Décision : MERC03-00017

Numéro de référence : MD1-03113-2

Date de la décision : Le 31 janvier 2003

Objet : DEMANDE DE RÉÉVALUATION DE COTE ET D'UNE
LEVÉE DE DÉCLARATION D'INAPTITUDE TOTALE DES
ADMINISTRATEURS

Endroit : Montréal

Dates de l'audience : Les 2 et 3 octobre 2001,
16, 17 et 18 janvier 2002,
8, 9, 10, 11 et 12 avril 2002

Présent : Pierre Gimaiel
Vice-président

Personne(s) visée(s) :

9-M-330015-101-SI
NIR : R-509650-9

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

- demanderesse -

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

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

- demandeurs conjoints -

(Suite des parties à la page suivante)

Numéro de référence : MD1-03113-2

03113-2

No de référence : M01-

Page : 1

8-M-30033C

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Bureau 1000

545, boul. Crémazie Est

Montréal (Québec)

H2M 2V1

- mise-en-cause et intervenante -

Procureur des demandeurs : **Me Benoit Côté**

Procureur de la Commission : **Me Maurice Perreault**

Les faits

Se prévalant de l'article 34 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*¹, les demandeurs ont introduit à la Commission des transports du Québec, par une lettre datée du 15 avril 2001, une demande de réévaluation de la cote attribuée à 9061-2110 QUÉBEC INC. (faisant affaires sous le nom et la raison sociale de DISCOVER). Par la même occasion, ils désirent que la déclaration d'inaptitude totale prononcée à l'encontre de ses dirigeants, en l'occurrence Mme Manon CHOQUET et M Stéphane CHAGNON, soit levée. C'est par la décision MCRC01-00031 rendue le 27 février 2001 que l'entreprise était déclarée totalement inapte et que la déclaration d'inaptitude était appliquée à ses administrateurs. La cote de l'entreprise était alors modifiée pour comporter la mention « insatisfaisant ». Le 5 juillet 2001, la demande fut réitérée par l'entremise, cette fois, de leur procureur.

Le système informatique de gestion des opérations de la Commission indique que la date d'introduction de la présente demande est le 7 mai 2001. Elle a donc été introduite après que la Commission a expédié, par poste certifiée, le 30 mars 2001, à 3825558 Canada inc., (faisant affaires sous le nom et la raison sociale de Power Transportation), un avis d'intention et de convocation en vue de statuer sur les opérations, les activités et le comportement routier de cette entreprise qui a acquis tous les véhicules de 9061-2110 QUÉBEC INC. (désignée ici sous l'appellation de DISCOVER). Lors de l'audience tenue pour la vérification du comportement (MD1-02629-8), le 17 avril 2001, l'intimée n'était ni présente ni représentée. Puisque la procédure ne lui avait pas été signifiée, selon les informations obtenues, le matin même, du service de courrier Sylco Express, l'audience fut remise à une date à être fixée afin de reprendre le processus de signification. L'audition de la procédure a donc débuté les 14 et 18 juin 2001.

Le 26 juillet 2001, le procureur des demandeurs requérait de la Commission que la demande de réévaluation de la cote soit entendue avant la continuation de l'affaire MD1-02629-8. La Commission, jugeant ne pas devoir changer l'ordre des dates annoncées, procéda, les 18 et 19 septembre, à l'audition du dossier de vérification du comportement de 3825558 Canada inc. (désignée ici sous l'appellation de Power). Il fut déterminé que l'affaire serait prise en délibéré sur réception de pièces à produire, au plus tard le 25 septembre 2001.

¹ L.R.Q., c. P-30.3

Comme le prévoit l'article 5 de la *Loi sur la justice administrative*², la Commission a fait parvenir à DISCOVER un avis d'intention et de convocation à une audience tenue à Montréal, les 2 et 3 octobre 2001. Lors de l'audition, il est constaté que cet avis n'avait pas été expédié à Mme Manon CHOQUET ni à M Stéphane CHAGNON, bien que la lettre du procureur spécifie que la demande était introduite au nom de l'entreprise et de celui de ses dirigeants. À cet effet, Mme CHOQUET et M CHAGNON renoncent au délai de l'avis de convocation et acceptent que le déroulement de l'audience puisse débiter aussitôt.

M^e Côté mentionne aussi à la Commission qu'il n'est présent qu'à titre de conseiller juridique et que M CHAGNON représentera les demandeurs. La Commission statue que la compagnie doit être représentée par procureur et, en considération du fait que la demande a été introduite au nom des trois demandeurs par son entremise, il représentera aussi son administratrice principale, Mme Manon CHOQUET. Par contre, M CHAGNON est autorisé à faire lui-même des représentations.

