

Décision : MERC06-00053

**Numéros de référence : Q04-06814-3
Q05-80007-2
Q05-80009-8**

Date de la décision : Le 23 mars 2006

Objet : VÉRIFICATIONS DE COMPORTEMENTS

Endroit : Montréal

Dates de l'audience : Les 10 et 11 janvier 2006
Les 17 et 20 février 2006

Présent : Gilles Tremblay
Commissaire

Personnes visées :

N° de référence : Q04-06814-3

0-Q-30034C-972-P (1) **COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**
Bureau 1000
545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1

- Agissant de sa propre initiative -

NIR : R-040075-5 (2) **6192301 CANADA LTÉE**
1 Yonge Street, suite 1801
Toronto (Ontario)
M5E 1W7

(2) **DANIEL, Mrio**
37, rue Des Amadouviens
Sainte-Thérèse (Québec)
J7E 5S7

(3) **CHOQUET, Mnon**
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

CHAGNON, Stéphane
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

(Suite des parties à la page suivante)
(Suite des parties)

NIR : R-573771-4 (2) **9146-2929 QUÉBEC INC.**

(faisant affaires sous la raison
sociale de Transit MD)
37, rue des Amadouviens
Sainte-Thérèse (Québec)
J7E 5S7

NIR : R-564227-8

9117-2031 QUÉBEC INC.
(faisant affaires sous la raison
sociale de Freedom Transport)
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

- Intimés -

N° de référence : Q05-80007-2

1-M-30036C-222-P

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

- Agissant de sa propre initiative -

NIR : R-564227-8

9117-2031 QUÉBEC INC.
(faisant affaires sous la raison
sociale de Freedom Transport)
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

- (3) **CHOUQUET, Monon**
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

CHAGNON, Stéphane
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

- Intimés -

(Suite des parties à la page suivante)
(Suite des parties)

N° de référence : Q05-80009-8

1-M-30036C-224-P

- (1) **COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**
Bureau 1000

545, boul. Crémazie Est
Montréal (Québec)
H2M 2V1

- Agissant de sa propre initiative -

NIR : R-573771-4 (2) **9146-2929 QUÉBEC INC.**
(faisant affaires sous la raison
sociale de Transit MD)
37, rue des Amadouviens
Sainte-Thérèse (Québec)
J7E 5S7

NIR : R-040075-5 (2) **6192301 CANADA LTÉE**
1 Yonge Street, suite 1801
Toronto (Ontario)
M5E 1W7

(2) **DANIEL, Mario**
37, rue Des Amadouviens
Sainte-Thérèse (Québec)
J7E 5S7

(3) **CHOQUET, Monon**
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

CHAGNON, Stéphane
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

NIR : R-564227-8 **9117-2031 QUÉBEC INC.**
(faisant affaires sous la raison
sociale de Freedom Transport)
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

- Intimés -

Procureurs : (1) M Maurice Perreault
(2) M Ferdinand Roy
(3) M Benoit Côté
Côté Gosselin, avocats

La procédure

La Commission examine, sous la même preuve, trois dossiers afin de décider si ces personnes présentent des déficiences qui affectent leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd. Les personnes visées sont :

- N^s de référence : Q04-06814-3 et Q05-80009-8

6192301 CANADA LTÉE, M Mario Daniel, Mme Manon Choquet,
M Stéphane Chagnon, 9146-2929 Québec inc. (Transit MD) et
9117-2031 QUÉBEC INC. (Freedom Transport);

- N° de référence : Q05-80007-2

9117-2031 QUÉBEC INC. (Freedom Transport), Mme Manon Choquet et
M Stéphane Chagnon.

Le 28 septembre 2005, la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission a transmis aux intimés, par poste certifiée, des *Avis d'intention et de convocation* qui font état des déficiences reprochées¹. Elle a transmis des avis amendés le 4 janvier 2006 afin de prendre en compte les modifications apportées à la *Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds* (LPEVL) qui entraient en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Cette direction a aussi fait parvenir des citations à comparaître à MM Paul Sweeney, Robert Jamieson et Bruce McQueen. Ces personnes ne se sont pas présentées devant la Commission.

Le Service de l'inspection de la Commission a produit des rapports qui ont été transmis aux intimés en même temps que les avis. Ces rapports sont déposés au dossier afin d'informer la Commission des manquements, des mesures, des gestes ou des omissions des intimés pouvant être pertinents pour conclure à d'éventuelles déficiences.

M Stéphane Chagnon a choisi de ne pas retenir les services d'un procureur dans ses dossiers.

¹ Premier alinéa de l'article 37 de la LPEVL.

Le droit applicable

Ces dossiers sont examinés en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (LPECVL) qui établit des règles particulières 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.

La Commission doit décider si ces personnes présentent des déficiences en matière de conformité aux lois et règlements qui leur sont applicables, notamment en ce qui concerne les véhicules lourds, les qualifications des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de leur entreprise ou de toute entreprise qu'elles ont acquise³.

La Commission attribue une cote de sécurité « conditionnel » lorsque le dossier démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions⁴.

L'article 27 de la LPECVL prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité « insatisfaisant » lorsque :

« 1° à son avis, cette personne met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l'intégrité de ces chemins;

[...]

3° cette personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité « conditionnel », à moins que cette personne ne démontre que d'autres mesures ont permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de la condition;

4° un associé de cette personne ou, s'il s'agit d'une personne morale, un de ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « insatisfaisant »;

5° elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses associés, ses dirigeants, ses employés ou sur une entreprise visée au

² LPECVL, article 1.

³ LPECVL, article 28.

⁴ LPECVL, articles 12, troisième alinéa, et 28.

deuxième alinéa de l'article 32, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

La Commission peut appliquer à tout associé ou à tout administrateur d'une personne inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, une cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle attribue à cette personne inscrite.
[...] »

La personne dont le nom apparaît au certificat d'immatriculation du véhicule est le propriétaire. Celle qui offre des services de transport de biens est l'exploitant, qu'elle soit propriétaire ou non d'un véhicule lourd, qu'elle l'utilise en vertu d'un contrat de location, que le locateur fournisse ou non les services d'un conducteur⁵.

Enfin, une personne qui, contre rémunération, s'entremet directement ou indirectement dans une transaction entre des tiers ayant pour objet le transport est un intermédiaire. Seuls les intermédiaires inscrits à la liste de la Commission peuvent fournir de tels services⁶.

Les faits et la preuve

Bien que la Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise, elle ne mentionnera que les faits nécessaires à sa prise de décision.

Les faits suivants sont non contestés ou admis par les parties au dossier :

1. Depuis plusieurs années, Mme Manon Choquet et M Stéphane Chagnon exploitent ou dirigent des entreprises qui se spécialisent dans le transport hors normes.

9061-2110 QUÉBEC INC. (Discover)

⁵ LPECVL, article 2, paragraphes 1 et 2.

⁶ LPECVL, article 15, alinéas 2 et 3.

2. Depuis le 27 février 2001⁷, Mme Manon Choquet et M Stéphane Chagnon font l'objet d'une interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds sur le réseau routier québécois. La Commission leur a appliqué la déclaration d'inaptitude totale qu'elle venait de prononcer à l'égard de 9061-2110 QUÉBEC INC. (ci-après « 9061 » ou « Discover »).
3. Le 31 janvier 2003, la Commission rejette la demande de réévaluation de la cote de Discover et de levée de la déclaration d'inaptitude totale de Mme Choquet et de M Chagnon aux motifs que le comportement à risque ayant été l'objet de la mesure administrative n'est pas corrigé et qu'il est toujours susceptible de se répéter⁸.

