véhicules routiers mentionne à la section « Autres commentaires » que « le conducteur s'est endormi et a quitté la chaussée. En s'enlisant dans le fossé une partie du chargement s'est déversé sur le terrain du [...] et une partie de la clôture a été endommagée ».

[19] La DAJ dépose une mise à jour du Dossier CVL de M. Gilbert, laquelle couvre la période du 23 novembre 2021 au 22 novembre 2023 (la Mise à jour). À la suite du

déplacement de la période mobile d'évaluation de deux ans, aucune infraction n'est retirée et aucune ne s'ajoute.

[20] Toutefois le seuil des différentes zones de comportement n'est dorénavant plus atteint en raison de l'âge des événements.

[21] Les renseignements relatifs au dossier de conduite de M. Gilbert, en date du 25 novembre 2023, indiquent qu'il détient un permis de conduire « non payé ». Il est titulaire des classes 1, 2, 3, 4A, 4B depuis près de 4 ans, de la classe 4C depuis près de 29 ans et de la classe 5 depuis 31 ans.

[22] Préalablement au transfert de son Dossier CVL à la Commission, la SAAQ a communiqué avec M. Gilbert à trois reprises entre janvier et décembre 2022 afin de l'aviser de la détérioration de son dossier en plus de l'informer du transfert de celui-ci à la Commission.

Le rapport d'intervention auprès d'un conducteur de véhicules lourds

[23] La DAJ dépose en preuve le « Rapport d'intervention auprès d'un conducteur de véhicules lourds – Traitement administratif », du 3 août 2023 rédigé par monsieur Abderrahman Beddouch, inspecteur à la Direction de l'inspection et des permis de la Commission (le Rapport). Celui-ci fournit un état de la situation concernant M. Gilbert à partir de documents produits par la SAAQ et de données en provenance des différents systèmes d'informations disponibles à la Commission.

[24] Le Rapport mentionne que M. Gilbert n'a jamais fait l'objet d'une décision de la Commission. Il est inscrit au « Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds »⁵ en son nom personnel à titre de propriétaire et exploitant.

Observations du conducteur

[25] M. Gilbert témoigne à l'audience. Il conduit des véhicules lourds depuis environ six ans. Il a suivi une formation d'une durée approximative de 20 heures sur la conduite d'un véhicule lourd et la ronde de sécurité. Il ne dispose cependant pas d'un certificat de formation corroborant ses propos.

⁵ *Id.*, art.4.

[26] Au cours de ces six années, il a travaillé pour différents sous-traitants spécialisés dans le transport de matière en vrac, incluant le déneigement. Il est travailleur autonome depuis environ deux ans, ce qui signifie qu'il loue ses services à ces entreprises et utilise leurs véhicules. Dans le cadre de ces contrats, il conduit un camion douze roues ou un tracteur couplé à une semi-remorque.

[27] Il commente les événements inscrits au dossier CVL. Il n'a pas de souvenirs de l'événement du 14 décembre 2021 concernant une défectuosité majeure. Il ne commente pas davantage l'événement du 21 octobre 2022 relatif à une ronde de sécurité bien qu'il s'en souvienne.

[28] En regard de ces deux événements, il ne peut affirmer avec certitude le délai légal pour réparer une défectuosité majeure.

[29] Relativement au chargement non conforme du 31 octobre 2022, il avait omis de fermer adéquatement les crochets du camion à benne basculante avec lequel il circulait. Quelques cailloux sont tombés sur la chaussée, mais ce n'était pas suffisant pour avoir besoin de la faire nettoyer.

[30] Enfin, il admet s'être endormi au volant du véhicule lourd lors de l'accident du 3 octobre 2022. C'était à la fin de son quart de nuit vers 4 h 35 du matin. Malgré ce qui précède, il connaît le nombre d'heures maximales de travail et de conduite qu'il peut effectuer au cours d'un poste de travail. Toutefois, il ne compile pas ses heures sur un registre ou une fiche journalière. Il travaille environ 55 heures par semaine.

[31] En réponse aux interrogations de la DAJ quant aux raisons pour lesquels les trois quarts des événements se sont produits en octobre 2022, il suggère qu'il avait peut-être des problèmes avec son diabète.

[32] À tout événement, il s'est maintenant repris en main et est plus rigoureux face à ses obligations à titre de conducteur de véhicule lourd.

Le comportement de M. Gilbert comme conducteur d'un véhicule lourd, justifie-t-il que la Commission maintienne son privilège de conduire un véhicule lourd, lui impose des conditions de nature à corriger un comportement déficient, ou ordonne à la SAAQ de lui retirer son privilège ?

[33] La Commission peut maintenir le privilège de conduire un véhicule lourd d'un conducteur lorsqu'elle considère son dossier acceptable. La Commission peut aussi imposer des conditions à un conducteur de véhicules lourds afin de corriger un comportement déficient et prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable⁶.

[34] La Commission doit donc déterminer si les faits, gestes ou événements mis en preuve démontrent un comportement déficient de la part de M. Gilbert qui met en danger la sécurité des usagers et l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique⁷.

[35] M. Gilbert en est à sa première évaluation de comportement par la Commission comme conducteur de véhicules lourds depuis ses débuts dans le domaine, il y a six ans.