Ajournée à la suite des deux premiers jours d'audience, l'affaire est continuée, en fonction de la disponibilité des parties, aux dates suivantes : les 16, 17, 18 janvier 2002 et les 8, 9, 10, 11 et 12 avril 2002. La Commission consent à la requête des procureurs et leur accorde un délai pour leur permettre de déposer des jugements concernant certains événements évoqués en cours d'audition.

Les affaires MD1-03113-2 et MD1-02629-8 étant si intimement liées par les faits que tous les véhicules de DISCOVER ont été acquis par Power le lendemain de la date à laquelle la décision MCRC01-00031 fut rendue et que Mme CHOQUET et M CHAGNON y oeuvrent présentement, que l'audition prèta ouverture au versement de certains témoignages et d'une partie des pièces déposées dans les deux dossiers. Lors de l'audition de la demande de réévaluation de la cote de DISCOVER et de la levée de la déclaration d'inaptitude totale de ses administrateurs, une réouverture d'enquête fut décrétée dans la procédure de vérification du comportement de Power.

Au total, les deux causes nécessitèrent 15 jours d'audition au cours desquelles les témoignages de 26 personnes furent entendus. Plus de 160 pièces y furent déposées. Bien qu'une de ces pièces n'ait pas encore été produite, les affaires furent prises en délibéré après le dépôt du dernier document reçu de la demanderesse, le 28 octobre 2002. Une analyse approfondie des divers éléments de preuve et des témoignages fut

² L.R.Q., c. J-3

nécessaire afin de déterminer s'il y avait lieu de répondre positivement à la demande.

La loi et la réglementation applicables

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds a pour principal objectif d'amener les transporteurs délinquants à amender leur comportement par la mise en place des mesures correctives appropriées aux problèmes de gestion de la sécurité identifiés et de déclarer l'interdiction de circuler aux transporteurs ayant mis en péril la sécurité des usagers du réseau routier.

C'est en regard des articles 26-3^e alinéa, 27-1^{er} alinéa, 28, 30, 31, et 33 ci-après reproduits que la décision MCRC01-00031 a été 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. » (*version antérieure au 21 juin 2001*)

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

Pour procéder à la réévaluation favorable de la cote d'un propriétaire ou exploitant de véhicules lourds, la Commission est tenue de s'en référer à l'article 34 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* qu'il y a lieu de citer :

« **34.** La Commission peut, de sa propre initiative ou sur demande, modifier la cote qu'elle a attribuée.

Elle peut réévaluer une cote attribuée lorsqu'elle estime que la personne inscrite a pris des moyens efficaces ou mis en place des mesures concrètes permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque, ayant été l'objet de la mesure administrative, est corrigé et ne se répétera plus. »

Bien qu'une demande de réévaluation de cote ne soit pas une demande de révision de la décision qui a déclaré l'inaptitude totale de M CHAGNON et de Mme CHOQUET, il est essentiel, afin de bien situer le contexte et pour

déterminer si le comportement à risque a disparu, d'en citer certains extraits. Le but de l'exercice est de bien connaître les carences constatées qui ont amené la commissaire à conclure que les demandeurs ont mis en danger, de façon répétitive, les usagers du réseau routier et, de ce fait, à prononcer leur inaptitude totale.

On retrouve ce qui suit, aux pages 6 et 7 de la décision MCRC01-00031:

« 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 Société 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. »

On peut aussi y lire, en page 13:

« 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. »

On constate donc une répétition des infractions aux dispositions du *Code de la sécurité routière*³ ainsi qu'une indifférence aux condamnations.

Mise en contexte

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

³ L.R.Q., c. C-24.2

lourds qu'elle détenait, à l'exception d'une remorque, lui ont tous été transférés. Il est évident que l'entreprise demanderesse, qui n'a effectué aucun service de transport depuis la date de la décision, n'opère plus en tant que transporteur et qu'elle ne constitue plus qu'une coquille vide. Il devient donc impossible de réévaluer la cote d'une telle entreprise, puisqu'elle n'a soumis aucune preuve d'amélioration de son comportement découlant de la période qui a suivi la décision MCRC01-00031.

Elle ne possède plus les ressources humaines et matérielles nécessaires et elle ne peut prétendre détenir les connaissances et l'expérience requises pour exploiter, en toute sécurité, un système de transport par véhicules lourds. Dans une telle situation, le propriétaire et exploitant ne peut répondre aux exigences de l'article 34 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

Afin de déterminer si la Commission peut lever l'interdiction qui frappe M CHAGNON et Mme CHOQUET de mettre en circulation un véhicule lourd sur le réseau routier québécois, elle devra analyser le fonctionnement de la compagnie au sein de laquelle ils oeuvrent présentement, c'est-à-dire Power. qui est, dans les faits, la continuité de DISCOVER. C'est pourquoi plusieurs des éléments de preuve et certains témoignages qui ont été versés dans le dossier de vérification du comportement de ce transporteur seront aussi considérés dans la présente affaire.

