

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2015 QCCTQ 3137

DATE DE LA DÉCISION : 20151222

DATES DE L'AUDIENCE : 20150608, 20150609, 20150610,  
20150611, 20150612, 20150805,  
20150806, 20150807 et 20150813

NUMÉROS DES DEMANDES : 227378, 227389, 303669, 304923,  
314822 et 312207

OBJETS DES DEMANDES : Vérification du comportement d'un  
propriétaire et exploitant de  
véhicules lourds,  
Autorisation de céder ou d'aliéner  
des véhicules lourds

MEMBRE DE LA COMMISSION : Marc Delâge

---

Demandes 227378 et 227389 (Vérification du comportement)

**Commission des transports du Québec**

Demanderesse

et

**Ferme Jeancarno et Fils 1994 s.e.n.c.**  
**Express Victo inc.**  
**Éric Therrien (administrateur)**  
**Jean-Noël Therrien (administrateur)**  
**Jean Vigneault (administrateur)**  
**Transport Jeancarno inc.**  
**Éric Dallaire (administrateur)**  
**Shannon Butym (administratrice)**

Personnes visées

Demandes 303669, 304923, 314822 et 312207 (Autorisation de céder véhicules lourds)

**Ferme Jeancarno et Fils 1994 s.e.n.c.**

**Transport Jeancarno inc.**

Demandereses

et

**La Commission des transports du Québec**

**Express Victo inc.**

**Fiducie Location Pinard**

Intervenantes

### **DÉCISION**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie du dossier de propriétaire et exploitant de véhicules lourds de Ferme Jeancarno et Fils 1994 S.E.N.C. (Ferme Jeancarno), Express Victo inc. et Transport Jeancarno inc. (Transport Jeancarno), ainsi que de Éric Therrien, de Jean-Noël Therrien, de Jean Vigneault, de Éric Dallaire et de Shannon Butym, en leur qualité d'associés, d'administrateurs et d'administrateur de facto (les personnes visées), afin d'examiner si leur comportement présente des déficiences pouvant affecter leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

[2] La Société d'assurance automobile du Québec (la SAAQ) a identifié les personnes visées comme personnes ayant un comportement qui représente un risque pour la sécurité routière, vu la gravité des infractions émises contre certaines personnes visées et les circonstances entourant une enquête effectuée par Contrôle routier Québec (CRQ), laquelle a nécessité l'exécution de mandats de perquisition.

[3] En vertu de l'article 25, deuxième alinéa de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*<sup>1</sup> (la Loi), lors d'un cas d'urgence ou d'une situation qui, de l'avis de la SAAQ, met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins, elle soumet d'office à la Commission, après une évaluation sommaire, un dossier et ses propositions.

---

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

[4] La Commission est également saisie de plusieurs demandes d'autorisation de céder ou d'aliéner les véhicules lourds sous le contrôle de Ferme Jeancarno, Express Victo inc. et Transport Jeancarno<sup>2</sup>

## **LES FAITS**

[5] Le 13 mars 2015, la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission (la DSJS) a transmis aux personnes visées un Avis d'intention et de convocation, ainsi qu'un rapport d'enquête du CRQ, qui font état des déficiences constatées comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[6] Le 4 mai 2015, la DSJS amende son avis d'intention afin de rajouter aux personnes visées, Express Victo inc., une personne morale constituée en 2015, dont les administrateurs sont Éric Therrien et Jean Vigneault. (l'Avis amendé).

