

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

C O U R M U N I C I P A L E
D E L A V A L

CE: 23 JANVIER 1989

PRÉSIDENT: MONSIEUR LE JUGE
BERNARD CARON

NO: 83-04411
C.M.L.

VILLE DE LAVAL,

Plaignante

VS

CAMIONNAGE ATOMIC INC.,

Prévenue

JUGEMENT

La prévenue dans le présent dossier est accusée d'avoir contrevenu à l'article 463 du Code de la sécurité routière (L.R.Q. chap. C-24.2) alors qu'à titre de propriétaire d'un véhicule hors normes elle a, le 5 janvier 1988, laissé circuler ce véhicule en la Ville de Laval sans avoir obtenu un permis spécial de circulation à cet effet, s'exposant de ce fait aux pénalités prévues à l'article 517.1 dudit Code de la sécurité routière.

L'audition de cette cause eut lieu devant le soussigné le 31 octobre 1988.

A) RÉSUMÉ DES FAITS

Le premier témoin de la poursuite, soit le constable Ronald Johnson a témoigné qu'à ladite date du 5 janvier 1988, alors qu'étant en compagnie de son confrère le constable Michel Beaudoïn, il circulait sur le boulevard St-Martin d'est en ouest lorsqu'il aperçut un véhicule chargé de poutres d'acier dont les pneus arrières étaient écrasés sous le poids.

Il exigea donc du conducteur dudit véhicule, soit monsieur Claude Richard, qu'il soumette ce véhicule à la pesée et à cette fin l'ameuña sur la voie de service ouest de l'autoroute 13 où l'on retrouve une balance dument approuvée en vertu du règlement approuvant des balances aux fins de l'application du Code de la sécurité routière adopté le 18 mars 1985 soit la balance portant le numéro d'identification 64,500-013-sud.

Il fut alors témoin avec son confrère Beaudoïn que l'opérateur de ladite balance, soit monsieur Robert Lévesque, procéda à 12:50 heures au calibrage de ladite balance en la ramenant à 0kg et à la pesée du véhicule qui révéla une charge pour l'essieu no.1 de 3,780kg alors que la charge permise était de 5,500kg, pour l'essieu no.2 une charge de 19,590kg alors que la charge permise était de 18,000kg et pour l'essieu no.3 une charge de 29,570kg alors que la charge permise était de 17,309kg le tout totalisant pour l'ensemble du véhicule 52,940kg alors que la charge totale permise était de 40,809kg, soit un excédent de 12,131kg.

Le propriétaire du véhicule concerné fut identifié au moyen du certificat d'immatriculation qui devait révéler que la prévenue en est propriétaire.

Le second témoin entendu en poursuite fut le deuxième constable témoin des événements, soit Michel Beaudoin. Il produisit en liaison le rapport de pesée qu'il a signé et la carte de pesée portant signature de l'opérateur Robert Lévesque.

Le Tribunal ayant rejeté une motion de non lieu présentée par la défense, cette dernière procéda à faire entendre monsieur Pierre Gauthier.

Celui-ci se présenta comme directeur des ventes de la prévenue et témoigna à l'effet que le chargement de poutres d'acier que transportait cette journée du 5 janvier 1988 le véhicule susdit de la prévenue provenait du hangar B-1 du port de Montréal. A cet endroit il n'y a pas de balance permettant aux véhicules de vérifier avant leur départ s'ils ne sont pas en surcharge. Par contre, la prévenue a demandé à tous ses chauffeurs de respecter les règles et d'éviter que les véhicules ne soient hors normes.

B) LE DROIT

Suite à l'audition de cette preuve, le procureur de la prévenue a sollicité son acquittement aux motifs suivants:

- a) L'opérateur de la balance n'ayant pas été entendu, seuls les deux constables susdits l'ayant été, il n'a pas été dans les circonstances offert au Tribunal la meilleure preuve quant à la pesée;
- b) S'agissant à ses yeux d'une infraction de responsabilité stricte, la prévenue a fait preuve de diligence raisonnable en donnant instructions à tous ses chauffeurs de se conformer à la réglementation, d'autant plus qu'il n'y avait pas possibilité pour eux de faire peser le chargement avant le départ.

Disposant du premier argument, le Tribunal se réfère tout d'abord à l'article 596 du Code de la sécurité routière qui lui permet d'accepter pour tenir lieu du témoignage d'un agent de la paix ayant constaté l'infraction et du peseur ayant constaté une infraction à l'article 463 un rapport fait sous leur signature suivant un modèle approuvé par le gouvernement. Ledit article énonce que le défendeur peut toutefois demander au poursuivant d'assigner l'agent de la paix ou le peseur comme témoin à l'audition.