Il faut aussi préciser que, bien que M CHAGNON ne soit pas actionnaire de la nouvelle corporation, il en est l'âme dirigeante. Ce fait a pu être constaté en audience par sa façon constante d'intervenir, de répondre aux questions et de conseiller les actionnaires prétendus et dirigeants de ladite compagnie. De plus, sa participation active, autant au niveau du débat que des interrogatoires, ne laisse place à aucun doute sur la position de contrôle qu'il occupe dans les deux entreprises. C'est donc en évaluant les opérations, les activités et le comportement routier de Power, comparativement à ceux de DISCOVER, qu'il sera possible de déterminer si le comportement de M CHAGNON, en regard de la gestion de la sécurité routière, a fait l'objet d'améliorations tangibles. L'analyse a donc porté sur l'attitude et les agissements de M CHAGNON qui, dans les faits, a une influence déterminante dans la nouvelle compagnie qui a acquis les véhicules lourds et qui a recruté la majorité des employés de DISCOVER.

La preuve

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

- ffl. M Denis Girard, policier à la municipalité de l'Assomption;
- ffl. M Stéphane Bertrand, policier à la Sûreté du Québec, département de Napierville;
- ffl. Mme Sylvie Careau, technicienne en administration à la Société de l'assurance automobile du Québec (désignée ici sous l'appellation de Société);
- ffl. Mme Judith Hinds, enquêtrice au US-DOT, Division Program Specialist, chargée du Vermont et du Québec;
- ffl. M Roger Jr Noël, propriétaire commerçant;
- ffl. Mme Manon CHOQUET, présidente et administratrice de DISCOVER ainsi que contractuelle chez Power;
- ffl. M Jean-Claude Daignault, contrôleur routier à la Société;
- ffl. M Benoit Guindon, contrôleur routier à la Société;
- ffl. M Gilles Surprenant, sergent au Contrôle routier de la Société;
- ffl. M Denis Barette, contrôleur routier à la Société;
- ffl. M André Péliissier, sergent au Contrôle routier de la Société;
- ffl. M Pierre Rochon, président et directeur des Opérations chez Power;
- ffl. M Réjean Bourassa, sergent au Contrôle routier de la Société.

Les témoignages de MM Stéphane CHAGNON, directeur général de DISCOVER ainsi que directeur de la Section Québec chez Power; Gerry Lemay, actionnaire de Power et présentement directeur des Ventes chez Transforce; ainsi que Michel Fradette, inspecteur au Service de l'inspection et de la vérification de la Commission, sont versés dans les deux dossiers, tout comme certaines des pièces produites au cours des audiences.

Lors de son témoignage, Mme CHOQUET souligne que la demanderesse ne possède plus qu'une seule remorque qui est remise. Elle n'entend plus opérer dans le domaine du transport. Elle n'a pas caché que la demande de réévaluation de cote a pour principal objectif de redonner le droit à M CHAGNON de mettre en circulation et d'exploiter des véhicules lourds sur le réseau routier québécois.

La preuve entendue porte d'ailleurs autant sur le comportement de M CHAGNON que sur les divers aspects habituellement appréciés pour évaluer celui d'une personne inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. Il y a donc lieu de définir le champ d'opération réel de ses activités afin de déterminer les paramètres de l'analyse à effectuer.

M CHAGNON, tel que mentionné précédemment, est l'âme dirigeante de Power.

Il jouit d'une vaste expérience dans le domaine du transport hors normes.

Il s'agit d'un secteur d'activité complexe et régi par une réglementation très stricte. Il faut ici comprendre que ce type de transport requiert des

permis spéciaux de circulation autorisant le déplacement de véhicules et de chargements excédant les normes permises. En effet, les biens transportés, en raison de leur masse et de leurs dimensions, peuvent mettre en danger la sécurité des usagers du réseau routier et en affecter l'intégrité. D'où l'importance, pour les dirigeants des entreprises oeuvrant dans ce secteur, d'être disciplinés et rigoureux.

M CHAGNON est aussi impliqué dans plusieurs entreprises qui effectuent du transport au Québec, aux États-Unis, en Ontario et sur tout le territoire canadien. Il s'avère donc nécessaire de vérifier le comportement de ces compagnies. À la suite de certains revers financiers, il a dû, au cours des dernières années, laisser la propriété de ses entreprises à sa conjointe, tout en continuant d'en être le dirigeant réel.