[36] L'analyse de son Dossier CVL démontre une amélioration de son comportement à titre de conducteur de véhicules lourds à la Mise à jour. En effet, aucun nouvel événement ne s'ajoute depuis l'état de dossier au transfert.

[37] Or, la Politique de la SAAQ ne lie pas la Commission dans son évaluation du comportement de la personne visée, mais constitue plutôt un outil permettant à celle-ci d'identifier les personnes qui présentent des risques pour la sécurité routière et la protection du réseau routier et d'intervenir auprès d'elles.

[38] En tant que professionnels de la route, les conducteurs de véhicules lourds s'engagent à adopter une conduite responsable et sécuritaire. Ils ont l'obligation de respecter les dispositions du *Code de la sécurité routière*⁸ ainsi que la réglementation applicable à la conduite d'un véhicule lourd.

[39] Ainsi, la Commission observe certaines déficiences de M. Gilbert en ce qui concerne l'utilisation d'un véhicule lourd, et plus spécifiquement, l'aspect mécanique de celui-ci. En effet, la moitié des infractions relèvent d'une insouciance de M. Gilbert en regard de défauts mécaniques soit des feux non fonctionnels sur la semi-remorque dans un cas, et des pneus comportant une usure excessive dans un autre. Au surplus, M. Gilbert est incertain du délai pour réparer une déféctuosité majeure.

⁶ *Id.*, art.31 al.1.

⁷ *Id.*, art. 1 et 31.

⁸ RLRQ, c. C-24.2.

[40] La Commission est pour le moins étonnée de la désinvolture de M. Gilbert rapportée aux constats d'infraction détaillés alors qu'il ne semble pas saisir la gravité de son comportement. D'ailleurs, il n'a aucun souvenir des événements lors de l'audience. Dans ces circonstances, M. Gilbert n'a assurément pas été suffisamment sensibilisé aux risques associés à la conduite d'un véhicule lourd comportant une défectuosité mécanique.

[41] Dans le même ordre d'idées, il n'est pas conscient du risque encouru lorsque des cailloux s'échappent de son véhicule en marche alors que les crochets de la porte arrière de son camion à benne basculante sont mal refermés. Bien qu'aucun événement malheureux ne se soit produit, son témoignage à l'audience démontre qu'il n'est pas en mesure de déceler les comportements présentant un risque pour la sécurité du public et des chemins ouverts à la circulation publique.

[42] La Commission retient également que M. Gilbert est son propre employeur. Ce faisant, il ne reçoit aucun encadrement d'un tiers et n'est pas sanctionné pour les infractions qu'il commet ou formé davantage afin que son comportement ne soit plus créateur d'infractions. Il a également reçu peu de formation avant de débiter dans le métier.

[43] Conséquemment, la Commission s'interroge à savoir si les mesures prises par M. Gilbert, soit le fait d'être plus vigilant, sont suffisantes afin d'assurer la sécurité des chemins ouverts à la circulation publique ?

[44] En l'espèce, elle doit répondre par la négative.

[45] Conséquemment, la Commission donne suite à la recommandation de la DAJ selon laquelle M. Gilbert présente des déficiences qui peuvent être remédiées par l'imposition de conditions.

[46] Cependant, elle concourt partiellement aux recommandations faites quant aux conditions à imposer à M. Gilbert. Ainsi, dans le but de le conscientiser à l'impact que pourrait avoir son comportement sur la route et d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique, la Commission va lui ordonner de suivre une formation de quatre heures sur la *LPECVL*, volet conducteur. De plus, dans le but d'optimiser ses connaissances relatives aux obligations d'un conducteur de véhicule lourd en lien avec la ronde de sécurité et de mieux identifier les déficiences mineures et majeures, la Commission va également lui imposer une formation spécifique sur la ronde de sécurité d'une durée de quatre heures.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

ORDONNE à Jean-Pierre Gilbert de :

- suivre une formation sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet conducteur, d'une **durée minimale de quatre heures** auprès d'un formateur reconnu en sécurité routière;
- suivre une formation sur la ronde de sécurité, d'une **durée minimale de quatre heures** auprès d'un formateur reconnu en sécurité routière;
- transmettre les attestations du suivi de ces formations à la Direction de l'inspection et des permis de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-dessous, et ce, **au plus tard le 8 avril 2024**.

Nadia Lavigne, avocate
Juge administrative

p. j. Avis de recours
c. c. M^e Pierre Léonard, avocat pour la Direction des affaires juridiques
de la Commission des transports du Québec.

Coordonnées de la Direction 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 reconnus sont soumis
À titre indicatif seulement et apparaissent sur le site Internet
suivant : <http://agrement-formateurs.gouv.qc.ca/>⁹

⁹ 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

Révision (ne s'applique pas aux décisions individuelles concernant le transport rémunéré de personnes par automobile)

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 :

MONTREAL

Commission des transports du Québec
140, boul. Crémazie Ouest, bureau 1100
Montréal (Québec) H2P 1C3
N° sans frais : 1 888 461-2433

QUEBEC

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

Contestation devant le Tribunal administratif du Québec

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 :

MONTREAL

Tribunal administratif du Québec
500, boul. René-Lévesque Ouest, 22^e 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