3825558 CANADA INC. (Power Transportation)

4. Le 18 juillet 2003, la Commission déclare totalement inapte 3825558 CANADA INC. (Power Transportation) (ci-après « Power »)⁹. Elle rend applicable, une fois de plus, la déclaration d'inaptitude à Mme Choquet et M Chagnon. De plus, il leur est interdit de 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 jusqu'au 17 juillet 2005.

Il en est de même pour 9100-7492 QUÉBEC INC. (ci-après « 9100 ») qui est la principale actionnaire de Power, pour M Rémi Tétrault, président de 9100, ainsi que pour M Pierre Rochon.

Dans cette décision, la Commission constate, entre autres, que M Chagnon et Mme Choquet ont agi de façon à contourner la décision MCRC01-00031. Power est une compagnie créée de toutes pièces par M Chagnon afin de pallier à toute interdiction de circuler dont pouvait être frappée Discover. Les véhicules ont pu être rapidement transférés à Power par les dirigeants de Discover qui s'y étaient méticuleusement préparés.

L'âme dirigeante de Power, c'est M Chagnon. Un des trois actionnaires fondateurs de Power a qualifié M Rémi Tétrault de « commissionnaire » de Discover. La Commission en vient aussi à la

⁷ Décision MCRC01-00031.

⁸ Décision MCRC03-00017.

⁹ Décision MCRC03-00159.

conclusion qu'il est plausible que l'argent investi par M Tétrault dans Power soit constitué de revenus générés par les comptes à recevoir de Discover. Enfin, Power s'est même permis 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.

9117-2031 QUÉBEC INC. (Freedom Transport)

5. Le 17 juillet 2002, M Chagnon inscrit 9117-2031 QUÉBEC INC. (ci-après « 9117 » ou « Freedom ») au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission. Freedom reçoit une cote portant la mention « satisfaisant ».
6. M Chagnon est l'unique propriétaire et administrateur de Freedom
7. Le 30 septembre 2004, la Commission interdit à Freedom de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd sur le réseau routier québécois jusqu'au 17 juillet 2005 ou jusqu'à ce qu'une décision de la Commission constate que M Stéphane Chagnon n'est plus administrateur et qu'il n'a plus d'influence déterminante au sein de l'entreprise¹⁰. Cette décision a été confirmée par le Tribunal administratif du Québec le 17 janvier 2005¹¹.
8. Lors de la présente audience, M Chagnon admet que Freedom a effectué du transport entre le 17 juillet 2002 et le 30 septembre 2004.

4118812 CANADA INC.

9. Le 23 mars 2004, la Commission déclare 4118812 CANADA INC. (ci-après « 411 ») totalement inapte¹². Cette entreprise est détenue par 9100, une entreprise qui appartient en totalité à M Rémi Tétrault. Ce dernier est le seul administrateur des deux entreprises.

Dans cette même décision, la Commission maintient les cotes de

¹⁰ Décision MCRC04-00204.

¹¹ Tribunal administratif du Québec, Dossier SAE-M-097944-0410.

¹² Décision MCRC04-00044.

Power, de Discover et de 9100 avec la mention « insatisfaisant ».

Dans ce dossier, la Commission constate que, dans le but de contourner la loi, Power, Discover et 9100 ont cédé à 411 la majeure partie des véhicules lourds dont elles étaient propriétaires. Ces transferts ont été faits depuis un bureau d'immatriculation situé en Ontario. Ces transactions ont été effectuées malgré les décisions rendues ainsi que les engagements de Mme Manon Choquet, M Rémi Tétrault et M Stéphane Chagnon produits dans des déclarations assermentées.

6192301 CANADA LTÉE

10. 6192301 CANADA LTÉE (ci-après « 619 ») est impliquée dans plusieurs événements où l'on retrouve, en plus de ce nom, ceux de M Mario Daniel, Mme Choquet, M Chagnon et Freedom.
11. 619 fut immatriculée au Manitoba le 19 mai 2004 et dissoute le 21 septembre 2004¹³. M Mario Daniel en est le seul propriétaire et il ne sert que de prête-nom.
12. M Daniel sait que Mme Choquet et M Chagnon sont « brûlés » parce que c'est lui qui a reçu les décisions de la Commission lorsqu'il travaillait pour M Chagnon. Il désire donc leur laisser un répit et, après entente verbale, il accepte de fonder 619.
13. Cette entreprise doit servir à obtenir des permis de transport aux États-Unis. M Daniel y trouve son compte parce qu'il prévoyait justement fonder une entreprise pour effectuer du transport aux États-Unis vers septembre 2004. Toutefois, 619 n'a jamais obtenu de permis aux États-Unis parce qu'elle n'a pas fourni de preuve d'assurances.
14. Hormis l'incorporation et la dissolution, M Daniel n'exerce aucune fonction au sein de 619.
15. Comme convenu, Mme Choquet effectue les démarches pour obtenir les enregistrements et la délivrance des différents permis nécessaires aux opérations de 619.
16. Ainsi, 619 est inscrite au registre de la Commission le 14 mai 2004. Le numéro de téléphone de Mme Choquet est écrit sur le formulaire. Par contre, le nom du fondé de pouvoir « C-U Transportation

¹³ Dossier 619, rapport du Service de l'inspection, page 101.

Consultants Inc. » a été inscrit sans l'autorisation de cette dernière¹⁴.

17. M^{me} Choquet, la conjointe de M Chagnon, reconnaît qu'elle a exploité 619 de mai 2004 jusqu'en avril 2005, soit plusieurs mois après sa dissolution.
18. M^{me} Choquet travaille à partir de la résidence familiale, car 619 n'a aucune ressource matérielle autre que les véhicules. Son bureau est tout près de celui de M Chagnon et leurs ordinateurs sont branchés en réseau. M^{me} Choquet présume qu'elle a l'autorisation de son conjoint pour utiliser le téléphone et le télécopieur qui sont au nom de Freedom ou de Stéphane Chagnon.
19. 619 n'a pas de compte de banque, ni de numéro de TPS ni de numéro de TVQ. Elle n'a produit aucun rapport d'impôt ou aucun autre rapport que ce soit aux différents paliers de gouvernement.
20. M Daniel n'a payé que les frais de dissolution de 619 et tous les autres frais ont été payés par M^{me} Choquet, M Chagnon ou Freedom.
21. Les factures des fournisseurs de 619 sont au nom de Freedom.
22. La carte de crédit appartenant à M Chagnon a servi à payer des annonces dans le journal afin de recruter des chauffeurs¹⁵, les frais d'inscription au registre de la Commission¹⁶ ainsi que les frais d'entretien chez Techno Diesel inc.¹⁷

Les relevés de transactions de la carte de crédit appartenant à M Chagnon confirment ces dépenses¹⁸. De plus, la Commission relève dans ces documents les dépenses suivantes :

- 56,98 \$, le 8 mai 2004, dans une station-service de Bainsville en Ontario¹⁹;
- 3 084,01 \$, le 13 mai 2004, chez Glengarry Truck

¹⁴ Dossier 619, rapport du Service de l'inspection, page 105.

¹⁵ Dossier 619, rapport du Service de l'inspection, page 46; et Dossier 9117, rapport du Service de l'inspection, page 72.

¹⁶ Dossier 619, rapport du Service de l'inspection, pages 44 et 45.

¹⁷ Pièce SC-7 en liasse.

¹⁸ Pièce CTQ-27.

¹⁹ Pièce CTQ-27, page 19.

Center situé à Alexandria en Ontario²⁰;

- 472,53 \$, le 27 avril 2005, pour le Registraire des entreprises du Québec²¹.