Il en va de même pour Power qui a pris possession des véhicules de DISCOVER et qui a exécuté ses contrats de transport, à partir du 28 février 2001, soit le lendemain de la date à laquelle la décision MCRC01-00031 fut rendue. Cette compagnie a été mise sur pied par M CHAGNON, au cours de l'été 2001, lorsqu'il a pris conscience des conséquences possibles que pouvait entraîner la procédure de vérification de comportement entreprise par la Société et la Commission à l'endroit de la compagnie DISCOVER et de ses administrateurs. Il a alors réuni trois nouveaux actionnaires, soit MM Pierre Rochon, employé de DISCOVER, Rémi Tétrault, un ami personnel et employé, à temps partiel, de DISCOVER, ainsi que Gerry Lemay, spécialiste dans le domaine du développement de marché en transport de biens. Ils ont pris en charge, avec lui, la continuation des opérations de DISCOVER, sous le couvert de la nouvelle compagnie faisant affaires sous le nom et la raison sociale de Power Transportation.

C'est donc par l'évaluation du comportement de Power, qui n'est, dans les faits, que la continuation de DISCOVER, et dont M CHAGNON a été clairement identifié par les actionnaires comme étant le gestionnaire important, voire « la banque », aux dires de M Lemay, que la Commission pourra établir s'il a évolué positivement en regard de l'importance qu'il accorde à l'aspect de la sécurité routière dans les opérations de transport.

La Commission va d'abord considérer si des améliorations ont été apportées à la gestion de la sécurité. Les demandeurs soutiennent que, dès l'été 2000, DISCOVER avait entamé à cette fin l'implantation de mesures correctives. Ainsi, M Jacques Alary a reçu pour mandat d'analyser le fonctionnement de la compagnie afin d'y identifier les carences et de définir les actions à poser pour assurer le niveau de sécurité requis. Il

a produit, par la suite, un rapport dont certaines recommandations ont été appliquées.

M Alary avait d'ailleurs témoigné à l'audience tenue dans la procédure de vérification du comportement de DISCOVER pour expliquer les améliorations apportées dans l'entreprise. Par contre, la période de trois mois comprise entre son intervention et l'audience étant insuffisante pour démontrer, de façon concrète, les effets bénéfiques de l'implantation de ces mesures, la commissaire, consciente du fait que l'intimée et ses dirigeants n'avaient décidé de l'embauche d'un consultant qu'après qu'ils eurent reçu l'avis d'intention de la Commission et, ne croyant pas à la volonté réelle de M CHAGNON de les appliquer, ne les a pas considérées. Or, la prétention des demandeurs est à l'effet que le personnel de DISCOVER, maintenant à l'emploi de Power, a reçu les formations requises en regard des heures de conduite, de la vérification avant départ et des normes de charges et dimensions. Ils soutiennent que ces seuls événements démontrent la préoccupation de M CHAGNON en ce qui concerne la sécurité et qu'ils auraient dû suffire pour éviter qu'ils soient frappés d'une interdiction de mettre en circulation et d'exploiter des véhicules lourds par la décision du 27 février 2001.

Le procureur de DISCOVER et de Mme CHOQUET admet lui-même que la compagnie et sa présidente ne désirent plus oeuvrer dans le secteur du transport et qu'elles n'ont donc plus d'intérêt à recouvrer leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd. La Commission en déduit donc que l'analyse doit porter, de façon plus spécifique, sur le comportement de M CHAGNON.

Pour sa part, le procureur de la Commission a fait entendre plusieurs témoins. Des agents du Contrôle routier de la Société, des policiers de la Sûreté du Québec et de la Sûreté municipale de l'Assomption, des témoins de certains événements, les actionnaires de Power et même une représentante du US-DOT (U.S. Department of Transportation - Federal Motor Carrier Safety Administration).

Le témoignage de Mme Judith Hinds, enquêteuse au US-DOT, prend une importance certaine, dans la mesure où elle a assuré, depuis plus de dix ans, un suivi constant des entreprises en transport dans lesquelles a oeuvré M CHAGNON à titre de dirigeant. Le présent exercice se voulant être une évaluation de comportement, les informations contenues aux dossiers des entreprises de M CHAGNON hors juridiction prennent leur importance pour deux raisons. Premièrement, la compagnie dans laquelle il occupe un poste de direction effectue près de 85% de son kilométrage à

l'extérieur du Québec. Deuxièmement, elles renferment des indices réels quant à son attitude en matière de sécurité routière.

M^{me} Hinds dépose, entre autres documents, un tableau synthèse concernant la cote attribuée aux entreprises de transport sous le contrôle de M CHAGNON. On y retrouve des dates spécifiques, entre la période du 25 janvier 1990 et du 27 septembre 2001, auxquelles ces entreprises se sont vu attribuer une cote conditionnelle ou insatisfaisante. Ainsi, les 8 janvier 1999, 12 décembre 1999 et 29 décembre 2000, la compagnie demanderesse voyait la mention « conditionnel » appliquée à sa cote d'évaluation.

