

Décision : MCRC01-00031

Numéro de référence : M00-00190-4

Date de la décision : Le 27 février 2001

Endroit : Montréal

Date de l'audience: 13 décembre 2000

Présent : Louise Pelletier
Commissaire

Personnes visées :

8-M-30033C-710-P

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

- agissant de sa propre initiative -

9061-2110 QUÉBEC INC.
48, rue de L'Industrie
L'Assomption (Québec)
J5W 2V1

- intimée -

**GESTION STEPHANE CHAGNON
INTERNATIONALE INC.**
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

- intimée -

3467716 CANADA INC.
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

- intimée -

CHOQUET, Manon
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

- intimée -

M00-00190-4

Numéro de référence :

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

- intimée -

Procureur de la Commission : Me Maurice Perreault
Procureur des intimées : Me Benoit Groleau
GOWLING, LAFLEUR, HENDERSON

Dans la présente affaire, les Services juridiques de la Commission des transports du Québec ont fait parvenir l'avis d'intention et de convocation suivant à l'intimée:

AVIS D'INTENTION ET DE CONVOCATION

(Art. 26 à 38 *Loi concernant les propriétaires
et exploitants de véhicules lourds*)
(L. Q. 1998, chapitre 40)

N° référence : M00-00190-4
N° dossier : 8-M-30033C-710-P
N° Nir : R-509650-9

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Agissant d'office

et

3467716 CANADA INC.
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

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

9061-2110 QUÉBEC INC.
48, de l'Industrie
L'Assomption (Québec)
J5W 2V1

GESTION STEPHANE CHAGNON
INTERNATIONALE INC.
1180 Chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

Choquet, Manon
1180, chemin Plouffe
Saint-Jacques (Québec)
J0K 2R0

Intimée

1. La Commission des transports du Québec (ci-après appelée la "Commission"), de sa propre initiative, avise la partie intimée de son intention d'analyser son comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui sont imposées à l'intimée dans le cadre de l'application de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (L.Q., 1998, c. 40) en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier et, à cette fin, elle entend plus particulièrement examiner les faits et événements décrits aux paragraphes qui suivent:

2. Selon les informations détenues par la Commission, l'intimée est inscrite au Registre de la Commission avec une cote comportant la mention "satisfaisant";

3. Madame Manon Choquette est présidente et unique actionnaire des compagnies apparentées suivantes: 9061-2110 Québec Inc., Discover Transport, Discover Leasing ainsi que de 3467716 Canada Inc.;

4. Monsieur Stéphane Chagnon était l'unique administrateur et actionnaire de la compagnie Gestion Stéphane Internationale Inc., radiée le 8 mai 1999. La place d'affaires de Gestion Stéphane Chagnon Internationale Inc. était la même que celle de 9061-2110 Québec Inc.;

5. Monsieur Stéphane Chagnon est le gérant général de 9061-2110 Québec Inc. et bénéficie d'une procuration aux termes de laquelle « *la compagnie 9061-2110 Québec Inc. autorise M. Stéphane Chagnon à transiger avec la SAAQ, la CTQ ou tout autre organisme gouvernemental, en son nom* »;

6. La Commission est informée que le 22 octobre 1999, un camion de marque Western 1988, conduit par Richard Jacob et exploité par l'intimée, a été impliqué dans un accident à Cadillac. Le camion a frappé deux automobiles qui circulaient en ligne droite. Cet accident a causé des blessures légères à une personne. La compagnie a laissé circuler sur une route à chaussée séparée un véhicule hors norme, non muni de 4 feux jaunes et sans un véhicule d'escorte et a commis sur un chemin public une action susceptible de mettre en péril la vie humaine.

La Commission a reçu la mise à jour des renseignements fournis lors de l'inscription au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. À la question 7.2 du formulaire du 10 novembre 1999, la compagnie a répondu qu'elle n'avait pas d'amendes non acquittées. Or, un jugement a été rendu le 13 octobre 1999 pour une amende non acquittée de 968,00 \$ qui fut payée le 2 décembre 1999. Un autre jugement a été rendu le 24 novembre 1999 pour une amende non acquittée de 868,00 \$.

7. Selon les informations contenues aux fichiers informatisés de la SAAQ, pour la seule période de février 1999 à mars 2000, la compagnie 9061-2110 a commis 31 infractions au Code de la sécurité routière. Notamment, 9061-2110 Québec Inc.:

- n'a pas veillé à ce que son conducteur inscrive toutes les informations requises sur les fiches d'heures de conduite et de travail;
- n'a pas veillé à ce que son conducteur respecte le nombre d'heures de travail conforme aux normes;
- n'a pas tenu pour un conducteur une fiche contenant les renseignements prévus au règlement;
- n'a pas demandé l'immatriculation à la SAAQ dès la prise de possession d'un véhicule;

8. Au surplus, des conducteurs de 9061-2110 Québec Inc. ont commis durant la même période de février 1999 à mars 2000, 15 infractions au Code de la sécurité routière. Notamment, des conducteurs:

