

**Décision : MERC03-00159**

**Numéro de référence : MD1-02629-8**

Date de la décision : Le 18 juillet 2003

Objet : VÉRIFICATION DU COMPORTEMENT

Endroit : Montréal

Dates de l'audience : Les 17 avril 2001,  
14 et 18 juin 2001,  
18 et 19 septembre 2001,  
18 janvier 2002 et  
du 8 au 12 avril 2002

Présent : Pierre Gimaiel  
Vice-président

---

Personne(s) visée(s) :

6-M-30034C-142-P

**COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**  
Bureau 1000  
545, boul. Crémazie Est  
Montréal (Québec)  
H2M 2V1

- agissant de sa propre initiative -

NIR : R-556684-0

**3825558 CANADA INC.**  
(Power Transportation)  
48, rue de L'Industrie  
L'Assomption (Québec)  
J5W 2V1

- intimée -

Procureur de la Commission : Me Maurice Perreault  
Procureur de l'intimée : Me Benoit Côté

**Les faits**

La Commission a expédié, par poste certifiée, le 30 mars 2001, à 3825558 CANADA INC., (faisant affaires sous le nom et la raison sociale de Power Transportation), ci-après appelée « POWER » un avis d'intention et de convocation en vertu des articles 26 à 38 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*<sup>1</sup>. L'intimée, qui a acquis tous les véhicules de 9061-2110 Québec inc. (faisant affaires sous le nom et la raison sociale de Discover) ci-après appelée « Discover », fut convoquée afin d'analyser son comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires dans le cadre de cette loi.

L'avis d'intention réfère au fait que l'intimée serait une entreprise liée à Discover, compagnie déclarée totalement inapte et qui a vu la cote rattachée à son inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds abaisser de « satisfaisant » à « insatisfaisant », par la décision MCRC01-00031 rendue le 27 février 2001. On reproche à l'intimée d'avoir fait l'acquisition de la majorité des véhicules de Discover le 28 février 2001, alors qu'elle ne pouvait les céder sans en obtenir l'autorisation préalable de la Commission, ce qui eût pour effet de contourner la sanction imposée à cette compagnie. Il est aussi reproché à M Rémi Tétrault, alors président de l'intimée, d'avoir fourni des informations mensongères lors de l'inscription de POWER au Registre, le 15 novembre 2000. Le dossier d'évaluation continue du comportement de l'intimée à la Société de l'assurance automobile du Québec, ci-après « la Société » démontrait aussi des infractions au *Code de la sécurité routière*<sup>2</sup>.

Lors de l'audience tenue pour la vérification du comportement, le 17 avril 2001, l'intimée n'est ni présente ni représentée. Selon les informations obtenues du service de courrier, Sylco Express, le matin même de l'audition, la procédure ne lui avait pas été signifiée. Dans ces circonstances, l'audience est remise à une date à être déterminée après la reprise du processus de signification. L'audition de l'affaire a donc débuté les 14 et 18 juin 2001.

---

<sup>1</sup> L. R. Q. , c. P-30.3

<sup>2</sup> L. R. Q. , c. C-24.2

Le 5 juillet 2001, soit après que l'audition fut commencée, le procureur de l'intimée réitérait une demande de réévaluation de la cote attribuée à Discover, introduite préalablement par M Stéphane Chagnon, dans une lettre datée du 15 avril 2001. Cette demande avait pour but d'obtenir que la déclaration d'inaptitude totale prononcée à l'encontre de ses dirigeants, en l'occurrence Mme Manon Choquet et M Stéphane Chagnon, soit levée et que la cote soit réévaluée à « conditionnel ». Par la décision MRC01-00031 du 27 février 2001, la Commission avait effectivement décrété la déclaration d'inaptitude totale de Discover qu'elle a aussi rendue applicable à ses administrateurs. La cote de l'entreprise avait alors été modifiée de façon à ce qu'elle comporte la mention « insatisfaisant ».

Le 26 juillet 2001, le procureur des demandeurs requérait de la Commission que la demande de réévaluation de cote (MD1-03113-2) soit entendue avant la continuation de la présente affaire. La Commission, jugeant ne pas devoir changer l'ordre des audiences annoncées, procéda plutôt, les 18 et 19 septembre, à l'audition du dossier de vérification du comportement de POWER. Il fut déterminé que l'affaire serait prise en délibéré sur réception de pièces à produire, au plus tard le 25 septembre 2001.

Une audience fut tenue à Montréal, les 2 et 3 octobre 2001 pour entendre la demande de réévaluation de cote de Discover. Ajournée à la suite de ces deux premières journées, l'affaire fut continuée, en fonction de la disponibilité des parties, les 16, 17, 18 janvier 2002 et du 8 au 12 avril 2002 inclusivement. La Commission consent alors à la requête du procureur de l'intimée et lui accorde un délai pour lui permettre de déposer des jugements concernant certains événements évoqués en cours d'audition avant de prendre l'affaire en délibéré.

Les affaires MD1-03113-2 et MD1-02629-8 sont intimement liées. En effet, tous les véhicules de Discover ont été acquis par POWER le lendemain de la date à laquelle la décision MRC01-00031 fut rendue. De plus, Mme Choquet et M Chagnon oeuvrent présentement dans cette dernière compagnie. Lors de l'audition de la demande visant à réévaluer la cote de Discover et à lever la déclaration d'inaptitude totale de ses administrateurs, une réouverture d'enquête fut décrétée dans la présente procédure de vérification du comportement de POWER afin que certains témoignages et une partie des pièces déposées soient conséquemment versés dans les deux dossiers.

Au total, les deux causes nécessitèrent 16 jours d'audition au cours desquels les témoignages de 26 personnes furent entendus. Plus de 160 pièces y furent déposées. Les affaires furent prises en délibéré lors du dépôt du dernier document le 28 octobre 2002.

***La loi applicable***

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* a pour principal objectif d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau. À cette fin, elle donne à la Commission le pouvoir de prendre plusieurs mesures visant à accompagner les transporteurs délinquants afin qu'ils amendent leur comportement et qu'ils remédient aux lacunes constatées par l'instauration de mesures correctives appropriées aux problèmes de gestion de la sécurité identifiés. Elle détient aussi l'autorité nécessaire pour sanctionner et déclarer l'interdiction de circuler aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds ayant mis en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou ayant transgressé une décision de la Commission.

C'est principalement en regard des articles 26 à 33 ci-après reproduits que le comportement de l'intimée sera analysé :

« 26. De sa propre initiative ou après examen d'une proposition ou d'une demande faite par la Société ou toute autre personne, la Commission peut, lorsqu'elle constate une dérogation aux dispositions de la présente loi, du Code de la sécurité routière ou d'une autre loi visée à l'article 23, prendre avec diligence l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

1° interdire la mise en circulation ou l'exploitation de tous ou de certains des véhicules lourds possédés ou exploités par une personne;

2° déclarer l'inaptitude totale ou partielle d'un propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds;

3° rendre applicable aux associés ou aux administrateurs d'une personne morale, dont elle estime l'influence déterminante, la déclaration d'inaptitude totale qu'elle prononce;

4° imposer des conditions particulières, entre autres, quant à la catégorie de véhicules lourds pouvant être utilisés, à leur capacité, à leur état mécanique, à la qualification de leurs conducteurs, aux heures de conduite, aux charges et dimensions, aux rapports devant être produits, aux cautionnements devant être fournis ou quant aux équipements de sécurité ou de contrôle devant être intégrés au véhicule lourd, dans le but de maintenir le droit de circuler ou d'exploiter;

5° dans le cas d'une personne dont elle considère les activités d'intérêt public, nommer, pour la période qu'elle fixe et aux frais de celle-ci, un administrateur réputé exercer seul tous les pouvoirs du conseil d'administration à l'égard de l'utilisation de tout véhicule lourd;

6° nommer, pour la période qu'elle fixe et aux frais de la personne visée, un surveillant qui fera rapport à la Commission sur la mise en circulation et l'exploitation des véhicules lourds utilisés par cette personne;

7° identifier parmi les employés d'une personne visée ceux qui devront assister, aux frais de cette personne et

dans les délais et aux conditions que détermine la Commission, à des cours de formation dans divers domaines d'activités reliés à la sécurité, selon le cas, du transport des personnes ou des marchandises ou à la protection du réseau routier;

8° radier, pour au plus 5 ans, les intermédiaires en services de transport de la liste visée à l'article 15 ou imposer des conditions au maintien de leur inscription lorsque leurs pratiques mettent en danger la sécurité des usagers du réseau routier ou compromettent l'intégrité de ce réseau;

9° conclure des ententes administratives avec toute personne inscrite;

10° prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable.