On y dénote aussi que la compagnie Power est considérée comme étant une entreprise détenue par M CHAGNON. La cote générale « conditionnel » lui a été donnée par la juridiction voisine, le 27 septembre 2001. L'enquête menée démontrait des carences sérieuses au niveau de la gestion de la sécurité. Les manquements constatés concernent particulièrement la gestion du personnel et, de façon plus spécifique, celle des chauffeurs. Des documents ont aussi été falsifiés. En effet, les heures de conduite et de travail auraient été maquillées afin de répondre aux exigences réglementaires. M^{me} Hinds souligne aussi qu'il lui apparaît inconcevable qu'un transporteur possédant plus de 20 ans d'expérience ait pu confier un véhicule lourd à un chauffeur ayant échoué un test de dopage.

Elle précise que M CHAGNON appartient à la liste des trois transporteurs qu'elle doit constamment surveiller. Elle s'explique mal le fait de rencontrer continuellement les mêmes problèmes avec ce transporteur et que les compagnies de transport dans lesquelles il est impliqué ne puissent conserver une cote dont la mention est « satisfaisant ».

Son témoignage démontre, hors de tout doute, que les agissements de la compagnie Power Transportation, qu'elle considère sous le contrôle de M CHAGNON, révèlent un comportement délinquant, tout comme ceux de DISCOVER auparavant. Durant l'audience, elle a d'ailleurs modifié la cote d'évaluation attribuée à Power en lui désignant à nouveau la mention « conditionnel », après avoir constaté, selon les réponses de M CHAGNON à la Commission, qu'il lui avait menti en ce qui concerne le poste réel qu'il occupe au sein de la compagnie.

Quant aux témoignages des policiers, ils dénotent particulièrement le caractère irrespectueux de M CHAGNON envers les représentants de la Société. Ainsi, avant que la Commission n'ait été saisie d'une vérification du comportement de DISCOVER, l'agent Denis Girard, de la

Sûreté municipale de L'Assomption, a dû se présenter à l'adresse de la demanderesse. Il fut appelé à l'aide par les agents de la Société qui avaient livré des avis d'amendes à payer en provenance des autorités américaines. Ces derniers s'étaient retrouvés coincés dans la cour de l'entreprise. En effet, M CHAGNON, après avoir forcé les agents à pénétrer par la porte arrière de l'édifice pour accomplir leur travail, a verrouillé intentionnellement la clôture de la cour pour les empêcher d'en sortir. Bien que cet incident remonte à environ trois ans, il traduit bien l'attitude que peut prendre M CHAGNON.

Plusieurs événements se sont aussi produits depuis que la décision fut rendue. Ainsi, le 28 février 2002, soit le lendemain de la date à laquelle la Commission retirait à DISCOVER le droit de mettre en circulation et d'exploiter des véhicules lourds, ses camions et ses remorques étaient cédés à la compagnie Power. Par ce geste, DISCOVER dérogeait à l'article 33 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, puisqu'elle n'en avait pas obtenu l'autorisation préalable de la Commission. M CHAGNON a tout simplement réussi à transférer les véhicules par immatriculation en se présentant à la Société avant que la décision MCRC01-00031 ne soit signifiée à l'organisme.

La ruse fait partie de la stratégie d'affaires de M CHAGNON. Dans ce cas-ci, il a même prévu établir les contrats de vente au 15 février 2001 malgré qu'ils n'auraient été signés, selon le témoignage de M Gerry Lemay, que le 3 mars 2001. Le procureur des demanderesse a d'ailleurs soumis l'interprétation que la cession d'un véhicule prend effet lors de la signature du contrat de vente et non lors de son transfert à la Société.

Il est important de noter que tout était prêt et que la compagnie acquéresse des véhicules était déjà inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, même si elle n'en possédait encore aucun. M CHAGNON avait tout planifié afin que ses camions puissent rouler, quelle que soit la décision de la Commission. La loi ne semble être pour lui qu'un obstacle de plus à contourner en affaires, au même titre que les banques ou les concurrents.

Le manque de collaboration du demandeur avec les agents de la Société a transparu tout au long de l'audition de l'affaire. La Commission a pu constater que M CHAGNON se rendait régulièrement aux lieux d'interception des véhicules de Power et entreprenait des discussions acerbes avec les agents du Contrôle routier.