- ont commis une action susceptible de mettre en péril la sécurité d'une personne ou de la propriété;
- ont trompé un agent de la paix par de fausses déclarations;
- ont inscrit des informations fausses ou inexactes sur les fiches journalières des heures de travail;
- n'ont pas inscrit toute l'information requise sur les fiches journalières des heures de travail;
- ont fourni un nombre d'heures de travail supérieur aux normes;

9.Des véhicules de 9061-2110 Québec Inc. ont été impliqués dans 3 accidents depuis mai 1999, causant des blessures légères ainsi que des dommages matériels. Un véhicule de la même compagnie a été sujet à une mise hors service le 3 août 1999. Enfin, depuis avril 1999, 3 défauts majeurs et 8 mineurs ont été constatés sur les routes du Québec relativement aux véhicules de la compagnie.

10.Selon le profil du transporteur quant à son comportement routier, la compagnie Gestion Stéphane Chagnon International Inc. a commis des infractions au Code de la sécurité routière (23) et a des amendes impayées pour une somme de 23 665,86 \$. De même, les chauffeurs de l'intimée ont commis 2 infractions d'excès de vitesse contrairement au C.S.R. Leurs véhicules ont été impliqués dans 3 accidents routiers causant des blessures légères ainsi que des dommages matériels.

11.De plus, la compagnie 3467716 Canada Inc. a commis des infractions au Code de sécurité routière (2) et a des amendes impayées de 1 189,00 \$. Il y a aussi une implication dans un accident et une infraction-conducteur.

12.Considérant les faits mentionnés précédemment, la Commission donne avis à l'intimée de son intention de tenir une audition aux fins d'enquêter sur l'ensemble du comportement de ses entreprises et sur toutes ses politiques en matière de sécurité routière;

13.À cette occasion, la Commission entend examiner le dossier de l'intimée et invite l'intimée à lui faire part des systèmes et politiques de gestion établis dans son entreprise en regard des éléments suivants:

- .programme d'entretien mécanique et préventif des véhicules lourds;
 - . heures de conduite et de travail;
 - . embauche et formation des chauffeurs;
 - . ronde de sécurité;

ainsi que tout autre élément lui permettant d'évaluer les divers aspects du comportement de l'entreprise dans l'exploitation et l'offre de service de véhicules lourds;

14.Dans l'hypothèse où la véracité des allégations susdites serait démontrée, prenez également avis que dans le cadre des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 26 à 38 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, la Commission pourrait, si elle le juge nécessaire, rendre une décision pour :

- modifier la cote qui a été attribuée à l'intimée pour une autre portant la mention "insatisfaisant" ou "conditionnel";
- déclarer l'intimée totalement ou partiellement inapte à l'exploitation de véhicules lourds;
- prendre toutes autres mesures jugées appropriées;
- rendre applicable à l'administrateur de l'intimée, la déclaration d'inaptitude totale qu'elle pourrait prononcer.

15.En vue de statuer sur tout ce qui précède, l'intimée est convoquée à une audience publique qui se tiendra aux lieu, date et heure mentionnés dans l'annexe ci-jointe;

L'intimée peut également faire parvenir à la Commission, par écrit, ses observations et documents dans un délai de 10 jours du présent avis;

À défaut par l'intimée de se présenter à l'audience, personnellement ou par représentant, la Commission pourra rendre une décision sur la preuve au dossier et sur les observations, arguments ou documents que l'intimée pourrait lui avoir fait parvenir, le cas échéant.

Montréal, le 15 juin 2000

Girard Loïsette Perreault Turcotte & Paquet
Avocats
Services juridiques
Commission des transports du Québec

Téléphone : (514)873-3424
Télécopieur : (514)873-5947
Sans frais 1 888 461-2433

P.J. : Résumé du dossier de la SAAQ;

c.c. S.A.A.Q. »

L'avis d'intention et de convocation cité plus avant a été envoyé aux intimées, par courrier certifié, le 17 juillet 2000. Les envois postaux ont été retournés à la Commission des transports du Québec le 4 août 2000 et les récépissés de Postes Canada portent les mentions: « refusé par le destinataire » et « non réclamé ».

L'avis d'intention et de convocation a par la suite été signifié aux intimées par huissier les 28 et 29 septembre 2000, tel qu'il apparaît aux preuves de signification versées au dossier. L'audience alors prévue pour le 16 octobre 2000, a été tenue le 13 décembre 2000 aux bureaux de la Commission à Montréal.

À la date prévue pour l'audience, les parties sont présentes et représentées.