De même, un propriétaire, un exploitant ou un intermédiaire en services de transport peut demander à la Commission de se saisir de son dossier afin, notamment, de conclure une entente visée au paragraphe 9° du présent article. »

« **27.** La Commission déclare totalement inapte la personne qui :

1« à son avis, a mis en péril, par ses agissements ou ses omissions, la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis de façon significative l'intégrité de ce réseau; »

2° a fourni un renseignement faux au regard des paragraphes 1° ou 3° du premier alinéa de l'article 7;

3° a contrevenu à une décision de la Commission la visant ou à une entente administrative convenue avec elle;

4° a été déclarée coupable d'un acte criminel relié à l'utilisation d'un véhicule lourd et pour lequel elle n'a pas obtenu de pardon;

5° a été l'objet d'une décision d'une autre autorité administrative, visée par un accord conclu selon l'article 8, lui interdisant de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd. »

« **28.** La Commission déclare aussi totalement inapte la personne qui, à son avis, met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ce réseau en dérogeant de façon répétée et habituelle à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière ou d'une autre loi visée à l'article 23. »

« **29.** La Commission déclare partiellement inapte la personne qui :

1° à son avis, a mis en danger, par ses agissements ou ses omissions, la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis l'intégrité de ce réseau;

2° a cessé d'être, le cas échéant, titulaire d'un permis visé à l'article 50.0.6 de la Loi concernant la taxe sur les carburants, inscrite au registre établi par l'article 58 de la Loi sur la publicité légale des entreprises individuelles, des sociétés et des personnes morales ou

inscrite en vertu de l'article 290 de la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles;

3° n'a pas acquitté une amende qui lui est imposée en vertu de la présente loi, de la Loi sur les transports, du Code de la sécurité routière ou d'une disposition législative ou réglementaire visée par l'article 519.65 du même code et ayant fait l'objet d'une entente avec la Société, à moins qu'un appel ait été logé;

4° a refusé de se soumettre à une inspection ou a nui au travail d'une personne autorisée par la loi à effectuer une inspection. »

« 30. La Commission, lorsqu'elle déclare l'inaptitude totale d'une personne, lui attribue une cote comportant la mention « insatisfaisant ». Cette déclaration entraîne une interdiction de circuler ou d'exploiter. La Commission notifie sa décision à la personne concernée. »

« 31. Une personne déclarée totalement inapte ainsi que, le cas échéant, ses associés ou administrateurs visés au paragraphe 3 de l'article 26 ne peuvent présenter, tant personnellement que pour une société ou une personne morale qu'ils contrôlent ou dont ils sont les administrateurs, une demande d'inscription avant que ne se soit écoulé le délai fixé par la Commission pour ce faire. Ce délai ne peut excéder 5 ans. »

« 32. La Commission, lorsqu'elle déclare l'inaptitude partielle d'une personne, lui attribue une cote comportant la mention « conditionnel » et assortit son inscription des conditions particulières qu'elle détermine. <sup>3</sup> La Commission notifie sa décision à la personne concernée. »

« 33. Une personne déclarée totalement ou partiellement inapte ne peut céder ou autrement aliéner les véhicules lourds immatriculés à son nom sans le consentement de la Commission qui doit le lui refuser lorsqu'elle estime que la cession ou l'aliénation aurait pour objet de contrarier l'application de la mesure administrative imposée. » (version antérieure au 21 juin 2001)

Les articles 27 et 28 enjoignent donc la Commission de bannir des routes du Québec les transporteurs dont le comportement a mis en péril la sécurité des utilisateurs du réseau routier ainsi que l'intégrité de celui-ci, en dérogeant de façon répétée et habituelle à une disposition des lois et règlements applicables ainsi que ceux qui ont transgressé une décision de la Commission. C'est dans le cadre de l'exercice de ce pouvoir que la Commission, à la suite de l'analyse du comportement de Discover, a décidé de sanctionner l'entreprise et ses administrateurs, en déclarant leur inaptitude totale et en attribuant la cote « insatisfaisant » à la personne visée.

### **Mise en contexte**

Il fut admis, dès le début de l'audience, que les employés de Discover avaient été affectés au service de la compagnie POWER. Les véhicules

---

<sup>3</sup> Souligné par le soussigné

lourds qu'elle détenait, à l'exception d'une remorque, lui ont aussi tous été transférés. Il est donc évident que POWER prenait alors la relève de Discover qui, à la suite de la décision de la Commission, ne pouvait plus opérer officiellement en tant que transporteur.

Dans l'affaire MD1-03113-2, soit la demande de réévaluation de cote de Discover, la Commission a dû analyser le fonctionnement de POWER, compagnie au sein de laquelle oeuvraient M Stéphane Chagnon et Mme Manon Choquet au moment de l'audience, afin de déterminer si elle pouvait lever l'interdiction de mettre en circulation un véhicule lourd sur le réseau routier québécois dont ils sont frappés. Ce transporteur est, dans les faits, la continuité de Discover. C'est pourquoi plusieurs des éléments de preuve et certains témoignages qui ont été versés dans le dossier de demande de réévaluation de cote de ce transporteur sont aussi considérés dans la présente affaire.

Il faut aussi préciser que, bien que M Chagnon ne soit pas actionnaire de POWER, il en est l'âme dirigeante. Ce fait a pu être constaté en audience par sa façon constante d'intervenir, de répondre aux questions et de conseiller les actionnaires et prétendus dirigeants de l'intimée. De plus, sa participation active aux débats et aux interrogatoires ne laisse place à aucun doute sur la position de contrôle qu'il occupe dans les deux entreprises. L'analyse a donc porté sur l'attitude et les agissements des dirigeants de la nouvelle compagnie qui a acquis les véhicules lourds et qui a recruté la majorité des employés de Discover.

### **La preuve**

Lors de l'audition portant sur POWER, la Commission entend plusieurs personnes, dont :

- Mme Nicole Simard, cadre intermédiaire à la Direction des services aux entreprises et immatriculations à la Société;
- Mme Manon Dulude, secrétaire du vice-président au Crédit, G. E. Capital Canada inc.;
- Mme Hélène Poirier, technicienne en administration à la Société;
- M Marcel Murette, contrôleur routier à la Société;
- M André Péliissier, sergent au Contrôle routier de la Société;
- M Jean-Claude Daignault, contrôleur routier à la Société;
- M Pierre-Paul Bourassa, technicien chez Cancom;
- M Gilles Savard, sergent au Contrôle routier de la Société;
- M Denis Barette, contrôleur routier à la Société;
- M Pierre Rochon, directeur des Opérations et secrétaire-trésorier chez POWER et, depuis le 17 septembre 2001, président de l'intimée;
- M Robert Papineau, comptable agréé;
- M Rémi Tétrault, policier à la retraite et président de 9100-7492 Québec inc., principale actionnaire de l'intimée;
- M Michel Delarue, responsable de la qualité et chargé de projet chez Aciers Lagüe;

- M Marco Castura, directeur de la mécanique chez l'intimée;

Les témoignages de MM Stéphane Chagnon, directeur général de Discover et directeur de la Section Québec chez POWER; Gerry Lemay, actionnaire de POWER et présentement directeur des Ventes chez Transforce; Michel Fradette, inspecteur au Service de l'inspection et de la vérification de la Commission, ainsi que de Mme Judith Hinds, Safety Program Manager au U.S. Department of Transportation - Federal Motor Carrier Safety Administration (US-DOT), sont versés dans les deux dossiers, tout comme certaines des pièces produites au cours des audiences.