La compagnie Power a débuté ses opérations de transport le 28 février 2001. L'état de dossier d'évaluation continue du propriétaire et exploitant de véhicules lourds à la Société, couvrant la période du 7 septembre 1999 au 6 septembre 2001, est déposé. Il se détaille ainsi :

Évaluation du propriétaire :

Sécurité des véhicules	0/4
------------------------	-----

Évaluation de l'exploitant :

Sécurité des opérations	15/21
Conformité aux normes de charges	1/20
Implication dans les accidents	0/12
Comportement global de l'exploitant	16/34

Une mise-à jour couvrant la période du 29 mars 2000 au 28 mars 2002 est aussi produite. L'état du dossier de DISCOVER à la Société se détaille maintenant de la façon suivante :

Évaluation du propriétaire :

Sécurité des véhicules :	0/6
--------------------------	-----

Évaluation de l'exploitant :

Sécurité des opérations	52/21
Conformité aux normes de charges	5/20
Implication dans les accidents	0/12
Comportement global de l'exploitant	57/34

On constate une dégradation rapide du dossier. Par contre, comme l'ont admis les contrôleurs routiers appelés à témoigner, les fréquentes délinquances des entreprises dans lesquelles est intervenu M CHAGNON font en sorte que la Société exerce une surveillance accrue et très rigoureuse auprès de Power. On retrouve, à la liste des événements que des infractions avaient été émises pour des excès de vitesse, des signalisations non respectées, des dérogations en regard de permis spéciaux de circulation, des chargements non conformes ou hauteurs excessives et des fiches des heures de conduite. Certaines d'entre elles sont émises, tandis qu'un jugement de culpabilité a déjà été rendu pour d'autres.

De plus, des incidents peu orthodoxes marquent déjà l'histoire de la jeune entreprise. Ainsi :

ffl à la fin du mois de décembre 2001, Power a récupéré une

remorque remise par les contrôleurs de la Société, sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire à cet effet. Pour sa part, M CHAGNON soutient que la compagnie était dans son droit, ayant préalablement communiqué par téléphone avec la Société. Il est à noter que lors de ce même incident, la cargaison récupérée a heurté un viaduc sur l'Autoroute 640;

- ffl le 7 février 2002, M Denis Hogue était arrêté au volant d'un véhicule appartenant à Power, alors que son permis de conduire était sous sanction;
- ffl le 18 mars 2002, M Jean-Marc Chevalier est intercepté à Trois-Rivières. Une surcharge de 4 160 kg est alors constatée. Le rapport de l'agent de la Société fait mention de la déclaration du conducteur à l'effet qu'il lui avait été demandé, par M CHAGNON, d'emprunter la Route 153 afin d'éviter les postes de pesée. En étant à sa première journée de travail, il s'est involontairement trompé de route et il a dû se présenter à la pesée;
- ffl le 23 mars 2002, un véhicule de la compagnie fut intercepté à la sortie du pont Pierre-Laporte, à Québec, avec un excédent de charge de 20 090 kg;
- ffl dans la nuit du 27 mars 2002, Power a rapporté un vol d'un camion et de sa cargaison. Il fut miraculeusement retrouvé sur un viaduc de la rue Henri-Bourassa, par M Rémi Tétrault, un des actionnaires de l'entreprise. Le véhicule fut par la suite escorté par la sûreté municipale jusqu'au Port de Montréal qui était la destination finale de la cargaison. Intercepté à cet endroit par les agents du Contrôle routier, une surcharge de 11 200 kg fut alors constatée alors que le mouvement fut effectué durant la période de dégel. De plus, la compagnie ne détenait pas le permis spécial requis autorisant le déplacement;
- ffl le 5 avril 2002, sur l'Autoroute 40, à Montréal, un véhicule de Power en provenance de Guelph, en Ontario, s'est avéré avoir dépassé de 12 950 kg la charge maximale autorisée, sans détenir de permis spécial. M CHAGNON a soutenu que son permis général autorisait la compagnie à transporter la charge constatée. Pour sa part, le rapport du contrôleur routier indique que la classe

5 du permis général qu'elle détient n'autorise pas la circulation d'un véhicule hors normes en regard de la charge durant la période de dégel.

Analyse de la preuve

Selon les observations soulevées lors de l'audience, M CHAGNON et Mme CHOQUET, tous deux dirigeants de DISCOVER, ont agi de façon à contourner la décision MCRC01-00031. En effet, la sanction décrétée n'a jamais été appliquée. La création de la compagnie Power a permis à la demanderesse de transférer ses véhicules lourds à une nouvelle entité juridique, déjà inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission. L'objectif était de continuer les opérations de DISCOVER même si la mention « insatisfaisant » avait été attribuée à sa cote.

La preuve démontre une telle préméditation que le souci du détail va jusqu'à faire signer, le 3 mars 2001, un contrat de vente des véhicules daté du 15 février 2001, dans le but de permettre au procureur des demandeurs de soutenir devant la Commission l'argument que la cession des véhicules a lieu lors de la signature du contrat de vente et non lors du changement d'immatriculation à la Société. Or, le paragraphe 1^o de l'article 2 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* établit que : « ...sont des propriétaires de véhicules lourds les personnes dont le nom apparaît au certificat d'immatriculation... ». C'est donc lors du changement d'immatriculation à la Société que prend effet la cession du véhicule en regard de cette loi. Le contrat de vente est évidemment antérieur à la date de la décision, tandis que la cession réelle est survenue le 28 février 2001, soit le lendemain de la décision, ce qui constitue une dérogation à l'article 33 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, tel que libellé à l'époque.