[7] En raison de la complexité des événements rapportés dans l'Avis amendé, la Commission va le reproduire intégralement. Il se lit comme suit :

« [...] »

*Selon les informations détenues par la Commission des transports du Québec (« la Commission »), les entreprises Transport Jeancarno inc. (« **Transport** ») et Ferme Jeancarno et fils 1994 s.e.n.c. (« **Ferme** ») sont inscrites au « Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds » avec une cote de sécurité portant la mention « satisfaisant ». À titre d'utilisatrices de véhicules lourds, celles-ci ont des obligations en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier.*

*En vertu de l'article 25 2<sup>e</sup> alinéa de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds<sup>3</sup> (la « Loi »), la Société de l'assurance automobile du Québec (la « Société ») a identifié **Transport** et **Ferme** comme ayant un comportement qui représente un risque pour la sécurité routière, vu la gravité des infractions et les circonstances entourant l'enquête qui a nécessité l'exécution de mandats de perquisition.*

*La Commission vous avise de son intention d'analyser votre comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui vous sont imposées dans le cadre de l'application de la Loi en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier. À cette fin, elle entend plus particulièrement examiner les faits générateurs des constats d'infractions émis suite aux perquisitions du 29 octobre 2013 effectuées par Contrôle routier Québec (« C.R.Q. »).*

### **1. Exécution des mandats de perquisition**

*C'est à partir des déclarations formulées par d'anciens employés que C.R.Q. a obtenu et exécuté des mandats de perquisition le 29 octobre 2013, notamment chez **Transport** et **Ferme** dont le siège social était situé à la même adresse. L'étude de la preuve recueillie a démontré que :*

<sup>2</sup> D'autres demandes d'autorisation (4) de céder ou d'aliéner des véhicules lourds visant les mêmes véhicules lourds ont également été déposées à la Commission au cours du présent délibéré sur la présente demande et sont actuellement sous étude devant la Commission.

<sup>3</sup> L.R.Q. c. P-30.3

- **Transport** et **Ferme** falsifiaient leurs fiches journalières et ne respectaient pas la réglementation quant aux heures de conduite et de repos;
- **Transport** et **Ferme** obligeaient certains de leurs conducteurs à falsifier leurs fiches journalières.

Suite aux perquisitions, 58 constats d'infractions ont été émis concernant, notamment, des irrégularités dans les renseignements contenus aux fiches journalières de plusieurs conducteurs, à savoir :

<i>Description des événements</i>	<i>Transport / Nb infractions</i>	<i>Ferme / Nb infractions</i>	<i>Jean Vigneault / Nb infractions</i>
<i>Renseignements requis manquants</i>	6	1	n/a
<i>A inscrit des renseignements inexacts sur sa fiche journalière</i>	24	11	n/a
<i>Ne respecte pas les cycles et les heures de conduite</i>	2	n/a	n/a
<i>A rempli plus d'une fiche journalière par jour</i>	3	2	2
<i>N'a pas respecté les normes relatives aux heures de conduite et de repos</i>	1	n/a	n/a

<i>Description des événements</i>	<i>Transport / Nb infractions</i>	<i>Ferme / Nb infractions</i>	<i>Jean Vigneault / Nb infractions</i>
<i>N'a pas conservé les fiches journalières dans un endroit déterminé par règlement</i>	2	1	n/a
<i>N'a pas inscrit le cycle suivi sur sa fiche journalière</i>	n/a	1	n/a
<i>A inscrit des renseignements faux sur sa fiche journalière</i>	n/a	n/a	2

## **2. Inspection en entreprise**

Le 11 novembre 2014, une inspection en entreprise a été effectuée par C.R.Q. chez **Transport** suite à l'atteinte du niveau 2 dans la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant ». Cette inspection s'est conclue par un échec aux volets « Exploitant » et « Propriétaire ». Quatre (4) constats d'infractions ont été émis pour dossiers « conducteur » et « véhicule » absents.

## **3. Administrateurs et entreprises apparentées**

M. Éric Therrien et M. Jean-Noël Therrien sont associés de **Ferme**, tel qu'il appert au « Registraire des entreprises du Québec » ( le « R.E.Q. »).

Il est à noter que **Ferme** et **Transport** ont engagé le même répartiteur d'avril 2013 à février 2014, soit M. Jean Vigneault qui agissait à titre d'administrateur de faits et lequel partageait l'entière responsabilité des activités de transport avec Éric Therrien.