LES FAITS

Le procureur de la Commission fait un bref survol des éléments et motifs notés à l'avis d'intention et de convocation, faisant aussi référence aux documents annexés au dit avis, soit un rapport d'enquête produit par la Commission en décembre 1999, ainsi que le rapport d'enquête de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), portant la référence S61-990125-415. Le procureur de la Commission ne fait entendre aucun témoin et dépose au dossier les compléments d'informations suivants :

- P-1: Mise à jour du dossier PEVL de 9061-2110 Québec inc., couvrant la période du 1^{er} juillet 1999 au 6 décembre 2000 ;
- P-2: Complément d'enquête de la SAAQ, couvrant la période du 1^{er} avril au 30 octobre 2000 ;
- P-3: Mise à jour de la cote de sécurité de 9061-2110 Québec inc. par le « US Department of Transportation » ;
- P-4: Demande de modification de l'inscription au registre pour 9061-2110 Québec inc., reçue à la Commission le 11 décembre 2000.

P-5: Constat de remisage et remorquage de véhicule.

Le dossier PEVL de 9061-2110 Québec inc., produit sous P-1, démontre pour l'évaluation à titre de propriétaire de véhicules lourds, une atteinte de seuil au volet de la Sécurité des véhicules, soit 5 mises hors service. Il est notamment indiqué que 8 inspections de véhicules ont été effectuées pendant la période du 1^{er} juillet 1999 au 6 décembre 2000 et qu'aucun des véhicules inspectés ne s'est avéré conforme, des déficiences majeures ayant été constatées sur chacun de ces véhicules.

En regard de l'évaluation comme exploitant de véhicules lourds, le volet « Sécurité des opérations » dénombre 74 infractions considérées pour un total de 192 points alors que le seuil statistique de dangerosité établi par la politique d'évaluation de la SAAQ est fixé à 11. Selon la feuille sommaire jointe sous la cote P-1, la presque totalité des infractions considérées se regroupe sous trois rubriques: les heures de conduite et de travail, la vérification avant départ et les permis spéciaux de circulation.

En considérant aussi les volets de la conformité aux normes de charges et l'implication dans les accidents, le comportement global de l'exploitant accumule ainsi un total de 199 points pour un seuil fixé par la politique d'évaluation de la SAAQ à 16 points, pour la période du 1^{er} juillet 1999 au 6 décembre 2000.

Le rapport d'enquête de la Commission et ceux produits par les inspecteurs de la Société d'assurance automobile du Québec soulignent plusieurs éléments de non conformité à la réglementation et aux obligations découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*¹.

LE PROFIL DES ENTREPRISES

Selon les registres de l'Inspecteur général des institutions financières, la corporation 9061-2110 Québec inc., a été constituée en mars 1998 et elle opère sous les raisons sociales et les noms suivants: Discover, Discover Transport, Nord-Est Transport Lourd et North East Heavy Haul. L'unique actionnaire et administrateur est Mme Manon Choquet. Les activités de l'entreprise 9061-2110 Québec inc.(ci-après appelée Discover) sont principalement concentrées dans le transport de marchandises hors normes ou dimensionnel. Le siège social est situé à l'Assomption et l'on y retrouve un garage ainsi que les bureaux administratifs. (photographies et brochure corporative produites au dossier sous les cotes I-4 et I-8)

Discover compte une trentaine d'employés, dont 18 chauffeurs. Sa flotte comprend quelques 17 tracteurs et un peu moins d'une quarantaine de fardiers, remorques et semi-remorques (listes d'équipements déposées sous I-6 et I-7). Selon les plus récentes informations transmises à la Commission, et produites sous P-4, environ 16% du kilométrage total serait effectué au Québec ; le reste des activités étant réalisé

¹L.R.Q., c. P-30.3

aux États-Unis et en Ontario. Le chiffre d'affaires de l'entreprise est d'environ cinq millions annuellement.

La corporation 3467716 Canada inc. a été constituée au début 1998 et elle opère sous les noms et les raisons sociales de Location Discover et Discover Leasing. Selon les registres de la Société d'assurance automobile du Québec, aucun véhicule n'est actuellement immatriculé au nom de cette entreprise. Mme Manon Choquet en est l'unique actionnaire et administrateur. Cette corporation n'est pas inscrite au Registre des propriétaires et exploitants de la Commission. Les activités principales de cette corporation sont de fournir des services de gestion de la paye pour les employés de Discover, pour lesquels elle retire des revenus de gestion uniquement.

L'entreprise Gestion Stéphane Chagnon Internationale inc. est inactive et radiée d'office au registre de l'Inspecteur général des institutions financières depuis le 8 mai 1999. Cette entreprise, qui faisait aussi affaires sous le nom et la raison sociale Priorité enr. et Unlimited Priority, a cessé ses opérations et n'a aucun biens ni actifs. M. Stéphane Chagnon en était l'unique actionnaire et administrateur. Cette entreprise n'est pas inscrite au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds de la Commission.

LA PREUVE

La Commission entendra quatre témoins pour les parties intimées: M. Jacques Alary, consultant en transport, M. Marc Castura, chef mécanicien chez 9061-2110 Québec inc., Mme Manon Choquet, présidente, ainsi que M. Stéphane Chagnon, son directeur général.

Le premier témoin, M. Alary, précise à la Commission que l'objectif de son mandat était de faire un diagnostic de la situation, de préparer un rapport et de formuler des recommandations sur les éléments à mettre en place au sein de l'entreprise pour assurer la gestion des obligations découlant de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et du Code de sécurité routière.