### ***Évaluation du comportement du propriétaire et exploitant***

La compagnie POWER, bien qu'elle soit inscrite au Registre depuis le 15 novembre 2000, a débuté ses opérations de transport le 28 février 2001. L'évaluation continue de l'état de dossier du propriétaire et exploitant de véhicules lourds couvrant la période du 1<sup>er</sup> juillet 1999 au 4 juin 2001 se détaille de la façon suivante :

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	0/4
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	10/11
Conformité aux normes de charges	1/12
Implication dans les accidents	0/8
Comportement global de l'exploitant	11/16

Durant la période qui s'est échelonnée sur plusieurs mois, pendant laquelle se sont tenues les audiences concernant POWER et Discover, des mises à jour de l'état de dossier de l'intimée à la Société furent déposées. On y remarque une détérioration rapide en raison de l'accumulation de points découlant d'infractions relevées par les agents de la Société. La dernière mise à jour, qui couvre la période du 9 avril 2000 au 8 avril 2002, se détaille ainsi:

Évaluation du propriétaire :	
Sécurité des véhicules	0/6
Évaluation de l'exploitant :	
Sécurité des opérations	52/21
Conformité aux normes de charges	8/20
Implication dans les accidents	0/12
Comportement global de l'exploitant	60/34

Dans la zone « Sécurité des véhicules », aucun événement n'a été considéré, ce qui démontre une bonne gestion de l'entretien des véhicules. Par contre, on constate que la plupart des points accumulés, soit 52 sur un seuil à ne pas atteindre de 21, sont inscrits dans la zone « Sécurité des opérations ».

À la liste des infractions on retrouve un excès de vitesse; des signalisations non respectées; des dérogations en regard de permis spéciaux de circulation; des chargements non conformes ou à hauteur excessive; des dérogations aux fiches des heures de conduite et des excédents de charges. Selon l'état du dossier d'évaluation du 8 avril 2002, des constats sont émis pour 40 des infractions qui y sont consignées tandis qu'à cette date un jugement de culpabilité a déjà été rendu dans 12 affaires.

La divulgation de la preuve démontre que des événements peu orthodoxes marquent déjà l'histoire de la jeune entreprise. Ainsi :

- à la fin du mois de décembre 2001, POWER a récupéré une remorque, remise par les contrôleurs de la Société, sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire à cet effet. Pour sa part, M Chagnon soutient que la compagnie était dans son droit, ayant préalablement communiqué par téléphone avec la Société. Il est à noter que lors de ce même incident, la cargaison récupérée a heurté un viaduc sur l'Autoroute 640;
- le 7 février 2002, M Denis Hogue était arrêté au volant d'un véhicule appartenant à POWER, alors que son permis de conduire était sous sanction;
- le 18 mars 2002, M Jean-Marc Chevalier est intercepté à Trois-Rivières. Une surcharge de 4 160 kg est alors constatée. Le rapport de l'agent de la Société fait mention de la déclaration du conducteur à l'effet qu'il lui avait été demandé, par M Chagnon, d'emprunter la Route 153 afin d'éviter les postes de pesée. En étant à sa première journée de travail, il s'est involontairement engagé sur la mauvaise route et il a dû se présenter à la balance;
- le 23 mars 2002, un véhicule de la compagnie fut intercepté à la sortie du pont Pierre-Laporte, à Québec, avec un excédent de charge de 20 090 kg;
- dans la nuit du 27 mars 2002, POWER a rapporté un vol d'un camion et de sa cargaison. Il fut miraculeusement retrouvé sur un viaduc de la rue Henri-Bourassa, par M Rémi Tétrault. Le véhicule fut par la suite escorté par la Sûreté municipale jusqu'au Port de Montréal qui était la destination finale de la cargaison. Intercepté à cet endroit par les agents du Contrôle routier, une surcharge de 11 200 kg fut constatée alors que le mouvement fut effectué durant la période de dégel. De plus, la compagnie ne détenait pas le permis spécial requis

autorisant le déplacement;

- le 5 avril 2002, sur l'Autoroute 40, à Montréal, un véhicule de POWER en provenance de Guelph, en Ontario, s'est avéré avoir dépassé de 12 950 kg la charge maximale autorisée, sans détenir de permis spécial. M Chagnon a soutenu que son permis général autorisait la compagnie à transporter la charge constatée. Pour sa part, le rapport du contrôleur routier indique que la classe 5 du permis général qu'elle détient n'autorise pas la circulation d'un véhicule hors normes en regard de la charge durant la période de dégel.

Ces événements démontrent une délinquance répétitive à l'égard du respect des lois et de la réglementation applicables dans le domaine du transport. Il est difficile de déterminer si les manquements découlent d'une négligence chronique de la part des gestionnaires de l'entreprise ou d'un manque de connaissance en cette matière. Il est facile de tracer un parallèle entre le comportement de POWER et de Discover, les deux entreprises démontrant un manque flagrant de respect envers l'autorité et ses représentants.

Le comportement de POWER est répréhensible. Cette compagnie, créée de toute pièce afin de pallier, le cas échéant, à l'incapacité de Discover de fonctionner si elle était sanctionnée par la Commission, traîne dans son sillon les carences de gestion de la sécurité constatées chez cette dernière. Tout au long de l'audience, il apparaît que l'âme dirigeante de POWER est M Stéphane Chagnon, soit la même personne qui contrôlait Discover et ce, même s'il est présentement frappé d'une interdiction d'exploiter ou de mettre en circulation un véhicule lourd.

#### ***Liens entres Discover et POWER***

POWER a pris possession des véhicules de Discover et a exécuté ses contrats de transport à partir du 28 février 2001, soit le lendemain de la date à laquelle la décision MCRC01-00031 fut rendue. Cette compagnie a été mise sur pied par M Chagnon lorsqu'il a pris conscience des conséquences possibles que pouvait entraîner la procédure de vérification de comportement entreprise par la Société et la Commission à l'endroit de la compagnie Discover et de ses administrateurs. Il a alors réuni trois nouveaux actionnaires, soit MM Rémi Tétrault, un ami personnel et employé à temps partiel de Discover, Gerry Lemay, possédant une bonne expérience dans le développement de marché en transport de biens, ainsi que Pierre Rochon, employé de Discover.

Dès sa création, cette compagnie a fourni des informations erronées à la Commission. En effet, M Rémi Tétrault introduisait, le 15 novembre 2000, une demande d'inscription de la nouvelle compagnie au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, soit après que Discover ait reçu l'avis d'intention et de convocation relatif à la vérification de son comportement. Au formulaire, il a indiqué qu'à cette date la compagnie était propriétaire de 16 camions-tracteurs. Or, cette information était mensongère puisque ce n'est que le 28 février 2001 que POWER a pris possession des véhicules de Discover. Par contre, elle démontre bien la volonté du transporteur à se préparer à accueillir les véhicules de Discover et à continuer éventuellement l'exploitation de ses services. Comme le laissent entrevoir les différents éléments de preuve déposés et les témoignages entendus, POWER a effectivement pris en charge la continuité des opérations de Discover le 28 février 2001.