23. La carte de crédit « Transnet » permettant au chauffeur du camion de 619 de retirer de l'argent lorsqu'il est à l'extérieur est au nom de Freedom²². C'est M Chagnon qui a remis cette carte à M Michel Ducharme, l'un des conducteurs du camion de 619.
24. Sur ses fiches journalières des heures de conduite et de travail, M Ducharme a rayé le nom de 9061 - une compagnie dans laquelle était impliqué M Chagnon - puis a écrit celui de « Freedom » vis-à-vis l'identifiant « Transporteur(s) »²³. Ces fiches couvrent la période du 6 au 16 décembre 2004 inclusivement.
25. Le salaire du conducteur Michel Ducharme est tiré du compte de Freedom et c'est cette dernière qui émet les bordereaux de paye²⁴.
26. Les déductions à la source de M Ducharme sont au nom de Freedom²⁵.
27. La rémunération de M Ducharme est assortie de diverses primes dont le montant varie selon la gravité de l'illégalité. Ainsi, il touche un bonus de 0,10 \$ le mille lorsqu'il roule avec un chargement illégal, auquel s'additionne un autre 0,05 \$ lorsque la masse dépasse 120 000 livres²⁶. D'autres montants s'ajoutent lorsqu'il effectue du cabotage aux États-Unis.
28. M Ducharme fait affaires avec Mme Choquet, sauf en ce qui concerne les problèmes techniques où il s'adresse directement à M Chagnon. Par ailleurs, lorsqu'il s'entretient avec Mme Choquet au téléphone, M Ducharme entend souvent M Chagnon qui donne des instructions en arrière-plan.

²⁰ Pièce CTQ-27, page 19.

²¹ Pièce CTQ-27, page 53.

²² Pièce CTQ-2 en liasse, page 29.

²³ Pièce CTQ-2 en liasse, pages 17 à 27.

²⁴ Pièce CTQ-4 en liasse, page 2.

²⁵ Pièce SC-11 en liasse.

²⁶ Pièce CTQ-4 en liasse, page 1, colonnes H et I.

29. M Chagnon s'occupe de l'entretien des véhicules. Le nom de Freedom apparaît sur les bons de travail de Techno Diesel inc.²⁷ et M Chagnon paye les factures.
30. 619 possède 4 véhicules immatriculés en Ontario. Ces véhicules sont aussi immatriculés au Québec aux noms d'entreprises déclarées totalement inaptés. Il s'agit d'un tracteur Western Star 1997 appartenant à 9100-7492 Québec inc., de deux semi-remorques, propriétés de 3825558 Canada inc., et d'une autre au nom de 4118812 Canada inc.²⁸ Ces véhicules ont été cédés à 619 sans l'autorisation de la Commission.
31. Le certificat de vérification mécanique servant à l'immatriculation du tracteur a été émis le 11 mai 2004 par Glengarry Truck Center d'Alexandria²⁹.
32. En ce qui concerne les semi-remorques Trail 1996 et Doona 1995, la Commission a autorisé 3825558 à céder ces véhicules à l'entreprise « Les Encans Ritchie Bros. (Canada) Ltée », à condition que la compagnie impliquée ou toute compagnie liée à celle-ci ainsi que Mme Manon Choquet, M Rémi Tétrault et M Stéphane Chagnon ne puissent d'aucune façon être directement ou indirectement enchérisseurs pour ces véhicules mis à l'encan³⁰.
33. Les véhicules de 619 sont impliqués dans plusieurs événements :
- a) Le 26 juillet 2004, le camion de 619, conduit par M Stéphane Chagnon, a été intercepté en Ontario pour un chargement non sécuritaire³¹. M Chagnon est formel lors de son témoignage : ce n'est pas son numéro de permis de conduire qui est inscrit dans l'infraction en Ontario et il n'a jamais fait de demande de permis de conduire en Ontario. Confronté aux documents en provenance de l'Ontario³², il admet finalement qu'il a un dossier d'ouvert en son nom en Ontario.

²⁷ Pièce CTQ-7 en liasse.

²⁸ Dossier 619, rapport du Service de l'inspection, pages 151 et 152.

²⁹ Pièce MC-2, page 8.

³⁰ Décision MCRC03-00137.

³¹ Dossier 619, rapport du Service de l'inspection, page 150.

³² Pièce CTQ-26.

- b) Le 4 août 2004, M Mario Daniel est au volant de son tracteur et il tire une semi-remorque immatriculée au nom de 619. Mme Choquet l'accompagne dans son automobile. Le contrôleur qui les intercepte arrête le transport à cause de la double immatriculation de la semi-remorque.
- c) Le 16 décembre 2004, M Ducharme est intercepté à Saint-Constant au volant du véhicule de 619³³. Le système de feu de freinage de la semi-remorque fardier est défectueux. Le bon de commande indique que le voyage provient de Sainte-Thérèse et doit être livré au port de Brooklyn dans l'État de New York³⁴. Il est fait au nom de Freedom avec la mention « Stéphane » directement sous ce nom

Gestion Stéphane Chagnon International inc. a émis la caution des douanes et il a autorisé Freedom Transport et son conducteur de camion, M Michel Ducharme, à traverser au poste frontalier de Lacolle³⁵.

Le permis spécial de circulation est émis au nom de 619³⁶. La signature qui apparaît sur ce permis est la même que celle sur le certificat d'immatriculation de la semi-remorque³⁷.

Le certificat de vérification mécanique de la semi-remorque en date du 31 mars 2004³⁸ est un faux. Il s'agit d'une copie du certificat émis le 31 janvier 2003³⁹. Tout est identique, sauf le nom de 3825558 Canada inc. qui a été remplacé par 4118812 Canada inc. ainsi que les dates.

- d) M Chagnon a loué un véhicule, il y a 3 mois, pour effectuer des voyages de Montréal à Vancouver. Le chauffeur à ce moment était Bruce McQueen.

³³ Pièce CTQ-1.

³⁴ Pièce CTQ-2 en liasse, page 3.

³⁵ Pièce CTQ-2 en liasse, page 4.

³⁶ Pièce CTQ-2 en liasse, page 11.

³⁷ Pièce CTQ-2 en liasse, page 2.

³⁸ Pièce CTQ-3 en liasse, page 1.

³⁹ Pièce CTQ-3 en liasse, pages 2 et 3; et pièce CTQ-8, page 2.

- e) Les véhicules de 619 ont été interceptés aux États-Unis à neuf reprises depuis le 7 juillet 2004⁴⁰. Les chauffeurs Stéphane Chagnon, Sylvain Poulin et Michel Ducharme étaient au volant du tracteur au moment des interceptions.
- f) Les véhicules de 619 ont été utilisés pour effectuer plusieurs voyages provenant d'un expéditeur entre janvier et décembre 2004. Les factures et les chèques sont au nom de Freedom⁴¹.
- g) Un autre voyage est effectué le lundi 29 novembre 2004. La journée de son embauche, M Ducharme convient des opérations avec M Chagnon. Il se rendra à la résidence de M Chagnon vers 3 h 30 le lundi suivant, y laissera son auto afin d'être conduit à Laval où sont garés le camion de 619 ainsi que la semi-remorque déjà chargée.

Le plan se déroule comme prévu et M Ducharme prend la route avec son chargement vers 5 heures du matin. Il est précédé par le véhicule de M Chagnon qui agit comme éclaireur et qui doit vérifier si la balance sur l'autoroute 13 est ouverte. M Chagnon prend de l'avance sur le tracteur à 1,5 kilomètre de la balance afin de s'assurer qu'elle est fermée. Il lui communique par radio (CB) que tout est beau, la balance est fermée. M Ducharme continue son voyage vers les États-Unis.

9155-2489 QUÉBEC INC.