Il précise avoir rencontré les dirigeants de Discover à trois reprises depuis le 25 octobre 2000. Lors d'une de ces rencontres, le 11 novembre 2000, une session de formation sur les obligations en matière de sécurité routière a été donnée aux gestionnaires de l'entreprise. Il dépose sous la cote I-1, son rapport d'évaluation, et sous la cote I-2 (onglets 3 à 11), un recueil des diverses politiques et procédures concernant la gestion des obligations découlant de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

M. Alary témoigne longuement sur le contenu de son rapport et sur les diverses politiques. Il précise que son mandat avec les entreprises-intimées ne fait pas l'objet d'un contrat particulier et qu'il n'a pas non plus de durée déterminée. Il confirme avoir une entente pour poursuivre son travail d'assistance pour la mise en place des politiques, et ajoute que la fréquence de ses visites sera établie selon les besoins.

Dans son témoignage, M. Alary informe la Commission que la vitesse de tous les tracteurs, sauf un datant de 1988, a été limitée électroniquement à 110 km/heure. De même, les équipements sont équipés d'un système GPS (Global Positioning System) qui permet de déterminer la localisation des équipements et qui est aussi utilisé par les chauffeurs pour leurs communications avec le bureau .

M. Alary identifie dans son rapport deux aspects problématiques ("faiblesses" (sic)) des opérations de la compagnie, qui ressortent de son analyse du dossier PEVL de Discover: les heures de conduite et de travail et les permis spéciaux.

Dans un premier temps, il élabore sur certains des éléments de solution proposés, afin d'améliorer la conformité en regard des heures de conduite et de travail:

- les chauffeurs devront communiquer à tous les jours avec le répartiteur au moyen du système de communication GPS, pour permettre de vérifier leur position et les heures disponibles;
- les fiches journalières des chauffeurs devront dorénavant être vérifiées et contrôlées, dès le retour de ces derniers. La fille de Mme Choquet sera responsable de cette vérification et contrôle. Cette dernière reçoit actuellement une formation de M. Alary à cet effet;
- une application "musclée" de mesures disciplinaires destinées aux chauffeurs délinquants.

Eu égard aux lacunes relatives aux permis spéciaux, M. Alary réfère la Commission à la politique de rémunération des chauffeurs (présentée à l'onglet 22 de la pièce I-2), qui prévoit une prime fixe de 0,05\$ du kilomètre visant à compenser les chauffeurs pour le temps en attente de l'obtention des permis de circulation. Il ajoute que cette politique de rémunération, combinée à celle portant sur les bonus à la conformité, devrait permettre de solutionner ces problèmes de permis spéciaux. Le rapport de M. Alary n'inclut aucune recommandation spécifique pour corriger les manquements notés au dossier PEVL.

Dans son rapport, M. Alary suggère que tous les chauffeurs et gestionnaires suivent une formation sur les diverses réglementations concernant, notamment, les heures de conduite et de travail, la vérification avant départ, les normes de charges et de dimensions et les permis spéciaux. Il recommande aussi la mise en place de mécanismes pour contrôler la qualité des vérifications avant départ qui sont faites par les chauffeurs.

Interrogé par le procureur de la Commission, M. Alary identifie quelques-uns des principaux gestionnaires et leur responsabilité en regard de l'application et du respect des politiques et procédures présentées au recueil : M. Dany Gouger pour les heures de conduite et de travail, les dossiers chauffeurs et le suivi des dossiers conducteurs, et M. Marc Castura pour la gestion du programme d'entretien préventif et des dossiers des véhicules, ainsi que le suivi des fiches de vérification avant départ. M. Alary précise aussi que la mise en place de l'ensemble des politiques est sous la responsabilité de M. Chagnon en ajoutant que celui-ci est « l'opérateur ».

En réponse à la Commission, M. Alary reconnaît que d'après le recueil des politiques, Mme Choquet est identifiée comme la responsable de la gestion de la conformité. M. Alary explique que cette dernière reçoit toutes les informations, alors que l'analyse est faite par les gestionnaires responsables des opérations, en réitérant que c'est M. Chagnon qui gère et qui sanctionne.

Interrogé par le procureur de la Commission, M. Alary indique que la mise en place des diverses politiques et procédures n'est pas entièrement complétée et qu'il faudrait compter près d'un an avant que celle-ci ne soit terminée.

Le second témoin, M. Marc Castura a été embauché par Discover en avril 2000 à titre de mécanicien. Il assume les fonctions de chef mécanicien depuis le mois de juin 2000. M. Castura a cinq ans d'expérience en mécanique diesel, il est accrédité auprès du Programme d'entretien préventif de la SAAQ et a suivi une formation sur l'ajustement des freins. Ses responsabilités principales incluent l'entretien de la flotte de véhicules, la gestion des activités de garage et du programme d'entretien préventif. Il se rapporte directement à M. Stéphane Chagnon ou au chef des opérations, qu'il identifie plus tard dans son témoignage comme étant le « dispatch » ou le répartiteur.