La structure financière de POWER recèle la preuve que cette compagnie ne constitue qu'un leurre dont le seul objectif est d'éviter que les opérations de Discover ne soient interrompues par la déclaration d'inaptitude totale décrétée à son égard et à l'encontre de ses dirigeants, Mme Choquet et M Chagnon. Elle a été constituée par trois actionnaires, MM Rémi Tétrault, sous le couvert de la compagnie 9100-7492 Québec inc., ainsi que MM Pierre Rochon et Gerry Lemay. Ce dernier a clairement indiqué, au cours de son témoignage, que l'argent qui était investi par M Tétrault dans POWER n'était en fait que les revenus générés par les comptes à recevoir de Discover qui étaient transférés à POWER sous la forme d'investissements de la compagnie numérique de M Tétrault. Il souligne même que lui et ses partenaires dénommaient M Chagnon, « la banque ». Sur ce point, en réponse aux questions de la Commission sur la provenance des centaines de milliers de dollars qu'il a investis dans POWER, M Tétrault s'est d'abord restreint à dire qu'ils provenaient d'amis investisseurs qui lui font confiance et dont il n'avait pas à donner les noms.

Le témoignage de M Lemay qui est un des protagonistes, avec les deux autres actionnaires de POWER et M Chagnon, de la naissance et de la croissance de la nouvelle compagnie, donne une explication raisonnable de la source de l'argent investi.

Dans ces conditions, il n'est donc pas surprenant que le 28 février 2001, soit le lendemain de la date à laquelle la Commission retirait à Discover le droit de mettre en circulation et d'exploiter des véhicules lourds, ses camions et ses remorques soient cédés à la compagnie POWER. Par ce geste,

Discover dérogeait à l'article 33 de la loi, puisqu'elle n'en avait pas obtenu l'autorisation préalable de la Commission. M Chagnon et ses complices ont tout simplement réussi à transférer les véhicules de Discover à POWER, par immatriculation à la Société, avant que la décision MCRC01-00031 ne soit signifiée à l'organisme.

Le souci du détail les a même poussés à établir les contrats de vente intervenus entre Discover et POWER à la date du 15 février 2001. Or, il appert du témoignage de M Gerry Lemay, qu'ils n'auraient été signés que le 3 mars 2001. Ce geste prémédité a été posé dans le but de permettre au procureur de l'intimée de soutenir l'interprétation que la cession d'un véhicule prend effet lors de la signature du contrat de vente et non lors de son transfert à la Société.

Pour sa part, M Chagnon a expliqué que son intention était vraiment de se départir des véhicules et de la clientèle de la compagnie afin de laisser place à la relève. La Commission est d'avis que s'il en avait été ainsi, il aurait procédé au transfert des véhicules bien avant que la décision ne soit rendue. Il est important de noter que tout était prêt et que la compagnie acquéresse des véhicules avait déjà été inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, même si elle n'en possédait aucun. M Chagnon avait tout planifié afin que ses camions puissent continuer à rouler sous le couvert de POWER, advenant que la décision de la Commission sanctionne Discover. De cette façon, on a pu éviter que la sanction découlant de la décision MCRC01-00031 s'applique. La compagnie POWER s'est donc substituée à Discover dans le seul but de contrevenir à la décision de la Commission et de contourner la sanction.

Mme Judith Hinds, du US-DOT, indique, quant à elle, que la compagnie POWER est considérée comme étant une entreprise détenue par M Chagnon et qu'une cote générale « conditionnel » lui a été attribuée par la juridiction voisine, le 27 septembre 2001. À ses yeux, POWER est tout simplement la nouvelle entreprise par laquelle M Chagnon a remplacé Discover et ce, malgré le fait que les actionnaires de POWER ne sont pas les mêmes.

Elle a déposé un tableau-synthèse concernant la cote attribuée aux entreprises que son administration considère comme étant sous le contrôle de M Chagnon. On y retrouve des dates spécifiques, entre la période du 25 janvier 1990 et du 27 septembre 2001, auxquelles ces compagnies, dont POWER, se sont vu attribuer une cote comportant les mentions « conditionnel » ou « insatisfaisant ».

### ***Analyse de la preuve***

Les événements inscrits à l'état de dossier du transporteur à la Société démontrent que le comportement à risque est aussi présent chez POWER. Des surcharges en temps de dégel, dont une de plus de 20 000 kg sont inadmissibles face à l'intégrité du réseau routier. Plusieurs infractions au *Code de la sécurité routière* y sont aussi consignées. De plus, l'incident du viaduc de l'Autoroute 640, survenu en décembre 2001, démontre la façon cavalière et périlleuse avec laquelle sont exploités les services de transport.

On peut aussi constater que les relations avec les agents du Contrôle routier semblent aussi tendues et difficiles qu'elles ne l'étaient à l'époque où la compagnie fonctionnait sous le couvert de Discover. La prétention de l'intimée est à l'effet que la surveillance constante exercée par les contrôleurs routiers est la cause principale de l'accumulation des constats d'infractions apparaissant à son dossier à la Société. La Commission est d'avis qu'il est compréhensible et judicieux qu'une surveillance accrue des activités de cette entreprise, qui n'est que la continuité de l'entreprise délinquante Discover, soit effectuée.

La Commission ne peut faire porter à la Société et à ses agents, qui ont même vu certains de leurs collègues être séquestrés dans la cour de la place d'affaires de POWER, la responsabilité d'un tel état de fait. Ils sont investis de pouvoirs par l'État dans le but de faire respecter la réglementation et ce, à l'avantage de tous les utilisateurs du réseau routier, dont les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. La preuve démontre que POWER, tout comme Discover, manque de rigueur dans l'application de la réglementation. Ses multiples délinquances l'ont identifié, aux yeux des contrôleurs, comme étant un transporteur exigeant une surveillance continue, ce qui justifie pleinement leurs interventions. Ainsi, la Commission ne peut admettre que l'intimée ait laissé M Chagnon faire usage d'intimidation verbale à l'encontre des contrôleurs de la Société dont le travail est parfois ingrat et difficile.

Le comportement de POWER est donc tout aussi périlleux et réfractaire à l'autorité que ne l'était Discover. Il faut donc en conclure que la mentalité en regard de la sécurité n'a pas évolué de façon positive.

Le mensonge et la fourberie semblent avoir été institués dans la culture opérationnelle de POWER. En effet, selon les observations soulevées lors de l'audience, M Chagnon et Mme Choquet, tous deux dirigeants de Discover, ont agi de façon à contourner la décision MCRC01-00031. En effet, la sanction décrétée n'a jamais été appliquée. La création de la

compagnie POWER a permis à la demanderesse de transférer ses véhicules lourds à une nouvelle entité juridique qui s'est même permise de faire de fausses déclarations quant au nombre de véhicules qu'elle possédait, dès son inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission.

Une analyse plus approfondie de la composition de l'actionnariat de POWER démontre l'évidence du lien avec la compagnie de transport sanctionnée. L'actionnaire principal est la compagnie numérique 9100-7492 Québec inc., dont le seul actionnaire est M Rémi Tétrault. Ce dernier a été qualifié par M Gerry Lemay, un des deux autres actionnaires fondateurs de POWER, de « commissionnaire » de Discover. Le deuxième actionnaire, M Pierre Rochon, était, lui aussi, employé de Discover avant de former la nouvelle compagnie. Le troisième et dernier, M Gerry Lemay, est une personne connue dans le domaine du transport. Celui-ci n'a pas caché s'être laissé attirer par cette coalition d'intérêts gagnants qu'était à mettre sur pied M Chagnon et qui permettrait à Discover d'éviter la sanction, tout en lui donnant la chance de posséder sa propre entreprise de transport. Les actionnaires de POWER ont donc tous la caractéristique d'être issus de Discover.