34. 9155-2489 QUÉBEC INC. (ci-après « 9155 ») s'inscrit au registre de la Commission le 3 mai 2005⁴². D'après le formulaire de la Commission signé par M Paul Sweeney, cette entreprise utilise les numéros de téléphone et de télécopieur de Freedom et elle est située à la même adresse que la résidence personnelle de la mère de Mme Choquet. Cette dernière vit seule à cet endroit.
35. M Chagnon se présente à la SAAQ afin de transférer le camion Western Star de 619 à 9155⁴³. Il a en main une procuration de M Paul

⁴⁰ Pièce CTQ-15.

⁴¹ Dossier 9117, rapport du Service de l'inspection, pages 105 à 123.

⁴² Pièce CTQ-23.

⁴³ Pièce CTQ-24, pages 4 et 6.

Sweeney⁴⁴.

36. M Chagnon sait que M Robert Jamieson était au volant du camion appartenant à 9155 lorsqu'il a eu un accident aux États-Unis en septembre 2005. Le camion a été endommagé et M Chagnon admet qu'il a touché un chèque de la compagnie d'assurances.
37. M Chagnon ne peut se rendre aux États-Unis à cause d'un dossier criminel. Le 7 février 2006, le gouvernement des États-Unis a également fait émettre une injonction afin d'interdire à M Chagnon de conduire un véhicule lourd dans ce pays ou d'y effectuer du transport avec l'une ou l'autre de ses entreprises⁴⁵.

9146-2929 QUÉBEC INC.

38. M Daniel a fondé 9146-2929 QUÉBEC INC. (ci-après « 9146 ») le 29 septembre 2004⁴⁶. Il est propriétaire d'un camion depuis décembre

⁴⁴ Pièce CTQ-24, page 10.

⁴⁵ Pièce CTQ-25.

⁴⁶ Dossier 619, rapport du Service de l'inspection, page 349.

2004 et il fait environ 4 000 kilomètres par semaine, principalement en Ontario et aux États-Unis. Il est seul pour conduire son camion.

39. Il a reçu une formation sur la LPECVL le 8 janvier 2006⁴⁷.

Des faits contestés par l'une ou l'autre des parties et des témoins, la Commission retient principalement :

M Mario Daniel

1. Selon M Daniel, l'entente verbale concernant 619 implique M^{me} Choquet et M Chagnon. C' « est une suggestion de M Chagnon et une entente verbale avec M^{me} Choquet ». Il précisera également que « J'ai peut-être parlé à Stéphane une fois ou deux, parce qu'avant l'incorporation, je voulais absolument parler à Stéphane avant, pour avoir son idée. [...] Je connaissais Stéphane et je voulais savoir comment il voyait cette opération-là avant qu'on mette ça en marche. Par après, j'ai fait confiance à Stéphane, je lui ai donné mon accord et c'est M^{me} Choquet qui a procédé pour la paperasse ».
2. À son avis, quand il parle à M^{me} Choquet, il parle aussi à M Chagnon. Il entend la voix de M Chagnon qui intervient par en arrière durant l'appel téléphonique. M Chagnon est une personne crainte dans le milieu et M^{me} Choquet ne fera rien sans son consentement.
3. Il n'est pas question d'immatriculer des camions au nom de 619 dans cette entente.

⁴⁷ Pièce MD-4 en liasse.

4. M Daniel n'a signé aucun document, bien que son nom apparaisse à plusieurs endroits, notamment dans le formulaire d'inscription au registre de la Commission et dans celui de l'Entente internationale sur la taxe du carburant (IFTA)⁴⁸.

Mme Manon Choquet

5. Mme Choquet dit qu'elle n'a pas informé M Chagnon des négociations avec M Daniel à propos de la création de 619.
6. Elle désirait fonder une compagnie parce qu'elle avait besoin d'argent. Elle était sur le point de déclarer une faillite personnelle, ce qui fut fait en avril 2004⁴⁹. Sur un montant de 67 773 \$, elle doit 32 618 \$ à Agence des douanes et du revenu du Canada, 34 744 \$ au ministre du Revenu du Québec et à la Régie des rentes du Québec, et 411 \$ à une compagnie de cartes de crédit.
7. Elle affirme être la seule à décider de l'exploitation du camion de 619 et à voir à l'ensemble des opérations, c'est-à-dire l'engagement des chauffeurs, les problèmes mécaniques, l'entretien des véhicules, trouver des voyages, conclure des ententes avec les clients, négocier des prix, etc. Le chauffeur relève d'elle seule.
8. Elle ne peut fournir le nom et la provenance de ses clients lors de l'audience. Ce sont des « *compagnies américaines* ». De quel État ? « *À la grandeur des États.* » Elle ne se souvient pas du nom ni de l'adresse du site Internet où elle trouve ses voyages.
9. Elle fait la facturation au nom de 619 et se fait payer par des chèques électroniques (comcheck) pouvant être échangés n'importe où. Elle donne le chèque au chauffeur pour qu'il l'encaisse sur la route ou l'encaisse elle-même.
10. Elle n'a pas produit de rapport d'impôt pour 619 parce que l'exploitation n'a duré que 10 mois, soit jusqu'en avril 2005. Elle ne se prend presque pas de salaire parce que le transport génère un chiffre d'affaires d'environ 10 000 \$ par mois.

⁴⁸ Pièce CTQ-21, page 6.

⁴⁹ Pièce MC-3 en liasse.

11. Même si elle a une expérience dans le domaine des affaires et du transport, elle dit ne pas être au courant que la loi exige d'obtenir des numéros de TPS et de TVQ et qu'elle doit effectuer des déclarations de taxes lorsque les revenus annuels excèdent 30 000 \$.
12. C'est elle qui a engagé M Ducharme. M Chagnon n'a joué aucun rôle lors de l'embauche de ce chauffeur, il est resté dans le salon.
13. M^{re} Choquet conclut une entente verbale avec M Tétrault afin qu'il lui laisse exploiter le tracteur Western Star qui appartenait à sa compagnie 9100. Il accepte pourvu qu'elle lui remette le camion dans le même état.
14. M^{re} Choquet s'informe sur la façon d'immatriculer le camion en Ontario, mais elle ne va pas plus loin dans ses démarches. Elle fait affaires avec M Tétrault et, un peu plus tard, ce dernier lui remet les enregistrements du camion. Elle ignore qui s'est rendu en Ontario et à quel moment a eu lieu l'immatriculation.
15. M Chagnon aurait-il demandé à M Tétrault d'aller immatriculer ce camion ? « Non. M Chagnon n'était pas au courant de cela. » C'est la même chose pour l'immatriculation des trois semi-remorques.
16. Elle ne sait pas si la compagnie 619 est toujours propriétaire du camion Western Star. Le camion appartient à M Tétrault et lui remet quand 619 cesse ses activités. Elle ignore ce qu'il en advient par la suite.
17. Elle n'a jamais signé à la place de M Daniel à quelque endroit que ce soit. À son avis, le formulaire d'immatriculation en Ontario ainsi que la lettre sur le transfert d'adresse de 619 de Winnipeg à Toronto portent la signature de M Daniel (pièce MC-2, pages 5, 6 et 8). Cependant, elle n'a pas contacté M Daniel pour cela.
18. Elle fait un compte à compte avec M Chagnon afin de lui rembourser les dépenses encourues au nom de 619. Parfois, elle effectue un voyage pour Freedom afin de payer son dû.
19. En ce qui concerne le voyage du 4 août 2004, elle n'a pas écrit « Freedom » sur le connaissance. Probablement que l'expéditeur a vu « Freedom » sur l'afficheur du téléphone et il l'a écrit sur le connaissance.