Procédant "a contrario", il est clair que la défense n'a pas requis l'assignation de l'opérateur Robert Lévesque comme témoin à l'audition. D'autre part, le rapport de pesée (en liasse pièce P-1) est dressé sur un modèle approuvé par le décret sur les modèles de rapport d'infraction au Code de la route (C-24,r.20). Ce rapport porte la signature du constable Michel Beaudoin et est accompagné de la carte de pesée portant signature du peseur Robert Lévesque.

Le Tribunal s'est interrogé s'il devait écarter le rapport de pesée susdit au motif qu'il ne portait pas signature du peseur lui-même. C'est que de fait l'article 596 du Code de la sécurité routière semble indiquer que le rapport fait suivant un modèle approuvé par le gouvernement pour tenir lieu du témoignage du peseur doive porter signature de ce dernier. Comme par contre le décret sur les modèles de rapport d'infraction réfère aussi à l'article 31 de la Loi sur les poursuites sommaires (L.R.Q. chap. P-15) qui s'applique au Code de la sécurité routière aux termes de l'article 591 dudit Code, le Tribunal ne peut faire abstraction de cet article 31 qui est sensiblement au même effet que l'article 596 du Code de la sécurité routière en ce qu'il permet au juge de paix d'accepter pour tenir lieu du témoignage de l'agent de la paix ou de la personne chargée de surveiller l'application d'une loi du Québec qui a constaté une infraction un rapport fait sous sa signature suivant un modèle approuvé par le gouvernement. Ici aussi le prévenu peut requérir la présence d'une telle personne à l'audition. Tel que ci-devant mentionné, la prévenue dans le présent dossier n'a jamais présenté une telle demande.

Aux fins d'appliquer adéquatement l'article 596 du Code de la sécurité routière et l'article 31 de la Loi sur les poursuites sommaires et répondre d'autre part à l'interrogation susdite que le Tribunal a posée, il lui est apparu opportun de consulter la Loi d'interprétation (L.R.Q. chap. i-16) qui énonce à son article 41:

"Toute disposition d'une loi, qu'elle soit impérative, prohibitive ou pénale, est réputée avoir pour objet de remédier à quelque abus ou de procurer quelque avantage.

Une telle loi reçoit une interprétation large, libérale, qui assure l'accomplissement de son objet et l'exécution de ses prescriptions suivant leurs véritables sens, esprit et fin."

A la lumière de cet article, j'en conclus que les documents déposés par la poursuite en liasse comme pièce P-1 sont suffisants pour rencontrer les exigences de l'article 596 du Code de la sécurité routière. Ma conclusion aurait été au contraire n'eût été de la carte de pesée portant signature de l'opérateur Robert Lévesque. Et ce parce qu'il m'apparaît essentiel en matière de poursuite pour véhicule hors normes que l'opérateur de la balance concourt aux constatations écrites de la contravention si on ne le fait pas entendre "viva voce" devant le Tribunal. La prévenue sera donc déboutée de son premier argument.

Abordant maintenant le second argument de la prévenue, savoir la défense de diligence raisonnable à l'encontre d'une accusation de responsabilité stricte, le Tribunal doit d'abord s'interroger sur la nature exacte de l'infraction contenue à l'article 463 du Code de la sécurité routière, à savoir s'il s'agit là d'une infraction de responsabilité stricte ou absolue.

Dans le passé, les Tribunaux du Québec, tant en première instance qu'en appel, ont statué que maintes infractions contenues au Code de la sécurité routière étaient de responsabilité absolue. Tel fut le cas pour les infractions entre autres commises en matière de stationnement illégal, croisement d'autobus scolaire avec feux clignotants, non respect d'un feu rouge ou d'un signal d'arrêt, de plaque factice, vitesse et immatriculation.

Une déduction logique voudrait donc dans ces circonstances que le type d'infraction qui nous intéresse dans le présent dossier soit de la même nature. Or il appert que la jurisprudence contemporaine tant de cette province que des autres provinces canadiennes soit à l'effet qu'il s'agit plutôt d'une infraction de responsabilité stricte, donnant ainsi ouverture à la défense de diligence raisonnable. Ainsi les décisions suivantes québécoises ont abondé dans ce sens:

TRANSPORT A.M.C. INC

vs

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DE
LA PROVINCE DE QUÉBEC,
C.S.Q. 200-36-000027-888
et 200-36-000029-8 84;

SERGE GASSEAU

vs

PROCUREUR GÉNÉRAL DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC
C.S.G. 110-36-000001-876

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DE
LA PROVINCE DE QUÉBEC

vs

AUCLAIR & FRÈRES INC,
C.S.P.R. 155-27-000455-78.