Le témoignage assermenté de M Lemay à l'effet que l'argent investi par M Rémi Tétrault dans POWER n'est autre chose que les revenus générés par les comptes à recevoir de Discover est plausible.

À cet effet, M Tétrault a fait parvenir par télécopie, le 18 janvier 2002, une lettre expliquant que l'argent investi dans POWER provenait de lui-même et de deux américains dont il cite les noms. Cette pièce est cependant imprécise et n'indique pas l'ordre de grandeur de l'investissement de chacun. Dans la même missive, il soutient que l'argent a été versé comptant, à raison de 25 000 \$ par semaine « à même le compte Comdata de l'entreprise ». Or, Comdata, aux dires de M Chagnon, est la compagnie qui a le mandat de percevoir tous les comptes à recevoir de ses entreprises. Ce qui signifie que cet argent pourrait facilement provenir des comptes à recevoir de Discover.

En considération du fait que M Tétrault n'a déposé aucune preuve de l'existence réelle des deux investisseurs américains, ni des montants qu'ils ont avancés à l'entreprise, sa version est douteuse. Les réponses évasives de M Tétrault ajoutent à la crédibilité du témoignage de M Gerry Lemay à l'effet que M Chagnon est le bailleur de fonds de l'intimée, par le biais des comptes à recevoir de Discover. Ceux-ci y étaient, selon lui, réinvestis sous forme de mises de fonds faites par la

compagnie de M Rémi Tétrault. M Lemay, en spécifiant à la Commission que cet argent avait pour origine les comptes à recevoir de Discover, a donné une explication raisonnable de cette situation.

La Commission ne peut accepter une telle supercherie. Le comportement de l'intimée est répréhensible et indicateur de son insouciance envers les lois et les règlements en vigueur dans le domaine du transport par véhicules lourds. Son existence même constitue une transgression d'une ordonnance de la Commission. Cette façon désinvolte de prendre la relève de Discover, sanctionnée d'une interdiction de circuler et d'exploiter, et de recruter M Stéphane Chagnon à titre de gestionnaire principal depuis le début de ses opérations, est une démonstration éloquente de sa nonchalance envers l'importance des règles gouvernementales et des ordonnances émanant des organismes mandatés pour veiller à leur application.

La structure financière de l'entreprise et le fait que la compagnie numérique de M Tétrault détienne un lien sur tous les véhicules de POWER laissent présager une deuxième tentative de contourner toute sanction qui pourrait découler de la présente décision. En effet, il serait facile à la compagnie numérique de saisir les véhicules concernés et de continuer l'exploitation du système de transport, toujours à l'aide des mêmes ressources humaines et matérielles que POWER.

La Commission a l'obligation de voir au respect de ses décisions. Dans la présente affaire, les dirigeants de Discover, par la création de POWER, ont évité l'application de la sanction décrétée par la décision MRC01-00031. Or, le législateur, par les articles 31 et 33 de la loi, a clairement exprimé son désir d'empêcher les délinquants de s'esquiver des ordonnances qui les visent. Le comportement de M Chagnon et de ses acolytes nécessitent que la Commission prennent des mesures efficaces pour s'assurer du fait que les sanctions décidées puissent s'appliquer. Elle devra donc veiller, entre autres, à ce que les véhicules exploités par POWER ne soient cédés ou autrement aliénés que dans le but de permettre à cette dernière de continuer à rouler sur les routes du Québec sous le nom d'une autre compagnie, toujours contrôlée par les mêmes personnes.

Leur façon d'agir prouve leur connaissance de l'article 33 de la loi qui obligeait, à l'époque des événements dont il est question précédemment, la personne dont l'inaptitude partielle ou totale avait été déclarée à demander à la Commission l'autorisation préalable pour la cession de ses véhicules. Cette obligation, qui a été élargie à tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds dont le dossier d'évaluation est soumis à

la Commission par la Société, ne s'adresse qu'au cédant. Dans le cas présent, le cédant et le cessionnaire ne sont en réalité qu'une seule entité physique réelle. Elles ont les mêmes ressources humaines et matérielles, sont sises à la même adresse, ont la même clientèle et les mêmes obligations à honorer. Il est évident que POWER et Discover sont les visages différents d'un même transporteur qui a tenté d'échapper aux conséquences de son passé délinquant en dissimulant son identité réelle sous le voile corporatif d'une nouvelle compagnie.

La supercherie se démontre, hors de tout doute, par la procuration signée le 12 juillet 2001 par M Rémi Tétrault en faveur de M Stéphane Chagnon. Elle donne à ce dernier l'autorisation de prendre toute décision qu'il jugera opportune pour la compagnie 9100-7492 Québec inc. Elle stipule ainsi que « Monsieur Stéphane Chagnon, tiendra verbalement Monsieur Rémi Tétrault, au courant des décisions qu'il prendra en mon nom dans et pour la compagnie 9100-7492 QUÉBEC INC. ». Cette façon cavalière de définir la méthode par laquelle M Tétrault ayant investi, prétendument avec des bailleurs de fonds américains, des centaines de milliers de dollars dans une supposée nouvelle entreprise, demande à son gestionnaire principal, M Chagnon, de rendre des comptes, est, par son manque de sérieux, la preuve même de la supercherie mise en place pour bernier la Commission. Discover et ses administrateurs n'avaient plus le droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds sur le réseau routier québécois à compter du 27 février 2001, soit la date à laquelle la décision MRC01-00031 a été rendue. Ils l'ont fait par le biais d'une nouvelle compagnie dont deux des trois actionnaires, M Rémi Tétrault et M Pierre Rochon, étaient des employés de Discover ainsi que le troisième, M Gerry Lemay, était un ex-employé prodigue antérieurement évincé par M Chagnon, qui ont accepté de couvrir d'un voile corporatif la propriété réelle de M Chagnon et de M<sup>me</sup> Choquet.

Quant à l'argument du procureur de l'intimée à l'effet que la cession des véhicules a lieu lors de la signature du contrat de vente et non lors du changement d'immatriculation à la Société, la Commission est plutôt d'avis que le paragraphe 1<sup>o</sup> de l'article 2 de la loi établit que « sont des propriétaires de véhicules lourds les personnes dont le nom apparaît au certificat d'immatriculation [...] ».

C'est donc lors du changement d'immatriculation à la Société que prend effet la cession du véhicule au regard de cette loi. Ainsi, même si le contrat de vente eût été antérieur à la date de la décision, la cession réelle est survenue le 28 février 2001, soit le lendemain de la décision.

Ce fait constitue une dérogation à l'article 33 de la loi tel que libellé

à l'époque.

De plus, la Commission a de fortes appréhensions sur le fait que la stratégie des vases communicants, adoptée par M Chagnon dans le cas du transfert des véhicules de Discover à POWER, soit toujours latente. La Commission soupçonne que M Tétrault et lui se préparent à contourner la présente décision en transférant la propriété des véhicules exploités par POWER à une autre entité juridique. Dans les faits, les contrats des différentes transactions démontrent bien que la compagnie de M Tétrault, 9100-7492 Québec inc., qui est la principale actionnaire de POWER, détient un lien sur les véhicules de cette dernière. D'une part Discover a grevé les véhicules de POWER d'une hypothèque mobilière de façon à pouvoir les récupérer rapidement si la Commission décidait de réévaluer sa cote et, d'autre part, la compagnie de M Tétrault pourrait, en raison du financement qu'elle a consenti à POWER, mettre la main rapidement sur tout son matériel roulant advenant qu'elle se voie interdire la mise en circulation et l'exploitation de ses véhicules lourds.