M. Castura confirme que le programme d'entretien préventif prévoit une vérification mécanique à tous les trois mois pour les équipements moteurs, alors que les remorques et les fardiers sont vérifiés aux quatre mois. Il ajoute qu'un changement d'huile et une vérification des composantes majeures sont effectués au retour des équipements, soit environ à toutes les deux ou trois semaines. Il précise aussi, qu'avant le départ des équipements, les mécaniciens effectuent la vérification et l'ajustement des freins et qu'ils s'assurent de la présence des équipements accessoires qui sont nécessaires aux chauffeurs.

Il supervise le travail de quatre employés au garage, dont deux mécaniciens. Il indique que tous les travaux d'entretien et de réparations sont effectués au garage de l'entreprise, sauf ceux relevant d'une garantie de manufacturier ou de travaux plus lourds, tels que suspension. Il ajoute que depuis trois mois, l'entreprise a débuté un programme pour l'installation d'ajusteurs automatiques de freins sur toutes les unités de la flotte. Près d'une quarantaine de véhicules lourds devraient être ainsi équipés dans les prochains mois.

Parmi ses autres fonctions, il est aussi responsable d'effectuer le suivi des fiches de vérification avant départ complétées par les chauffeurs, de noter les réparations faites sur la route, de joindre les copies de bon de travail, le cas échéant, et de les classer au dossier-véhicule. Il précise que dans les cas où des fiches de vérification ne sont pas complétées, il transmet l'information aux gestionnaires « au bureau en avant » [sic].

Interrogé par le procureur de la Commission, M. Castura admettra qu'avant qu'il n'assume les fonctions de chef mécanicien, il n'y avait pas de suivi de fait des

fiches de vérification avant départ, que les dossiers des véhicules n'étaient pas à jour et que « c'était pas mal pêle-mêle » [sic].

Le troisième témoin entendu est Mme Manon Choquet, présidente de Discover. Elle explique devoir consacrer entre 90% et 95% de son temps aux demandes de permis spéciaux, incluant la production des itinéraires et des cartes routières requises pour les trajets des équipements, le tout selon les informations transmises par le répartiteur. Discover utilise aussi à l'occasion certains intermédiaires pour l'obtention des permis de circulation pour certains états américains. Elle ajoute que tout près de 5 000 permis par année peuvent être requis et que le coût annuel pour tous les permis représente une dépense d'environ 150 000 \$.

Mme Choquet déclare que l'administration et les opérations sont sous la responsabilité de M. Stéphane Chagnon, son conjoint de fait. Elle dit s'occuper du secrétariat et de la comptabilité, bien qu'elle précise que le contrôleur se rapporte à M. Chagnon. Elle ajoute que M. Chagnon s'occupe des achats d'équipements, mais c'est elle qui « signe ».

Interrogée sur la structure administrative de l'entreprise, elle dépose sous la cote I-5, un organigramme corporatif. Cet organigramme fait voir M. Chagnon à titre de directeur général, M. Pierre Rochon directeur des opérations et Anik Choquet responsable des « log book ». Mme Choquet confirme que sa fille Anik, âgée de 17 ans, est étudiante et travaille les fins de semaines pour l'entreprise.

En réponse à la Commission, Mme Choquet confirme que la corporation 3467716 Canada inc. n'effectue plus dorénavant de location de véhicules, qu'elle n'a aucun véhicule immatriculé à son nom et qu'elle n'a aucun employé. L'entreprise ne fournit que des services de gestion et c'est Discover qui paie les employés et effectue les contributions à la CSST.

Finalement, la Commission entend le témoignage de M. Stéphane Chagnon, directeur général de Discover. Ce dernier a une procuration générale de Mme Choquet. Il explique être dans le domaine du transport depuis 1984, soit à titre de voiturier-remorqueur ou d'entrepreneur. Il a exploité d'autres entreprises de transport dans le passé, dont: Inways Transport Group et Gestion Stéphane Chagnon Internationale inc., qui ont cessé leurs opérations.

En réponse au procureur de la Commission, M. Chagnon reconnaît être l'unique actionnaire de la corporation 9085-2260 Québec inc., faisant affaires sous la raison sociale Groupe Focus, qu'il avait fondé pour faire du courtage en transport. Il déclare avoir remis les actions qu'il détenait dans cette corporation, au syndic nommé dans sa faillite personnelle. À la demande de la Commission, le procureur des intimées fera parvenir sous la cote I-9, une copie du certificat de cession dans l'affaire de la faillite Stéphane Chagnon.

M. Chagnon déclare être pleinement d'accord avec le mandat confié à M. Alary. Il se dit favorable à la mise en place des diverses politiques et procédures développées par ce dernier et il reconnaît le besoin d'une gestion plus rigoureuse.

Il reconnaît que sa gestion souffrait d'un laxisme important en regard de la gestion des heures de conduite et de travail et de la discipline aux chauffeurs. Il déclare avoir effectué un resserrement dans l'application des politiques générales de l'entreprise dans les derniers mois, ayant entraîné le congédiement de deux chauffeurs.