20. Il est vrai que Freedom paye parfois les chauffeurs; cependant, elle joue alors le rôle d'une agence de chauffeurs. C'est plus facile de procéder ainsi parce que 619 n'a pas de compte bancaire.
21. M^{re} Choquet ne connaît ni 9155 ni M Paul Sweeney, son seul actionnaire.

M Michel Ducharme

22. D'après sa déclaration écrite⁵⁰ et son témoignage, M Michel Ducharme rencontre M^{re} Choquet et M Chagnon à leur résidence le 26 novembre 2004. C'est à ce moment que se négocient les conditions de travail. La conversation se fait à trois. M Chagnon explique à M Ducharme ce qu'il attend de lui en termes de comportement et il fait le tour des politiques écrites de 619⁵¹.
23. M Ducharme est seul dans la cuisine lorsqu'il signe les politiques sur la table. La signature du témoin n'y apparaît pas à ce moment.

⁵⁰ Pièce CTO-6 en liasse.

⁵¹ Pièce SC-1, pages 1 à 9.

24. M Ducharme complète la *Demande d'emploi pour chauffeur de véhicules lourds*⁵², mais il ne peut dire si le nom de 619 était écrit au moment où il a rempli ce document. Cependant, il est convaincu qu'il a été embauché par M^{re} Choquet et M Chagnon. Il réitérera cette affirmation en réponse aux questions de M Chagnon. Selon M Ducharme, M^{re} Choquet est sous les ordres de M Chagnon et elle ne fait rien sans son autorisation. D'ailleurs, il entendait souvent ce dernier donner ses ordres par en arrière lorsqu'il était au téléphone avec M^{re} Choquet.

Raiko Transport

25. Lors de son témoignage, M Iulian Sirbu, président de Raiko Transport (ci-après « Raiko »), reprendra l'essentiel de la déclaration écrite faite aux inspecteurs du US DOT le 19 juillet 2005⁵³.
26. Le 16 février 2005, Raiko effectue un voyage pour le compte de Freedom au prix convenu de 3 660 \$⁵⁴. Avant d'effectuer ce voyage, Freedom a exigé que Raiko lui transmette différents documents démontrant qu'elle était en règle, notamment une copie de son inscription au US DOT ainsi qu'une copie de sa police d'assurances pour les États-Unis.
27. Raiko reçoit le paiement du transport, mais ne peut encaisser le chèque parce que Freedom en a arrêté le paiement⁵⁵. M Chagnon propose alors à M Sirbu de payer une partie du montant avec un voyage que Freedom effectuera au nom de Raiko et le solde lui sera payé par chèque. M Sirbu accepte la proposition.
28. Raiko confie donc à Freedom un voyage qu'elle a obtenu du courtier All-Ways Trucking, Inc. Ce dernier s'informe des coordonnées de l'adresse de Raiko peu de temps après. All-Ways Trucking, Inc. a reçu une facture datée du 21 mars 2005 qui porte l'en-tête de Raiko, mais avec une adresse - 1180, chemin Plouffe à St-Jacques - et un

⁵² Pièce SC-1, pages 10 à 14.

⁵³ Pièce CTQ-13.

⁵⁴ Pièce CTQ-13, pages 3 et 4.

⁵⁵ Pièce CTQ-13, page 5.

numéro de téléphone différents⁵⁶.

29. M Sirbu compose le numéro de téléphone écrit sur la facture, le (450) 839-1183, et se fait répondre qu'il parle à Stéphane de Raiko Transport. M Sirbu découvre à ce moment-là que Stéphane Chagnon utilise l'identité de Raiko pour effectuer du transport. Freedom a d'ailleurs reconnu qu'elle avait utilisé l'identifiant ICC de Raiko pour effectuer un voyage⁵⁷.
30. En fait, Freedom a effectué d'autres voyages sous l'identité et les numéros ICC de Raiko⁵⁸. Freedom a même endommagé la marchandise lors d'un transport le 25 avril 2005⁵⁹ et M Sirbu a dû répondre à sa compagnie d'assurances pour ces dommages. Il a alors appris que Freedom avait déjà communiqué avec les courtiers relativement aux réclamations⁶⁰.
31. Freedom utilise le même stratagème le 28 novembre 2005. M Sirbu a reçu, lundi le 9 janvier 2006, un document d'un expéditeur qui désirait savoir quelle était sa bonne adresse.
32. M Sirbu est catégorique, il n'a jamais autorisé M Chagnon à utiliser le nom de Raiko. M Chagnon tentera de lui faire admettre que Freedom a une entente pour faire du transport au nom de Raiko, mais M Sirbu restera sur ses positions : il n'y a aucune entente entre ces deux entreprises.
33. Le 20 juin 2005, M Chagnon modifie l'immatriculation de Freedom au

⁵⁶ Pièce CTQ-13, pages 6 et 7.

⁵⁷ Pièce CTQ-13, page 9.

⁵⁸ Pièces CTQ-16 et CTQ-17.

⁵⁹ Pièce CTQ-19 en liasse, page 3.

⁶⁰ Pièce CTQ-19 en liasse, pages 11 et 12.

Registraire des entreprises du Québec afin d'y faire ajouter la raison sociale « Raiko Transport »⁶¹.

M Stéphane Chagnon

34. M Chagnon dit n'avoir appris l'existence de 619 qu'au moment où Mme Choquet l'a informé de son arrangement avec M Tétrault en ce qui concerne la location du camion.
35. Il accepte de conduire son camion à l'occasion quand elle ne peut trouver un chauffeur.
36. Il a rencontré M Ducharme lors de son embauche, mais leur conversation s'est limitée aux souvenirs du bon vieux temps. C'est une connaissance de longue date. C'est son épouse qui s'en est occupée parce qu'elle l'a embauché pour conduire le camion de 619.
37. Si M Ducharme entend sa voix en arrière-plan au téléphone, c'est qu'en raison de son expérience, il connaît les probabilités que le chauffeur soit dans telle ou telle situation. Il a la voix forte et s'exprime à haute voix.
38. M Chagnon n'a pas d'agence de chauffeurs, il agit comme agent payeur dans le cas de M Ducharme. Mme Choquet prépare les documents relatifs à la paye et le chèque est émis par Freedom.
39. Il a permis l'utilisation de sa carte « Transnet » moyennant certains avantages et certains profits.
40. Son épouse ne peut payer ses comptes au Québec parce que l'usage des chèques électroniques (comcheck) est peu connu et peu répandu. C'est pourquoi elle lui a demandé la permission de mettre les factures au nom de Freedom. C'était une bonne affaire pour Freedom parce que ces factures constituent des dépenses.
41. De plus, 619 paye les taxes, mais ne peut les réclamer. La « *solution comptable* », c'est que 619 effectue les achats au nom de Freedom, ce qui lui permet de récupérer la TPS et la TVQ. Toutefois, M Chagnon n'a jamais autorisé Mme Choquet à émettre des connaissements au nom de Freedom.

⁶¹ Pièce CTQ-14, page 2.