Quant à M Tétrault, la Commission est d'avis que cette personne possède un comportement irresponsable et dangereux pour la sécurité des usagers du réseau routier par le fait qu'il ne maîtrise aucune des notions de base requises pour en assurer une saine gestion.

Afin de s'assurer de l'application de la sanction prononcée contre l'intimée, la Commission devra la rendre applicable à son actionnaire principal, 9100-7492 Québec inc., et à M Rémi Tétrault, afin d'éviter qu'ils réussissent, une fois de plus, à contrer l'application des mesures administratives imposées.

La cession des véhicules, le 28 février 2001, était donc illégale et M Chagnon était en connaissance de cause. S'il avait vraiment voulu vendre les véhicules, il l'aurait fait avant que la décision ne soit rendue le 27 février. C'est la démonstration la plus évidente que la transaction avait pour but d'éviter la sanction découlant de la décision.

Les dirigeants de Discover ont pu agir, une première fois, de façon à éviter complètement la sanction que leur avait imposée la Commission à la suite de l'analyse de leur comportement en regard de la sécurité routière. La duperie est énorme et constitue une démonstration sans équivoque du peu de respect de cette compagnie et de ses administrateurs principaux, M<sup>me</sup> Manon Choquet et M Stéphane Chagnon. La Commission ne peut tolérer que ses décisions ne soient pas respectées. La déclaration d'inaptitude totale appliquée à M Chagnon et à M<sup>me</sup> Choquet a déjà été prononcée par la décision MCRC01-00031 et leur demande de faire lever l'interdiction de

mettre en circulation un véhicule lourd a été rejetée par la décision MCRC03-00017. L'analyse des faits mis en preuve dans la présente affaire justifieraient amplement une décision similaire.

Le comportement des dirigeants de POWER est à ce point irresponsable qu'ils ne se sont nullement préoccupés de la décision rendue par la Commission et qu'ils continuent leurs opérations en transport, même s'ils savaient très bien qu'ils n'étaient pas en droit de le faire. M Chagnon a démontré à l'audience, par son implication constante dans tous les aspects administratifs et financiers de la compagnie POWER, qu'il est le maître des opérations de la nouvelle entité juridique, tout comme il l'était dans Discover. La Commission considère qu'il possède une influence déterminante au sein de l'entreprise, bien qu'il ne détienne aucune action.

POWER et Discover ont tenté de contourner la loi. Or, selon un principe général de droit, nul ne peut faire indirectement ce que la loi interdit de faire directement. Les agissements de Discover, de POWER, de Manon Choquet, de Stéphane Chagnon, de Rémi Tétrault et de sa compagnie numérique, 9100-7492 Québec inc., ainsi que de ses associés dans POWER, Pierre Rochon et Gerry Lemay, vont à l'encontre de l'objectif poursuivi par le législateur d'assurer la sécurité des utilisateurs du réseau routier en amenant les transporteurs délinquants à s'amender et en retirant de la route ceux qui sont périlleux ou dont la délinquance est répétitive.

La Commission, selon les dispositions des articles 26 et 27 de la loi, a le devoir de sanctionner un tel comportement. Elle va donc déclarer POWER qui est, dans les faits, la même entité physique que Discover et qui démontre un comportement similaire à cette dernière, totalement inapte. Cette déclaration entraîne l'interdiction de mettre en circulation et d'exploiter un véhicule lourd. Elle verra conséquemment la cote portant la mention « insatisfaisant » maintenue à son inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

Parce qu'ils ont contrevenu à la décision MCRC01-00031, la Commission va, comme lui en donne le pouvoir de l'article 27 de ladite loi, rendre applicable la déclaration d'inaptitude totale à 9100-7492 Québec inc., principale actionnaire de l'intimée, à son président et actionnaire unique, M Rémi Tétrault, ainsi qu'à M Pierre Rochon, président de POWER, tous deux ex-employés de Discover, ayant eux aussi participé à la manoeuvre visant à contourner la sanction. Elle va donc maintenir la cote portant la mention « insatisfaisant » à l'inscription de 9100-7492 Québec inc. au Registre.

Quant à M Gerry Lemay, après avoir été remercié de ses services chez Discover, son aventure en tant qu'actionnaire de POWER fut de courte durée puisqu'elle se termina par son départ prématuré. Il est évident qu'il a été partie à la stratégie mise en place par M Chagnon. Par contre, la Commission doit considérer le fait qu'il s'est dissocié de POWER, contrairement à MM Tétrault, Rochon et Chagnon. Il a aussi eu la franchise d'exposer les faits réels à la Commission, ce qui a permis d'obtenir un éclaircissement important sur les agissements de l'intimée. Par surcroît, il est difficile, dans le contexte de son départ prématuré, d'établir son niveau de complicité dans la gestion de la sécurité au sein de l'entreprise intimée. C'est pourquoi la Commission ne rendra pas l'inaptitude totale applicable à M Lemay.

### ***Conclusion***

Il ressort de la preuve et des témoignages entendus que POWER est une compagnie créée de toutes pièces par M Chagnon pour pallier à toute interdiction de circuler dont pouvait être frappée Discover. L'objectif étant de continuer les opérations de Discover, même si la mention « insatisfaisant » avait été attribuée à sa cote et que son droit de circuler et d'exploiter lui avait été retiré. Les véhicules ont pu être rapidement transférés à POWER par les dirigeants de Discover qui s'y étaient méticuleusement préparés avant même que la décision ne soit rendue.

Un transporteur sérieux et conscient de ses responsabilités aurait réagi à la décision du 27 février 2001 en cessant ses opérations et en mettant tout en oeuvre pour apporter, le plus rapidement possible, les améliorations requises dans le but d'implanter une saine gestion de la sécurité. Discover et POWER ont plutôt opté pour la solution de contourner la loi et de continuer l'exploitation des véhicules lourds, alors qu'elle leur était totalement interdite.

POWER est donc née du désir des administrateurs de Discover de contourner la sanction prononcée par la décision MCRC01-00031 et elle n'est que la continuité de la première entreprise. POWER, M<sup>me</sup> Manon Choquet ainsi que MM Stéphane Chagnon, Pierre Rochon, Rémi Tétrault et sa compagnie numérique, 9100-7492 Québec inc., sont tous coupables de complicité d'avoir contrevenu à la décision MCRC01-00031. L'article 27 de la loi ne laisse aucun autre choix à la Commission que de déclarer l'intimée totalement inapte en pareille circonstance. Tel que mentionné précédemment, la Commission va rendre applicable la déclaration

d'inaptitude totale à la compagnie numérique 9100-7492 Québec inc, sa principale actionnaire, à M Rémi Tétrault, président et actionnaire unique de cette dernière, à M Pierre Rochon, président de POWER, ainsi qu'à M Stéphane Chagnon et Mme Manon Choquet.

Il y a lieu de spécifier que la Commission, par la décision MRC01-00031, a déjà prononcé l'inaptitude totale de Discover ainsi que celle de M Stéphane Chagnon et de sa conjointe, Mme Manon Choquet, qui a été complice des agissements de son mari tout au long de la mise en place de la stratégie de POWER et de Discover.