Il dit croire que l'utilisation du système GPS permettra de mieux gérer les activités des chauffeurs et de contrôler leurs heures de travail, car ce système permet de vérifier « on-line » où sont les chauffeurs et les équipements. Interrogé par la Commission, il précise que leur système actuel ne comprend pas une fonction de « log book » ou de registres intégrés.

M. Chagnon reconnaît que les besoins en formation sur les heures de conduite et de travail sont pressants et qu'il est nécessaire de procéder à une vérification exhaustive des fiches journalières des chauffeurs.

M. Chagnon explique à la Commission que la politique de rémunération, qui prévoit une prime de 0,05\$ du kilomètre payable aux chauffeurs en cas d'illégalité, existait antérieurement et qu'elle est une mesure incitative pour amener les chauffeurs à vérifier la description des permis spéciaux par rapport aux chargements qui leur sont confiés.

M. Chagnon ajoute qu'il n'y a plus d'amendes impayées au nom de Discover, ni à celui de 3467716 Canada inc. et il s'engage à faire parvenir à la Commission, par l'entremise de son procureur, une preuve de paiement (copie de chèque produit sous les cotes I-10 et I-11)

Il ajoute que l'entreprise a déjà investi substantiellement dans les derniers mois afin d'améliorer son dossier de conformité aux lois et règlements autant en Ontario qu'au Québec. Il déclare que sa volonté, et celle de Mme Choquet, est de continuer à oeuvrer dans le domaine du transport.

Le procureur des intimées a aussi déposé divers documents, sous la cote I-2, qui sont produits à titre d'observations à l'égard de certains événements notés à l'avis d'intention et de convocation.

L'ANALYSE

La Commission a pris note du commentaire introductif du procureur des intimées selon lequel il n'accepte pas d'emblée la preuve soumise par la Commission, et ne fait aucune admission des faits indiqués dans les rapports d'enquête qui ont été transmis. Malgré cela, aucune preuve au contraire n'a été présentée.

Dans la présente affaire, le rôle de la Commission n'est pas de sanctionner des infractions passées, mais d'analyser et d'évaluer le comportement des intimées à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui sont imposées dans le cadre de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier, et, s'il y a lieu, de prendre les mesures nécessaires permettant d'assurer la protection du réseau routier et la sécurité de ses usagers.

La Commission constate que ce n'est qu'à la suite de la réception de l'avis d'intention et de convocation, qui rappelons-le a nécessité une signification par huissier, que les intimées ont réagi en faisant appel à un professionnel externe pour les assister dans l'initiation d'une démarche de conformité et de respect des obligations découlant de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

L'examen de la preuve documentaire au dossier démontre clairement que les principaux manquements et les lacunes déterminantes sont en regard de l'application de la réglementation sur les heures de conduite et de travail, les permis spéciaux et les vérifications avant départ. Le nombre des infractions, notées au dossier PEVL de Discover, ainsi que leur caractère répétitif est éloquent et fort troublant. Les condamnations pénales, même en grand nombre, n'ont eu aucun effet significatif sur le comportement de Discover.

La Commission note de la pièce P-4 produite au dossier, que Discover a fait parvenir aux services administratifs de la Commission, une rectification des informations contenues à son dossier Registre, notamment pour modifier le pourcentage du kilométrage effectué au Québec, pour l'augmenter à 16% plutôt que 3%. Cette modification viendra changer la statistique de seuil au dossier PEVL. Toutefois, selon la politique d'évaluation de la SAAQ, ce changement ne modifiera pas de manière significative le niveau de dépassement du seuil de dangerosité au volet de l'exploitant.

En regard de l'application de la politique sur les heures de conduite et de travail, la preuve et les témoignages entendus indiquent qu'un des éléments de solution proposée est l'utilisation, par les gestionnaires, du système GPS pour assurer une communication plus fréquente avec les chauffeurs permettant de faire le suivi des heures. Il s'agit là d'une mesure strictement administrative, qui est tributaire de la volonté des gestionnaires de la mettre en place et de la maintenir.

Les gestionnaires ne se sont pas engagés à installer, ni à utiliser des ordinateurs de bord pour assurer le contrôle et la gestion des heures de conduite et de travail de leurs chauffeurs, qui, somme toute, aurait été une mesure significativement plus efficace, considérant le niveau de délinquance dont fait état le dossier PEVL.

En outre, les témoignages entendus indiquent que la responsabilité de gérer l'application de la réglementation sur les heures de conduite et de travail sera

confiée à la fille de Mme Choquet. La Commission doute que cette décision de confier la gestion et le contrôle de l'un des éléments le plus problématique de l'entreprise, eu égard à la conformité, à une jeune femme de 17 ans encore aux études et qui n'y travaille qu'à temps partiel, puisse permettre de rencontrer la recommandation du consultant qui s'exprime ainsi dans son rapport: « [...] Une intervention musclée sera faite auprès de chaque chauffeur délinquant. ».