Mme CHOQUET n'a d'ailleurs pas caché le fait que DISCOVER n'effectuerait plus de transport et que seul le désir de faire lever l'interdiction de mettre en circulation et d'exploiter un véhicule lourd, dont est frappé M CHAGNON, justifie la présente demande de réévaluation de cote. Cet aveu est compréhensible, puisque les véhicules de DISCOVER n'ont jamais cessé de rouler, même après que la sanction fut prononcée, par le biais de la compagnie Power. M CHAGNON et ses comparses d'alors, MM Rémi Tétrault, par l'entremise de la compagnie 9100-7492 Québec inc., Pierre Rochon et Gerry Lemay, actionnaires de Power, ont été rapides au point de réussir à

transférer les véhicules lourds avant que la décision n'ait pu être signifiée à la Société.

Par contre l'article 33 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, tel que libellé lors de la cession des véhicules, est très clair à ce sujet. Une personne inscrite au Registre ne peut céder ou aliéner un véhicule sans en obtenir l'autorisation préalable de la Commission, lorsque sa cote porte la mention « conditionnel » ou « insatisfaisant ». La cession des véhicules, le 28 février 2001, était donc illégale et M CHAGNON le savait très bien. S'il avait vraiment eu le désir de vendre les véhicules, il l'aurait fait avant que la décision ne soit rendue le 27 février 2001. C'est la démonstration la plus évidente que la transaction avait pour but d'éviter les sanctions découlant de la décision.

Le comportement de M CHAGNON est à ce point inchangé qu'il ne se préoccupe nullement de la décision rendue 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 faire. Il a démontré à l'audience, par son implication constante dans tous les aspects administratifs et financiers de la compagnie Power, qu'il est le maître des opérations de la nouvelle entité juridique.

Il fut aussi démontré, tout au long des auditions, qu'il a une connaissance peu commune des lois et de la réglementation. Au lieu d'utiliser cet atout, acquis par plusieurs années d'expérience, pour exploiter de façon légale et sécuritaire les systèmes de transport dans lesquels il est impliqué, il joue de finesse, par divers subterfuges, en tentant de camoufler les dérogations aux lois et aux règlements.

Ainsi, parmi les divers événements cités antérieurement, on retrouve toujours ce manque de respect des lois, de la réglementation et des personnes qui ont la charge de voir à leur application. M CHAGNON, par surcroît, aime argumenter fortement. Cette situation engendre des relations tendues et difficiles avec les agents du Contrôle routier. La Commission ne peut admettre que l'intimidation verbale soit utilisée à l'encontre des contrôleurs de la Société dont le travail est déjà ingrat et difficile. De plus, le mensonge et la fourberie semblent institués dans la culture opérationnelle de M CHAGNON. Il se piégea d'ailleurs lui-même lorsqu'il fut confronté à ses propres déclarations faites antérieurement à Mme Hinds. Celle-ci n'a pas manqué de lui souligner, en cours d'audition, qu'il lui avait menti. Pour cette raison, elle a immédiatement abaissé la cote attribuée à Power.

Pour sa part, M CHAGNON soutient qu'il est surveillé sans arrêt par les contrôleurs routiers, ce que n'ont pas à subir ses concurrents. La Commission est d'avis qu'il est compréhensible et judicieux qu'ils effectuent une surveillance accrue des activités des entreprises dans lesquelles est impliqué cet homme d'affaires jugé constamment à risque et ce, même dans la juridiction américaine. Afin de démontrer ce qu'il avance au sujet du comportement des agents de la Société à son endroit, M CHAGNON a produit, le 28 octobre 2002, un jugement de la Cour du Québec l'innocentant d'une accusation d'entrave au travail d'un agent de la paix, soit un contrôleur routier. Le tribunal lui donne cette fois raison d'avoir refusé de déplacer un véhicule à une balance sise à plus de 15 km du lieu de l'interception. Cet événement traduit bien les relations très tendues existant entre lui et les contrôleurs.

La Commission ne peut faire porter à la Société et à ses agents, qui ont même vu certains de leurs collègues être séquestrés dans la cour de la place d'affaires de Power, la responsabilité d'un tel état de fait. Le demandeur ne semble pas avoir compris que les contrôleurs de la Société sont des intervenants importants au niveau du transport routier. Ils ont été investis de pouvoirs par l'État dans le but de faire respecter la réglementation et ce, à l'avantage de tous les utilisateurs du réseau routier, dont les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

M CHAGNON ne semble pas prendre conscience de la gravité de son manque de rigueur dans l'application de la réglementation. Ses multiples délinquances l'ont identifié, aux yeux des contrôleurs, comme étant un transporteur exigeant une surveillance continue. Ces derniers n'ont pas caché le fait qu'ils se relaient des avis, d'une région à l'autre, identifiant les transporteurs jugés les plus à risque et que Power, tout comme DISCOVER auparavant, apparaît sur cette liste. Le fait que M CHAGNON se sente traqué est tout à fait compréhensible, puisqu'il n'a pas compris que c'est son propre comportement qui est la cause principale de la situation.