Il faut aussi mentionner que l'intimée et 9100-7492 Québec inc. furent déclarées totalement inaptes le 12 février 2003 par la décision MRC03-00021 pour avoir contrevenu à l'article 27 (3) de la loi dans une autre affaire. Toutefois, la mise en application des déclarations d'inaptitude et de la cote « insatisfaisant » ne prirent effet qu'après que le Tribunal administratif du Québec se soit prononcé, sur la requête introductive d'un recours en suspension d'exécution de la décision contestée et qu'elle ait maintenu la décision de la Commission, le 18 juin 2003<sup>4</sup>. C'est pourquoi, par la présente décision, la Commission ne fera que maintenir la cote portant la mention « insatisfaisant » aux inscriptions de POWER et de 9100-7492 Québec inc.

### ***Impact de la loi***

Discover et ses administrateurs ont déjà introduit une demande de réévaluation de cote qui a été rejetée par la Commission dans sa décision MRC03-00017. Il est évident que ces personnes, tout comme l'intimée et les administrateurs touchés par la présente décision, auront le désir de recouvrer le plus rapidement possible le droit de circuler. Il convient, à ce stade de la décision, d'établir clairement le statut des personnes déclarées totalement inaptes afin qu'elles soient conscientes de la portée des sanctions découlant de la présente affaire. Pour y parvenir, il est nécessaire d'analyser l'économie générale de la loi.

Par l'entrée en vigueur de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, le législateur a voulu que tous les propriétaires et exploitants de véhicules lourds s'inscrivent au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds constitué à la Commission des transports du Québec. L'article 5 spécifie que seuls les

---

<sup>4</sup> 3825558 Canada inc. et 9100-7492 Québec inc. c. Commission des transports du Québec, SAE-M-082052-0302

propriétaires et les exploitants inscrits<sup>5</sup> au Registre ont le droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd sur un chemin ouvert à la circulation publique. Lors de l'inscription, la Commission attribue un numéro d'identification et une cote initiale, portant généralement la mention « satisfaisant ».

Cette loi « remédiateur » ayant pour but d'accroître la sécurité des usagers et de préserver l'intégrité du réseau routier, donne à la Commission, par ses articles 26 et suivants, les moyens d'intervention nécessaires à provoquer le changement d'attitude requis chez les transporteurs dangereux ou délinquants pour les amener à s'amender.

La Commission peut déclarer l'inaptitude partielle d'un transporteur, ce qui a pour effet, selon l'article 32 de la loi, de remplacer sa cote initiale par celle comportant la mention « conditionnel ». Cette cote constitue une modalité d'accompagnement de la personne inscrite qui doit respecter les conditions de redressement imposées par la Commission. Elle peut, lorsqu'elle a instauré les mesures correctives nécessaires à sa gestion de la sécurité et lorsqu'elle a démontré que le comportement à risque n'existe plus, obtenir de la Commission une réévaluation de sa cote, tel que stipulé à l'article 34.

Les articles 26, 27 et 28 établissent les circonstances desquelles peut découler la déclaration d'inaptitude totale. L'article 30, pour sa part, statue sur le fait que cette déclaration attribuée à la personne visée la cote portant la mention « insatisfaisant » et entraîne une interdiction de circuler ou d'exploiter tout véhicule lourd. Elle peut être rendue applicable aux associés ou aux administrateurs d'une personne morale dont la Commission estime l'influence déterminante. La déclaration d'inaptitude totale constitue le moyen ultime pour sanctionner et « sortir de la route » les transporteurs délinquants incorrigibles et périlleux ainsi que ceux qui ont transgressé une décision de la Commission.

Pour sa part, l'article 31 de la loi établit que « la personne déclarée totalement inapte ainsi que, le cas échéant, ses associés ou administrateurs visés au paragraphe 3<sup>o</sup> de l'article 26 ne peuvent présenter<sup>6</sup>, tant personnellement que pour une société ou une personne morale qu'ils contrôlent ou dont ils sont les administrateurs, une demande d'inscription avant que ne se soit écoulé le délai fixé par la Commission

---

<sup>5</sup> Souligné par le soussigné

<sup>6</sup> Souligné par le soussigné

pour ce faire [...] »<sup>6</sup>. Il permet à la Commission de repousser d'office, c'est-à-dire dès son introduction, une telle demande et ce, sans même avoir à en disposer par décision. Il est donc complémentaire à l'article 9 (3) et a pour but d'empêcher ces personnes de présenter des demandes d'inscription. Il assure ainsi la portée de la déclaration d'inaptitude totale et en confirme l'effet incontournable car il empêche la personne visée de présenter une demande pour obtenir une deuxième inscription en son nom ou par personne interposée durant le délai fixé à cette fin par la Commission.

Cet article introduit ainsi la notion de délai dans la sanction. Par ce libellé, le législateur a indiqué qu'une déclaration d'inaptitude totale ne peut être contournée durant une période de temps déterminée. La loi laisse à la Commission la discrétion d'établir la durée de ce délai en considération des faits reprochés à la personne visée, sans toutefois aller au-delà de 5 ans. Cette interdiction d'inscription démontre la volonté du législateur de s'assurer du fait que la personne déclarée totalement inapte ne pourra exploiter ou autrement mettre en circulation un véhicule lourd au moyen d'une deuxième inscription tant qu'elle n'aura pas démontré à la Commission qu'elle ne constitue plus un danger pour les usagers du réseau routier.

Cependant, la personne frappée d'une déclaration d'inaptitude totale peut se prévaloir des dispositions de l'article 34 durant la sanction. En référant à la personne inscrite<sup>7</sup> comme bénéficiaire potentiel d'une réévaluation de cote, cet article relie ce droit exclusivement à la personne inscrite au Registre. En effet, il est la suite logique des articles 29 et 32 qui définissent qu'un transporteur conserve son droit de circuler lorsqu'il est déclaré partiellement inapte. Son inscription au Registre est alors assortie d'une cote portant la mention « conditionnel » et de conditions particulières déterminées par la Commission qu'il se doit de rencontrer. Cette personne est donc en mesure, dès qu'elle le juge opportun, de venir démontrer à la Commission que les conditions ont été respectées et que le comportement à risque n'existe plus. Elle peut récupérer, le cas échéant, une cote comportant la mention « satisfaisant ». L'article 34 constitue aussi l'examen final que doit passer tout transporteur dont la cote a été abaissée à « insatisfaisant » avant de voir cette dernière réévaluée et de reprendre éventuellement la route.

---

<sup>7</sup> Souligné par le soussigné

L'article 9 (3) de la loi se lit comme suit :

« 9. La Commission doit refuser d'inscrire une personne dont la situation correspond à l'un ou l'autre des cas suivants :

[...]

3° elle, ou un de ses administrateurs, est l'objet d'une décision de la Commission lui interdisant, au moment où elle présente sa demande, de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd; »

Il oblige la Commission à refuser d'inscrire une personne lorsqu'elle-même, ou un de ses administrateurs, est l'objet d'une interdiction de circuler. Ce qui implique clairement que la réinscription n'est pas la procédure déterminée par la loi pour recouvrer le droit de circuler. Le libellé de cet article et celui de l'article 31 ont pour objectif d'éviter que la personne obtienne une deuxième inscription, à son nom ou au nom d'une autre personne, dans le but de contourner la décision rendue et de récupérer ainsi les droits qui ont été retirés. Il a aussi l'effet d'empêcher une personne déclarée totalement inapte d'obtenir une inscription avant qu'elle ait démontré que le comportement à risque n'existe plus et qu'il ne se répétera plus.