La Commission exprime des réserves et ne peut se convaincre que les éléments de solution proposées par les gestionnaires de Discover sont suffisamment importants et rigoureux pour permettre le revirement majeur qui est essentiel et requis.

Eu égard aux problèmes des permis spéciaux de circulation et des manquements à la conformité des normes et dimensions, la preuve n'a pas fourni d'éléments de solution significatifs ni d'engagement précis des gestionnaires. La solution recommandée par les gestionnaires est le maintien de la politique de prime à la rémunération pour les chauffeurs et une formation possible de ces derniers. Par ailleurs, le rapport du consultant est muet quant aux mesures correctrices à apporter pour assurer la conformité et les gestionnaires n'ont formulé aucune proposition d'amélioration. Il apparaît à la Commission que la source du problème à ce chapitre se situe au niveau de l'attitude des dirigeants.

À ce titre, la Commission ne peut ignorer les faits rapportés dans la lettre déposée au dossier sous la cote P-3, originant du « US Department of Transportation », qu'il y a lieu de reproduire ici :

« OBJET : 9061-2110 QUÉBEC INC., d/b/a Discover

[...]

Suite à nos conversations téléphoniques, je vous confirme que l'entreprise en rubrique a une cote de sécurité "*Conditionnelle*" aux États-Unis, et un historique d'infractions et de pénalités civiles tant au niveau fédéral qu'au niveau des États individus. Vous trouverez ci-jointe une copie de son "profil" informatisé, ce qui comprend les accidents et les contrôles routiers entrés par les divers États pendant les deux dernières années. On sait que le transporteur a subi au moins un accident additionnel (le 8 mars 2000) qui n'est pas encore dans le système.

Ci-joints également sont deux exemples de permis falsifiés que le transporteur a commis dans les États de North Dakota et Indiana.

Il est à noter aussi que M. Stéphane Chagnon, directeur général de Discover, avait des cotes de sécurité "*conditionnelle*" et/ou "*insatisfaisante*" pour les autres entreprises de transport dont il était propriétaire ou gérant, soit : Inways Transport Group, d/b/a Canadian American Manufacturing of Exportations inc.; Shadow International Freight System; et Gestion S.C. Internationale Inc., d/b/a Priority Trucking et/ou Unlimited Transport Canada. (Voir copie ci-jointe de ma lettre à Mme Lorraine Brunet de la Commission des transports du Québec en date du 26 octobre 1999).

Cette année, lorsque M. Chagnon a demandé un permis de transport pour une nouvelle entreprise, soit 9085-2260 Québec inc., d/b/a Groupe Focus, notre siège social à Washington, DC, a refusé de l'émettre, à cause de la non-conformité de ses autres entreprises. »

En regard de l'aspect mécanique des véhicules, la Commission note de la preuve documentaire produite au dossier, que certaines lacunes sont présentes dans la gestion des obligations de l'intimée. Le rapport d'évaluation du consultant fait référence notamment à la difficulté de confirmer que les défauts notés par les chauffeurs sont réparés dans les délais requis ainsi qu'à certains problèmes de faiblesse dans la structure de certains équipements et qui suggère notamment « [...] d'attirer l'attention des chauffeurs sur les faiblesses de structure ».

Dans leurs témoignages, les gestionnaires de l'intimée n'ont fourni aucune confirmation précise que la formation proposée par le consultant sera donnée. Au moment de l'audience, ces derniers n'ont pas cru bon s'engager à cet égard autrement qu'en exprimant une intention.

Sont également troublantes, les non-concordances que la Commission dénote entre les témoignages des gestionnaires, la teneur des diverses politiques et procédures déposées au dossier, les liens hiérarchiques démontrés à l'organigramme et les explications de M. Alary quant à sa compréhension du partage des responsabilités des gestionnaires de l'entreprise.

Quelques-unes de ces non-concordances ont été relevées durant l'audience. Ces contradictions semblent refléter une certaine confusion au sein de l'entreprise. Il n'est pas possible d'affirmer avec certitude que cette confusion serait volontaire ou même qu'elle serait simplement l'illustration d'un scénario ou d'une mise en scène préparée à la hâte pour les besoins de l'audience. Mais quel qu'en soit la motivation réelle, s'il en est une, la résultante demeure une confusion certaine dans l'attribution et le partage des responsabilités au sein de l'entreprise.

Enfin, malgré les contradictions notées dans la preuve et les témoignages, il apparaît clairement à la Commission que M. Chagnon est l'éminence grise de l'organisation et que son influence est déterminante dans la gestion de l'entreprise.

Or, la Commission n'a pu se convaincre que ce dernier a une réelle compréhension du lien extrêmement vital entre le comportement du transporteur et la mise en péril de la sécurité du public. La Commission n'ose penser qu'il puisse s'agir d'une déconsidération de la sécurité des usagers de la route en général.

Dans ce contexte, toutes les mesures que la Commission pourrait imposer ne sauraient avoir qu'un effet cosmétique et ne permettraient pas de s'assurer d'un changement de comportement et de culture corporative qui fera primer des valeurs de conformité et de respect des lois et règlements en matière de sécurité routière.