42. Son rôle est un peu différent dans le cas de Techno Diesel inc., car il s'occupe de l'entretien des véhicules à la demande de M Tétrault. Il informe directement le mécanicien des problèmes mécaniques et lui indique comment faire les réparations parce que cela s'avère plus efficace et plus rapide.
43. À partir de septembre 2004, Freedom agit en tant que courtier. Cependant, Freedom n'est pas inscrite à la liste des courtiers de la Commission et c'est le seul reproche que l'on puisse lui adresser. Cette obligation lui a échappé même s'il a lu la loi à quelques reprises.
44. M Chagnon est connu dans le milieu à cause de son expertise et plusieurs de ses anciens clients l'appellent afin qu'il résolve leurs problèmes de transport.
45. Lors du voyage du 4 août 2004, ce n'est pas lui qui a pris le voyage ni lui qui a écrit « Freedom ».
46. M Daniel fait affaires seulement avec Manon. Il ne le rencontre qu'au mois d'avril ou de mai 2004, après l'incorporation de 619.
47. M Chagnon déclare ne pas être impliqué, ni de près ni de loin, dans l'immatriculation des véhicules au nom de 619.
48. Il s'est rendu à la SAAQ pour transférer le camion de 619 à 9155 à la demande de M Tétrault. M Chagnon ne se souvient pas de qui il a obtenu une procuration pour ce faire. Ce n'est pas lui qui a signé la procuration pour 619.
49. M Chagnon croit que c'est la signature de M Daniel qui apparaît sur le contrat de vente⁶². Il ne peut dire qui a signé pour l'acheteur parce qu'il ne connaît pas M Paul Sweeney, le propriétaire de 9155.
50. Quant à la procuration de 9155 autorisant M Chagnon à transiger en son nom, il réitère qu'il ne connaît pas M Paul Sweeney, même si c'est ce dernier qui l'a signée. C'est M Tétrault qui lui a remis cette procuration.

⁶² Pièce CTO-24, page 7.

51. En ce qui concerne l'accident du Western Star, M Chagnon ignore à qui appartenait le camion au moment de cet accident. Il a touché l'argent des assurances. C'est M Tétrault qui lui a demandé de s'arranger pour avoir un chèque des assurances.
52. M Chagnon n'a pas autorisé 9155 à utiliser les numéros de téléphone et de télécopieur de Freedom
53. M Chagnon déclare que M Sirbu fait de fausses déclarations. Freedom n'a pas pris de voyage à Raiko, elle n'a pas utilisé ses assurances ni ses permis pour effectuer du transport aux États-Unis. Le document où Freedom reconnaît avoir effectué du transport ne vient pas de lui⁶³. C'est probablement M Sirbu qui a falsifié le document à partir du document émis par Freedom lors de la négociation du voyage.
54. La première partie du transport a été payé par un chèque de 3 000 \$ et M Chagnon a préparé un chèque de 1 500 \$ pour le solde. M Chagnon a voulu payer M Sirbu, mais ce dernier a refusé d'encaisser son chèque; il voulait absolument avoir un chèque certifié. L'épouse de M Sirbu est venue chercher ce chèque. Le chèque lui a été retourné par la suite parce qu'il n'était pas certifié. Quand Mme Sirbu est venue chercher le chèque, elle aurait pu le faire certifier par la banque. Normalement, ce sont les gens qui reçoivent le chèque qui le font certifier.

PLAIDOIRIES

M Perreault

M Perreault résume les avis d'intention et, à son point de vue, les preuves testimoniales et documentaires se rejoignent quant à l'implication de Freedom, Mme Choquet et M Chagnon dans l'exploitation et la mise en circulation d'un véhicule lourd, contrevenant par le fait même aux décisions de la Commission. Il souligne plusieurs passages de décisions antérieures dans lesquelles la Commission :

- met en doute la bonne foi et la crédibilité de Manon Choquet et de Stéphane Chagnon⁶⁴;

⁶³ Pièce CTQ-13, page 9.

⁶⁴ Décision MCRC01-00031, page 16.

- constate que la ruse fait partie de la stratégie d'affaires de M Chagnon, que le mensonge et la fourberie semblent institués dans sa culture opérationnelle. M Chagnon ne se préoccupe nullement des décisions rendues par la Commission et continue ses opérations en tant que transporteur, même s'il sait très bien qu'il n'est pas en droit de le faire⁶⁵ ;
- constate que M Chagnon fait preuve d'arrogance face à l'autorité publique⁶⁶.

Il demande donc que la cote de sécurité de ces personnes porte la mention « insatisfaisant ».

Quant à 619 et à son administrateur, M Mario Daniel, il recommande également de leur attribuer la cote de sécurité « insatisfaisant » en raison de leur rôle dans cette affaire. En ce qui concerne 9146, sa cote devrait suivre celle attribuée à M Daniel.

M Roy

M Roy n'a pas d'objection à ce que la Commission attribue une cote de sécurité « insatisfaisant » à 619, mais recommande de ne pas sanctionner 9146 et M Daniel. Ce dernier a commis l'erreur de vouloir rendre service. Les problèmes et les préjudices qu'il a subis depuis sont suffisamment punitifs. Il a commencé à remédier à ses problèmes à partir du 4 août 2004 et il a dissous 619 en septembre 2004.

Par ailleurs, il appert qu'il n'a pas voulu nuire à l'enquête de la Commission. Il a aussi déposé des documents qui montrent que 9146 dispose de politiques en matière de gestion de la sécurité et qu'il a même suivi des cours à ce sujet. M Daniel n'a aucune infraction au Canada ou aux États-Unis.

M Daniel a toujours dit qu'il faisait affaires avec les deux personnes, soit M^{me} Manon Choquet et M Stéphane Chagnon. Cette affirmation va à l'encontre de celle de M Chagnon et détruit sa crédibilité.

⁶⁵ Décision MCRC03-00017, pages 12 et 16.

⁶⁶ Décision MCRC03-00017, page 18.

M Côté

M Côté reconnaît que M^{re} Choquet a été impliquée dans deux dossiers et qu'elle a contrevenu à la décision de la Commission du 30 septembre 2004. Par contre, la preuve démontre également que M^{re} Choquet n'est pas reliée à 9117, car elle est ni administratrice ni dirigeante de cette entreprise.

Il est vrai qu'elle avait une interdiction d'exploiter un véhicule lourd suivant la décision de 2001. Étant donné qu'il n'y a pas de date maximale, cette interdiction est valide pour une période de cinq ans et prend fin le 26 février 2006. Vu les aveux de M^{re} Choquet, il recommande donc une interdiction pour une période additionnelle d'un an.

M Chagnon

M Chagnon est d'avis qu'il pouvait exploiter un véhicule à partir du moment où la Commission a accepté l'inscription de Freedom en septembre 2002. Cette acceptation au registre levait l'interdiction qu'il avait d'exploiter et de mettre en circulation un véhicule lourd. Comme ce n'est qu'à partir du 17 juillet 2004 que Freedom s'est vu empêcher d'exploiter des véhicules, il considère que tout son transport a été effectué légalement au cours de cette période.

Il n'a pas exploité de véhicules lourds depuis; il a agi comme intermédiaire. Le seul reproche que pourrait lui adresser la Commission, c'est de ne pas être inscrit à la liste des intermédiaires.

La preuve démontre que c'est M^{re} Choquet qui exploitait un véhicule lourd, lui n'a fourni qu'une aide ponctuelle. Il avait donné son autorisation à M^{re} Choquet pour qu'elle utilise sa carte de crédit. Il ne croit pas que la décision de la Commission interdise de fournir des services auxiliaires. Il aide l'entreprise de sa conjointe à retirer des bénéfices en fournissant des services auxiliaires au niveau de l'entretien, d'annonces dans les journaux, de la paye des chauffeurs et des paiements des voyages.

Les faits non contestés ainsi que ceux admis par les intimés montrent que 619 est une entreprise qui n'existe que pour l'immatriculation des véhicules. Pour le reste, c'est une coquille vide : elle n'a ni compte en banque, ni numéro de taxes, ni carte de crédit, ni quoi que ce soit qui lui permette de transiger avec les expéditeurs, les fournisseurs ou toute autre personne. Bref, 619 n'est pas un agent économique opérationnel.