Il faut préciser ici que la loi définit clairement les conditions de refus d'inscription et qu'elle ne laisse aucune discrétion en cette matière à la Commission. Ainsi, en vertu de cet article, il est impossible pour une personne déclarée totalement inapte d'obtenir de la Commission une réinscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

L'article 34 devient alors, par la réévaluation de cote à « conditionnel » ou à « satisfaisant », le seul moyen pour une personne inscrite de récupérer son droit de circuler et d'exploiter ainsi que de faire lever la déclaration d'inaptitude totale et l'interdiction de présenter une demande d'inscription prononcées à son égard. En d'autres termes, la seule façon pour une personne inscrite déclarée totalement inapte de reprendre ses opérations en transport est de démontrer à la Commission, qui a pour sa part la responsabilité de s'en assurer, que le comportement à risque n'existe plus et qu'il ne se répétera plus. La personne sanctionnée prouve ainsi qu'elle est redevenue apte à exploiter un véhicule lourd.

Dans le dossier *Mario Cinelli c. Commission des transports du Québec*<sup>8</sup>, le

---

<sup>8</sup> SAE-M-080284-0212, le 30 juin 2003

Tribunal administratif du Québec statue que « de fixer un délai pour la durée de l'inaptitude est non seulement inapproprié (sic) pour le requérant, mais aussi non conforme aux articles 30 et 31 de la loi : [...] ». C'est donc dire que le législateur n'a pas cru utile de fixer un délai pour la durée de la sanction. Effectivement, la personne inscrite peut, en rencontrant les exigences de l'article 34, mettre fin à la déclaration d'inaptitude totale. Par contre, cet article constitue aussi la seule avenue qui donne à la Commission la discrétion nécessaire pour maintenir l'interdiction de circuler dans le cas où une personne inscrite déclarée totalement inapte ne se soit pas amendée. Le fardeau de la preuve revient alors au demandeur d'une réévaluation de cote de démontrer que son comportement à risque n'existe plus et qu'il ne se répétera plus.

L'article 34 a l'avantage de permettre à la Commission d'évaluer, à partir des faits et des preuves qui lui sont présentés, le niveau de dangerosité de la personne inscrite qui désire récupérer son droit de circuler ou d'exploiter. Il fait appel au jugement du commissaire pour disposer de la question, au lieu de s'en remettre aux conditions de refus d'inscription édictées aux articles 7 et 8 de la loi qui elles, ne sont pas nécessairement basées sur l'évaluation du comportement du transporteur et ne laissent que peu de place à interprétation.

L'article 26 (3) constitue lui aussi une mesure visant à empêcher qu'une personne déclarée totalement inapte puisse éviter la sanction prononcée contre elle. Dans ces circonstances, l'article 31 trouve sa raison d'être. En effet, il empêche le propriétaire ou l'administrateur de redémarrer ses opérations de transport sous le couvert d'un nouveau transporteur inscrit au Registre. C'est donc que le législateur a lié l'entreprise et son âme dirigeante. Il est évident qu'une personne morale est une « coquille vide » et que son comportement est le résultat de la philosophie des gens qui la dirigent. Le terme spécifique utilisé à l'article 26 (3) est « rendre applicable » la déclaration d'inaptitude totale de la personne inscrite. Cela signifie que si la déclaration d'inaptitude totale de cette dernière est levée à la suite d'une réévaluation de cote, il en va de même pour ceux à qui elle a été rendue applicable.

En cas de faillite de la personne inscrite ou d'une dissociation entre les administrateurs et la personne, la loi ne définit pas de procédure spécifique aux personnes visées à l'article 26 (3) leur permettant d'introduire unilatéralement une demande dont la conclusion recherchée est la levée de la déclaration d'inaptitude totale. Il y a donc obligation, comme le spécifie l'article 31, de fixer un délai relatif à l'interdiction

de présenter une demande d'inscription lorsque la Commission déclare l'inaptitude totale d'une personne. Dans ce cas, la Commission estime que l'interdiction de présenter une demande d'inscription s'applique alors dans son intégralité. Il est donc nécessaire de fixer un délai et de le motiver, tel que le stipule la décision du Tribunal administratif du Québec<sup>9</sup>.

### ***La décision***

La prépondérance de la preuve est à l'effet que POWER a mis en péril la sécurité des usagers du réseau routier ainsi que l'intégrité de celui-ci et qu'elle a contrevenu à une décision de la Commission en participant au transfert non autorisé des véhicules de Discover en sa faveur. La Commission déclare l'intimée totalement inapte. Elle la rend applicable à M Stéphane Chagnon et Mme Manon Choquet pour l'influence prédominante qu'ils ont eue dans les agissements de POWER.

Quant à sa principale actionnaire, 9100-7492 Québec inc., la déclaration d'inaptitude totale lui est aussi rendue applicable, en raison de son influence déterminante par sa participation financière et par les agissements de son président et seul actionnaire, M Rémi Tétrault, sur les opérations de l'intimée. La Commission décide aussi de rendre applicable la déclaration d'inaptitude totale à M Rémi Tétrault, président de 9100-7492 Québec inc. et gestionnaire chez POWER, ainsi qu'à M Pierre Rochon, actionnaire et président de POWER parce qu'ils ont eu une influence déterminante dans la gestion de la sécurité de l'intimée et pour leur complicité dans le fait d'avoir transgressé une décision de la Commission.

En conséquence du fait que ces personnes ont contribué à maintenir opérationnelles les ressources humaines et matérielles de Discover et ainsi contrevenu à la décision MRC01-00031 pendant une période de deux ans entre 2001 et 2003, la Commission fixe le délai pendant lequel elles ne pourront présenter une demande d'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds à deux ans. La durée de l'interdiction est déterminée en fonction du temps pendant lequel les actifs de Discover ont été maintenus en opération malgré l'interdiction de circuler et d'exploiter qui avait été prononcée par la Commission le 27 février 2001.

La déclaration d'inaptitude totale entraînant une cote comportant la

---

<sup>9</sup> Mario Cinelli c. Commission des transports du Québec, SAE-M-080284-0212, le 30 juin 2003

mention « insatisfaisant », la Commission maintient la cote attribuée présentement à l'intimée ainsi qu'à 9100-7492 Québec inc. puisque ces deux personnes inscrites se sont vu attribuer cette cote par la décision MCRC03-00021.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. DÉCLARE 3825558 CANADA INC. (faisant affaires sous le nom et la raison sociale de Power Transportation) totalement inapte.
2. MAINTIENT la cote actuelle de l'intimée comportant la mention « insatisfaisant ».
3. REND applicable à 9100-7492 Québec inc., principale actionnaire de l'intimée, et à son président, M Rémi Tétrault, ainsi qu'à MM Pierre Rochon et Stéphane Chagnon et Mme Manon Choquet, personnes ayant une influence déterminante chez l'intimée, la déclaration d'inaptitude totale de POWER.
5. MAINTIENT la cote actuelle de l'entreprise 9100-7492 inc. comportant la mention « insatisfaisant ».
6. INTERDIT à 3825558 CANADA INC. (faisant affaires sous le nom et la raison sociale de Power Transportation) et à 9100-7492 Québec inc. ainsi qu'à MM Rémi Tétrault, Pierre Rochon, Stéphane Chagnon et Mme Manon Choquet de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd sur le réseau routier québécois.
7. FIXE à deux ans la période pendant laquelle 3825558 CANADA INC. (faisant affaires sous le nom et la raison sociale de Power Transportation), 9100-7492 Québec inc., MM Rémi Tétrault, Pierre Rochon, Stéphane Chagnon et Mme Manon Choquet ne pourront présenter, tant personnellement que pour une personne morale qu'ils contrôlent ou dont ils sont les administrateurs, une demande d'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, c'est-à-dire jusqu'au 17 juillet 2005.

**MRC03-00159**

**No de décision :**

**Page : 26**

---

Pierre Gimaiel  
Vice-président

NOTE : L'avis ci-annexé, décrivant les recours à l'encontre d'une décision de la Commission, fait partie intégrante de la présente décision.