DÉCISION

La Commission a le devoir de mesurer son action. Le délibéré de la présente affaire a débuté le 8 janvier 2001, sur réception des compléments d'information exigés lors de l'audience. L'analyse de la volumineuse preuve, la complexité du dossier et

L'évaluation des témoignages entendus ont nécessité une période de temps importante. Cette période de temps, si elle fut nécessaire à la compréhension et l'analyse éclairée de la présente affaire, ne saurait laisser entendre que la Commission n'a pas saisi l'urgence d'agir qui en découle.

L'appréciation générale de la preuve doit se faire dans le cadre suivant: la Commission, lorsqu'elle se prononce, en vertu de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, sur des questions d'évaluation de comportement et de cotes, le fait principalement en vertu de l'intérêt public.

Après avoir pris connaissance de l'ensemble de la preuve, des documents déposés au dossier et des témoignages entendus, la Commission ne peut se convaincre de la ferme volonté des intimées de changer de façon réelle et durable leur comportement eu égard au respect des lois et règlements régissant les activités de transport. À l'inverse, après avoir entendu les intimées, elle a acquis la conviction que les mesures mises en place et proposées ne le sont que pour satisfaire la Commission et ne résulteront pas en un réel changement de comportement qui permettrait d'assurer la sécurité des usagers de la route.

La Commission a le devoir d'agir et d'exercer les pouvoirs qui lui sont dévolus en vertu de cette loi pour amener les propriétaires et exploitants de véhicules lourds à s'y conformer. Il est évident que dans l'exercice de ses compétences en vertu de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, la Commission doit être convaincue de la bonne foi des personnes et des entreprises pour accepter leurs engagements quant à l'implantation de différentes mesures susceptibles d'assurer une gestion et une opération sécuritaire de leurs véhicules lourds.

Cette bonne foi s'évalue à partir du comportement de ces personnes et du sérieux manifesté à s'engager à prioriser la sécurité dans leurs opérations. Cette bonne foi s'évalue aussi en fonction de la crédibilité des personnes elles-mêmes et de celles représentant ou agissant pour les entreprises. En regard des motifs notés précédemment, la Commission n'accorde pas de crédibilité à ses dirigeants.

La Commission est d'avis, suivant la prépondérance de la preuve, que les intimées ont mis en péril la sécurité des usagers de la route et qu'elles mettent aussi en danger la sécurité de ces derniers par les dérogations répétées et habituelles aux dispositions de la Loi, des règlements et du Code de la Sécurité routière.

Compte tenu de l'ensemble de la preuve et des faits mentionnés précédemment, la Commission est d'avis qu'il serait dans l'intérêt du public et de sa sécurité de déclarer l'intimée, 9061-2110 Québec inc., totalement inapte au sens de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et de modifier la cote de l'intimée en lui attribuant une cote comportant la mention «insatisfaisant», puisqu'il n'apparaît pas que les améliorations nécessaires pour assurer la sécurité des usagers de la route de manière acceptable puissent être réellement effectuées, mises en place et intégrées dans la structure et avec les dirigeants actuels.

Quant aux intimées, Gestion Stéphane Chagnon Internationale inc. et 3467713 Canada inc., ces dernières ne sont pas inscrites au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds de la Commission, et il n'y a pas d'intérêt pour la Commission à en disposer.

C'est donc en regard des articles 26 3^e alinéa, 27 1^{er} alinéa, 28, 30, 31, et 33 ci-après reproduits que la décision sera rendue:

« 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 :

[...]

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 ;

[...]

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 ;

[...]

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.

[...]

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.

[...]

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 contrer l'application de la mesure administrative imposée. »

VU ce qui précède ;

VU QUE l'intimée, 9061-2110 Québec inc., a mis en péril, par ses agissements ou ses omissions la sécurité des usagers du réseau routier ;

VU QUE l'intimée, 9061-2110 Québec inc., met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique en dérogeant de façon répétée et habituelle aux dispositions légales et réglementaires qui la régissent ;

CONSIDÉRANT la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12) ;

CONSIDÉRANT la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3), notamment ses articles 26 à 38 ;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la justice administrative* (L.R.Q. c. J-3) ;

POUR CES RAISONS, la Commission:

1. DÉCLARE totalement inapte l'entreprise visée, 9061-2110 QUÉBEC INC.;
2. MODIFIE la cote comportant la mention «**satisfaisant**» de 9061-2110 Québec inc. et lui attribue une cote comportant la mention «**insatisfaisant**»;
3. APPLIQUE à ses dirigeants, Manon Choquet et Stéphane Chagnon, la déclaration d'inaptitude totale.
4. ORDONNE QUE toute demande à la Commission de l'intimée, 9061-2110 Québec inc., de ses dirigeants ou de toute autre personne liée fasse l'objet d'une enquête et soit soumise à l'attention d'un commissaire.

Louise Pelletier
Commissaire

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