D'autre part, une revue non exhaustive des décisions rendues dans d'autres provinces nous permet de constater que la tendance hautement majoritaire va dans le sens de la responsabilité stricte en semblable matière et qu'il nous suffise de citer les causes suivantes:

R. vs DUPONT,

M.V.R. vol. 42 1986 page
138 (Cour de district de
l'Ontario);

R. vs MANNION TRANSPORTATION
LTD

31 M.V.R. 1985 page 246

(Cour du Banc de la Reine
de la Saskatchewan);

DONLINE HAULAGE INC

vs

THE QUEEN

4 M.V.R. 1980 page 241

(Cour de comté de l'Ontario);

REGINA

vs

LAIDLAW TRANSPORT LTD

4 M.V.R. 1980 page 253

(Cour de Comté de l'Ontario);

SPACE MAKER PRODUCTS LTD

vs

THE QUEEN

7 M.V.R. 1980-81 page 265

(Cour de Comté de l'Ontario).

Le Tribunal n'a pu retrouver
qu'une seule décision au contraire, ayant conclu
à responsabilité absolue en semblable matière et
c'est la cause de:

REGINA

vs

ALLEN

3 M.V.R. 1980 page 203

(Cour de district de l'Ontario).

Je n'entends pas évidemment
reprendre tous les motifs qui sont à la base des
décisions ci-devant mentionnés mais en raison du
fait que l'article 463 du Code de la sécurité
routière tient le propriétaire ou le locataire
responsable d'une infraction qui peut avoir été
commise par un employé ou préposé, que cet article

ne constitue pas une prohibition absolue puisque le propriétaire ou locataire peut obtenir un permis spécial de circulation et vu le montant plus que substantiel que peut être appelé à payer à titre d'amende un contrevenant audit article 463, je ne suis pas prêt à fermer la porte à une défense de diligence raisonnable et dans les circonstances je suis d'opinion qu'il s'agit d'une infraction de responsabilité stricte.

Examinons donc la défense de diligence raisonnable qui fut présentée par la prévenue. Il est tout d'abord à noter que le chauffeur du camion n'a pas été entendu. Seul le fut monsieur Pierre Gauthier, son directeur des ventes. Son témoignage à cet égard s'étant limité à expliquer que son employé ne pouvait peser le chargement avant de quitter le port de Montréal et que des instructions avaient été données au chauffeur de se conformer à la réglementation, je reprendrai les propos suivants de l'honorable juge André Trottier dans la cause de

TRANSPORT A.M.C. INC

vs

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DE
LA PROVINCE DE QUÉBEC (supra)

"En droit, il est vrai que la diligence raisonnable constitue un moyen d'excuse pour la personne à qui l'on veut imputer une responsabilité en raison de l'acte d'un tiers.

Ainsi, un employeur, personne physique ou morale, poursuivi pour une infraction commise par un employé dans le cours de son travail, peut invoquer ce moyen libératoire lorsqu'il a pris des mesures normales et appropriées afin que l'exercice de l'activité accomplie

reste ligitime.

Mais, dans le cas sous étude, s'agit-il bien d'infractions commises en dépit de mesures préventives destinées à éviter leur commission? La preuve est négative sur cet aspect capital de la question. Elle ne révèle aucune directive précise à l'employé-camionneur, aucun système de contrôle, ni aucune surveillance adéquate de l'employeur sur l'ensemble des véhicules routiers en cause."

J'ai en preuve que des directives furent données par la prévenue à ses chauffeurs de se conformer à la réglementation. Prenant pour acquis que ces directives soient suffisamment précises, ce dont je doute, je n'ai pas contre aucune preuve quant à un suivi en regard de telles directives soit contrôle ou surveillance adéquate qui aurait été exercé par l'employeur. Dans ces circonstances, la défense a failli dans sa preuve de diligence raisonnable et elle sera en conséquence déboutée de ce second moyen.

EN CONSÉQUENCE POUR CES

MOTIFS:

La Cour maintient la dénonciation et déclare la prévenue coupable de l'infraction y reprochée.

BERNARD CARON
Juge
Cour municipale de Laval.

Procureur de la Couronne:
Me Isabelle Roy

Procureur de la défense:
Me Guy Parenteau