À l'opposé, Freedom dispose de toutes les ressources nécessaires à l'exploitation d'une entreprise de transport. C'est d'ailleurs ce nom qui est écrit sur presque tous les documents : les connaissements et les autres documents de transport, les chèques émis par les expéditeurs, les factures provenant des différents fournisseurs, les demandes de permis spéciaux, la carte de crédit utilisée pour payer les fournisseurs et celle utilisée par les chauffeurs, les rapports de taxes aux gouvernements, le chèque ainsi que le relevé de paye du chauffeur, la retenue des relevés à la source, les numéros de téléphone et de télécopieur, le formulaire des heures de service et de travail du chauffeur.

Certes, les permis spéciaux de transport sont au nom de 619, mais il ne peut en être autrement. Les autorités délivrent ces permis aux seuls propriétaires des véhicules, soit à ceux dont le nom est écrit sur le certificat d'immatriculation.

De l'aveu de Mme Choquet, les véhicules de 619 ont été exploités entre mai 2004 et avril 2005.

Pour sa part, M Chagnon admet que Freedom a effectué du transport entre le 30 septembre 2002 et le 17 juillet 2004. Comme elle ne possède aucun véhicule, il est alors facile de comprendre que M Chagnon utilise ceux de 619. Cela est corroboré par les interceptions sur route et les différents documents relatifs au transport, notamment ceux du 28 novembre et du 16 décembre 2004.

La thèse de M Chagnon à l'effet qu'il n'a jamais autorisé Mme Choquet à émettre des connaissements au nom de Freedom est en contradiction avec son propre comportement : il accepte que les chèques soient libellés au nom de Freedom et il les encaisse dans son compte de banque. Or, pour que les chèques soient libellés au nom de Freedom, il s'avère essentiel que le nom de Freedom soit écrit sur le connaissement.

Contrairement au scénario présenté par Mme Choquet et M Chagnon, autant

la preuve documentaire que la preuve testimoniale montrent que Freedom offre les services de transport et qu'elle exploite les véhicules lourds immatriculés au nom de 619.

La Commission ne partage pas l'opinion de M Chagnon à l'effet que l'acceptation de l'inscription de Freedom au registre de la Commission levait sa déclaration d'inaptitude. En effet, la déclaration d'inaptitude vise M Chagnon et, par conséquent, seule l'échéance du temps ou une décision modifiant cette déclaration peut lever l'interdiction. Quoiqu'il en soit, cet argument s'avère académique, puisque la preuve démontre que Freedom a été impliquée dans le transport après cette décision, notamment en novembre et décembre 2004.

Quant à l'argument à l'effet que Freedom agit comme intermédiaire, il est contredit par les nombreux transports effectués et facturés par Freedom. D'ailleurs, Freedom n'est même pas inscrite à la liste des intermédiaires de la Commission.

M Chagnon prétend que l'exploitation de 619 repose sur les seules épaules de Mme Choquet et qu'il n'a rien à voir avec cette entreprise. Freedom et lui ne sont que des fournisseurs de services. Or, la Commission constate que cette thèse repose uniquement sur une preuve verbale limitée à ces deux seuls témoins. Les témoignages de Mme Choquet et de M Chagnon ne sont pas crédibles, car ils sont contredits par les documents, les autres témoins et, parfois, ils se contredisent eux-mêmes. Ainsi :

- Mme Choquet dit qu'elle s'occupe de tout, y compris des véhicules. M Chagnon admet plus tard que c'est lui qui se rend chez Techno Diesel inc. pour les réparations.
- Mme Choquet dit qu'elle prend les voyages, mais est incapable de nommer ses clients, leur provenance et le site où elle fait la recherche de voyages. À l'opposé, M Chagnon dit que ses anciens clients l'appellent en raison de son expérience et de sa facilité à résoudre les problèmes.
- M Chagnon déclare que 619 est l'affaire de son épouse, qu'il n'a rien à voir avec cette entreprise; pourtant, c'est lui qui a conduit M Michel Ducharme à son camion le 26 novembre 2004 et c'est lui qui l'a précédé jusqu'au poste de pesée. De plus, M Chagnon conduit les véhicules de 619 à plusieurs reprises.

- M Chagnon remet la carte de crédit à M Ducharme et convient avec lui de la façon de procéder pour le voyage du lundi.

Par ailleurs, comme M Chagnon n'a jamais remis en question cette description des faits, c'est donc dire que la conversation avec M Ducharme ne s'est pas limitée aux seuls souvenirs du bon vieux temps.

À l'opposé, le témoignage de M Ducharme sur le déroulement de son embauche est crédible parce qu'il est cohérent avec les événements. M Chagnon a donc joué le rôle que M Ducharme a décrit lors de son témoignage. M Chagnon lui a expliqué les politiques de 619. Il est alors facile de comprendre pourquoi il lui fait signer des accusés de réception des politiques sans que le nom de Mme Choquet y apparaisse : il désirait lui cacher le nom de son employeur officiel.

- Mme Choquet dit ne pas connaître les exigences de la loi relativement à la TPS et à la TVQ, alors que c'est une des premières leçons qu'apprend une personne qui est dans le domaine des affaires. De surcroît, dans son cas, c'est notamment à cause de ces taxes qu'elle a dû déclarer une faillite personnelle.
- M Chagnon affirme n'avoir joué aucun rôle dans la mise sur pied de 619 et qu'il en ignorait l'existence. Or, M Daniel est catégorique malgré toutes les questions de M Chagnon pour lui faire dire le contraire : il a fait affaires avec Mme Choquet et M Chagnon avant de créer cette entreprise, 619 est « *une suggestion de Stéphane* ».
- M Chagnon affirme n'avoir joué aucun rôle, ni de près ni de loin, dans l'immatriculation des véhicules en Ontario. Mme Choquet dit ignorer qui l'a fait, elle s'est informée des démarches à suivre et c'est M Tétrault qui lui a remis les certificats. Or, la Commission retrace sur le relevé de la carte de crédit de M Chagnon le nom de Glengarry Truck Center situé à Alexandria, le garage qui a procédé à la vérification mécanique exigée pour l'immatriculation du Western Star en Ontario. Le certificat a été émis le 11 mai 2004 alors que la dépense a été entrée le 13 mai 2004. Le relevé de compte de M Chagnon révèle également une dépense de 56,98 \$ dans une station-service de Bainsville en Ontario le 8 mai 2004. La prépondérance de la preuve est donc à l'effet que M Chagnon est impliqué dans l'immatriculation de ce véhicule, puisqu'il paye pour le rendre conforme aux normes.

- Cette transaction laisse également entrevoir que M Chagnon est le véritable propriétaire du véhicule. Déjà, dans sa décision MCRC01-00031, la Commission notait qu'il est « *plausible que l'argent investi par M Tétrault dans POWER soit constitué des revenus générés par les comptes à recevoir de Discover* », une compagnie qui appartient à M Chagnon.

Les événements subséquents viendront dissiper les doutes. Ainsi :

- M Chagnon se rend au bureau de la SAAQ pour transférer ce véhicule de 619 à 9155. Il se présente avec une procuration du seul actionnaire de 9155, M Paul Sweeney, une personne qu'il déclare ne pas connaître. Une fois de plus, la prépondérance de la preuve est à l'effet que M Chagnon est derrière cette entreprise. Les numéros de téléphone et de télécopieur de Freedom sont inscrits sur le formulaire d'inscription de 9155 au registre de la Commission et l'adresse de cette entreprise correspond à celle de la belle-mère de M Chagnon. Par ailleurs, la Commission relève que M Chagnon a effectué un paiement de 472,53 \$ au Registraire des entreprises du Québec le 27 avril 2005⁶⁷, soit quelques jours avant que 9155 ne s'inscrive au registre de la Commission le 3 mai 2005.
- M Chagnon touche l'argent des assurances après l'accident de ce véhicule. L'argument à l'effet que M Tétrault lui a demandé de toucher l'argent des assurances s'avère incompatible avec les documents : le véhicule a été cédé à 9155, une entreprise dans laquelle M Tétrault n'a aucun intérêt. C'est M Sweeney, une personne que M Chagnon ne connaît pas, qui est le propriétaire de 9155.
- En ce qui concerne la semi-remorque impliquée dans l'événement du 16 décembre 2004, le certificat d'immatriculation a été signé par la personne qui a demandé le permis spécial de circulation de 619. Seulement deux personnes ont pu demander ce permis spécial de 619 : M^{me} Choquet ou M Chagnon. Or, la preuve démontre que de ces deux personnes, seul M Chagnon conduit le camion.