M CHAGNON est un homme d'affaires déterminé, qui oeuvre dans un domaine où la compétition est très forte et dans lequel les exigences des clients, en termes de délai de livraison, sont implacables. De plus, ses moyens financiers sont limités, ayant lui-même déjà connu une faillite. Il réagit aux interventions de la Société ou de la Commission des transports dans ses opérations comme si elles étaient des obstacles à contourner pour répondre aux attentes de sa clientèle. Un transporteur sérieux et conscient de ses responsabilités en regard de la sécurité routière aurait

réagi à la décision du 27 février 2001 en cessant ses opérations et en mettant tout en oeuvre pour apporter, le plus rapidement possible, les correctifs nécessaires à une saine gestion. Il a plutôt opté pour la solution de contourner la loi et de continuer à exploiter des véhicules lourds, alors qu'il lui en était totalement interdit.

Les divers événements survenus chez Power, qui n'est dans les faits qu'une succursale de DISCOVER dont elle a hérité, sous formes de ventes, cessions ou locations, des véhicules et des lieux physiques, ainsi que des ressources humaines, de l'achalandage et des comptes à recevoir, démontrent bien que le comportement à risque est toujours présent. Par surcroît, il est intolérable que des gestionnaires fassent fi des ordonnances de la Commission et qu'ils soient constamment à couteaux tirés avec les représentants de l'ordre.

Répondant à une question de la Commission qui s'enquêrait de son comportement advenant que Power soit également frappée d'une interdiction de circuler, M CHAGNON, démontrant ainsi qu'il a une influence déterminante au sein de la compagnie, répondit que les véhicules étaient déjà immatriculés en Ontario. On reconnaît, par cette réponse, l'arrogance de M CHAGNON face à l'autorité publique.

De plus, DISCOVER n'a présenté aucune preuve en ce qui concerne les mesures qu'elle aurait pu instaurer, puisqu'elle n'est plus qu'une coquille vide. Mme CHOQUET, pour sa part a indiqué qu'il n'était plus de son intention d'exploiter ou de mettre en circulation des véhicules lourds sur le réseau routier québécois. Quant à M CHAGNON, il est directement responsable du comportement de Power, dont il se défend d'être la tête dirigeante. Pourtant, il est admis par un ancien gestionnaire et actionnaire, M Gerry Lemay, que M CHAGNON en est le fournisseur de fonds, par le biais des comptes à recevoir de DISCOVER qui y seraient réinvestis sous forme de mise de fonds faites par la compagnie de M Rémi Tétrault. Il est à noter que lorsque la Commission a interrogé M Tétrault pour savoir d'où provenaient les centaines de milliers de dollars que sa compagnie avait investis dans Power, il s'est contenté de répondre qu'ils lui avaient été prêtés par des amis dont il ne voulait pas divulguer les noms. M Lemay, en spécifiant à la Commission que cet argent avait pour origine les comptes à recevoir de DISCOVER, a donné la seule réponse raisonnable à cette question.

Le fait que M CHAGNON se présente devant la Commission en sachant sciemment qu'il a continué à opérer la flotte de DISCOVER sous le couvert de Power démontre bien que la mentalité irrespectueuse des lois et

règlements, tout comme celle envers les personnes qui ont l'autorité de les appliquer, est toujours sienne. L'esprit de compétitivité l'emporte toujours sur le souci de la sécurité et de la discipline nécessaire pour assurer une saine gestion de la sécurité.

Le mandat de la Commission étant de veiller à l'intérêt public en s'assurant d'une gestion impeccable de la sécurité pour les usagers du réseau routier, elle ne peut entériner un comportement de désobéissance à ses ordonnances en réévaluant la cote de DISCOVER et en annulant la déclaration d'inaptitude totale imposée à ses administrateurs, M Stéphane CHAGNON et Mme Manon CHOQUET.

La Commission ne peut donc autoriser les demandeurs à mettre en circulation des véhicules lourds et à les exploiter, alors 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 répéter. Cette situation va donc à l'encontre de l'article 34 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

Suivant ce qui précède, la Commission n'a d'autre choix que de rejeter la présente demande.

POUR CES MOTIFS, la Commission :

- REJETTE la demande.

Pierre Gimaiel
Vice-président

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

03113-2

No de référence : M1-

Page : 20

décision.