M Tétrault n'a donc pas été impliqué dans l'immatriculation de ce véhicule contrairement à ce que prétend M^{me} Choquet.

⁶⁷ Pièce CTQ-27, page 53.

- En ce qui concerne Raiko, les propos de M Sirbu sont confirmés par les différents documents : Freedom a effectué du transport pour M Sirbu et elle utilise sans permission les permis et l'identité de Raiko. La Commission note également que M Chagnon n'a jamais remis en question l'authenticité des documents lorsqu'il a interrogé M Sirbu. Il a improvisé la thèse de faux documents en réponse aux questions de la Commission.

Par ailleurs, la Commission peut difficilement comprendre comment M Chagnon peut affirmer qu'il avait le droit de produire une facture avec le nom de Raiko et les coordonnées de Freedom le 21 mars 2005, puisque ce n'est que le 20 juin 2005 qu'il modifiera l'immatriculation de Freedom pour y ajouter le nom de « Raiko Transport ».

De plus, comme l'affirme M Sirbu, il y a bel et bien eu un arrêt de paiement sur le chèque que lui a remis Freedom⁶⁸, ce qui contredit une fois de plus l'affirmation de M Chagnon à l'effet qu'il a payé 3 000 \$ pour ce transport. Quant à la prétention de M Chagnon à l'effet qu'il appartient au récipiendaire d'un chèque de le faire certifier, elle va tout simplement à l'encontre des pratiques commerciales en usage jusqu'à ce jour.

M Chagnon veut faire croire à la Commission que la personne qui falsifie les documents et ne respecte pas ses engagements c'est l'honnête homme, l'entreprise qui a une cote de sécurité « satisfaisant », celle qui a tous les permis nécessaires pour circuler autant aux États-Unis qu'au Canada. Quant à Freedom, qui ne détient aucun permis et qui exploite des véhicules malgré les interdictions dont elle est l'objet, elle serait, selon sa prétention, qu'une victime.

Les événements de l'affaire Raiko démontrent que M Chagnon n'a pas changé de comportement depuis la décision MCRC03-00191 du 16 septembre 2003 : la ruse fait partie de sa stratégie d'affaires, le mensonge et la fourberie sont institués dans sa culture opérationnelle.

La Commission attribuera donc une cote de sécurité « insatisfaisant » à M Chagnon et à Mme Choquet pour leur rôle dans la mise en oeuvre et l'exploitation de 619, et à 9917 et à M Chagnon pour

⁶⁸ Pièce CTQ-13, page 5.

l'exploitation des véhicules de 619.

619 et M Mario Daniel

619 est une entreprise qui a été fondée pour contourner la LPECVL et qui a continué à être exploitée en dépit de sa dissolution. C'est pourquoi la Commission modifiera sa cote de sécurité pour qu'elle porte la mention « insatisfaisant ».

Quant à M Mario Daniel, il joue un rôle déterminant dans ce dossier parce que 619 n'existe pas sans lui. Il consent à participer à un scénario qui vise à contrer la loi. Son geste vise à permettre à deux personnes de contourner une décision de la Commission alors qu'il sait pertinemment que Mme Choquet et M Chagnon ne peuvent exploiter de véhicules lourds. De plus, M Daniel permet à des entreprises de céder des véhicules sans l'autorisation de la Commission et il contribue à maintenir en opération des véhicules qui étaient interdits de circulation.

C'est un complice qui laisse toute latitude à Mme Choquet et à M Chagnon en ce qui concerne l'exploitation. Ce n'est qu'en septembre 2004, soit après quatre mois d'exploitation, que M Daniel prend conscience de la situation et qu'il met fin à l'existence de 619. Cependant, sa volonté de mettre fin aux activités de 619 ne va pas jusqu'à informer les services administratifs de la Commission de la situation.

La Commission ne peut accepter qu'une personne se prête à ce genre de marchandage qui s'avère contraire aux objectifs mêmes de la loi. C'est pourquoi la Commission appliquera à M Daniel la cote de sécurité « insatisfaisant ». M Daniel ne pourra demander une réévaluation de cette cote avant une période de quatre mois, soit l'équivalent de la durée légale de 619.

La Commission modifiera aussi la cote de sécurité de 9146-2929 QUÉBEC INC. pour qu'elle soit « insatisfaisant », vu que M Daniel est le seul administrateur et qu'il exerce une influence déterminante dans la gestion de cette entreprise.

CONCLUSION

La prépondérance de la preuve est à l'effet que Mme Manon Choquet et

M Stéphane Chagnon ont mis en circulation et exploité des véhicules lourds alors que cela leur était interdit en raison d'une cote de sécurité « insatisfaisant ». Ils ont créé, avec la complicité de M Mario Daniel, 6192301 CANADA LTÉE. Par la suite, M^{me} Choquet et M Chagnon ont transféré des véhicules à cette nouvelle entreprise. Ils les ont immatriculés en Ontario afin de contourner l'autorisation préalable de la Commission, car ces véhicules appartenaient à des entreprises ayant une cote de sécurité « insatisfaisant ».

M^{me} Manon Choquet reconnaît avoir exploité 619 durant près d'un an. Les documents de transport et les interceptions sur route révèlent que 9117, une entreprise qui appartient à M Stéphane Chagnon, a aussi exploité les véhicules de 619, notamment en août, novembre et décembre 2004.

Toutes ces personnes ont contrevenu à des décisions de la Commission. C'est pourquoi la Commission attribue la cote de sécurité « insatisfaisant » à 619 et à 9117. Elle applique cette cote de sécurité à M Mario Daniel et à M^{me} Manon Choquet en raison de leur rôle dans 619, et à M Stéphane Chagnon à cause de son rôle dans 619 et 9117.

Enfin, la Commission modifie la cote de sécurité de 9146-2929 QUÉBEC INC. pour qu'elle porte la mention « insatisfaisant », vu que son seul administrateur, M Mario Daniel, exerce une influence déterminante et qu'il a une cote de sécurité « insatisfaisant ».

POUR CES MOTIFS, la Commission :

1. REMPLACE la cote de sécurité de 6192301 CANADA LTÉE portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « insatis- faisant ».
2. APPLIQUE à M^{me} Manon Choquet et à M Stéphane Chagnon la cote de sécurité « insatisfaisant » attribuée à l'égard de 6192301 CANADA LTÉE.
3. APPLIQUE à M Mario Daniel la cote de sécurité « insatisfaisant » attribuée à l'égard de 6192301 CANADA LTÉE.
4. STATUE QUE M Mario Daniel ne pourra demander une réévaluation de sa cote avant le 23 juillet 2006.
5. REMPLACE la cote de sécurité de 9146-2929 QUÉBEC INC. (Transit MD) portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant

la mention « insatisfaisant ».

6. REMPLACE la cote de sécurité de 9117-2031 QUÉBEC INC. (Freedom Transport) portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant ».
7. APPLIQUE à M Stéphane Chagnon la cote de sécurité « insatisfaisant » attribuée à l'égard de 9117-2031 QUÉBEC INC. (Freedom Transport).

Gilles Tremblay
Commissaire

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