En juin 2014, M. Éric Therrien, alors administrateur de **Transport** et associé de **Ferme**, vend **Transport** à M. Éric Dallaire et Mme Shannon Butym qui en sont maintenant les administrateurs tels qu'il appert au R.E.Q.

Selon la preuve recueillie, **Transport** et **Ferme** sont des entreprises apparentées. En effet, malgré la vente, M. Éric Therrien semble toujours avoir un lien avec **Transport**, notamment sur les actifs de cette entreprise, étant le titulaire d'hypothèques mobilières sur quatre (4) véhicules de **Transport**. En outre, la preuve révèle qu'il effectue des communications répétées auprès des administrateurs de **Transport**.

La Commission doit s'assurer qu'en cas de gestion ou d'opération commune ou de connexité entre les entreprises apparentées, les mêmes mesures ou conditions, le cas échéant, seront ou pourront être appliquées par chacune d'entre elles.

#### 4. Infractions aux dossiers « Propriétaire et exploitant de véhicules lourds »

Également, la Commission a l'intention d'analyser les divers événements et infractions qui sont contenus au dossier de la Société concernant **Transport** pour la période du 1<sup>er</sup> mai 2012 au 30 avril 2014, à savoir :

- une (1) mise hors service véhicule concernant l'ajustement des freins;
- une (1) mise hors service conducteur;
- une (1) infraction concernant une signalisation non respectée;
- une (1) infraction concernant la ceinture de sécurité;
- deux (2) infractions concernant des excès de vitesse;
- une (1) infraction concernant un espace insuffisant;
- une (1) infraction concernant une fiche journalière;
- une (1) infraction concernant un chargement non conforme;
- une (1) infraction concernant un permis spécial de circulation;
- une (1) infraction concernant une surcharge.

Depuis le transfert du dossier de **Transport** à la Commission, un nouvel état de dossier en date du 14 janvier 2015 nous a été soumis dans lequel on retrouve les ajouts suivants :

- quatre (4) infractions concernant des fiches journalières;
- une (1) infraction concernant un refus d'arrêter;
- une (1) infraction concernant une signalisation non respectée;
- deux (2) infractions concernant un sens contraire à la signalisation;
- une (1) infraction concernant une conduite sous sanction;
- une (1) mise hors service conducteur;
- quatre (4) infractions concernant un permis spécial de circulation;
- deux (2) infractions concernant des surcharges;
- trois (3) infractions concernant des longueurs excessives;
- une (1) infraction concernant une surcharge axiale.

Également, la Commission entend analyser les divers événements et infractions qui sont contenus au dossier de la Société concernant **Ferme** pour la période du 1<sup>er</sup> mai 2012 au 30 avril 2014, à savoir :

- deux (2) mises hors service véhicule concernant le système de freinage;
- cinq (5) infractions concernant des excès de vitesse;
- une (1) infraction concernant une immobilisation non sécuritaire;
- une (1) infraction concernant une information fausse ou omise;
- deux (2) infractions concernant des fiches journalières;
- une (1) mise hors service conducteur;
- une (1) infraction concernant un refus d'arrêter;
- une (1) infraction concernant un permis spécial de circulation;
- une (1) infraction concernant une signalisation non respectée;
- une (1) infraction concernant une surcharge;
- un (1) accident avec dommages matériels;
- un (1) accident avec blessés.

La Commission considère qu'il y a lieu d'enquêter sur ces manquements à vos obligations et **de vous convoquer à une audience qui se tiendra aux lieu, date et heure mentionnés dans l'avis de convocation ci-joint.**

À cette occasion, la Commission entend examiner les dossiers de **Transport** et de **Ferme** et vous inviter à lui faire part des systèmes et politiques de gestion établis pour chacune des entreprises en regard des éléments suivants :

- respect des heures de conduite et de repos;
- tenue des dossiers « conducteur » et « véhicule » ;
- vérification avant départ;
- entretien mécanique des véhicules;
- conduite préventive et gestion de la sécurité;
- respect des charges et dimension;
- connaissance et conformité aux obligations découlant de la Loi;

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

[...] »

## **L'audience**

[8] Une audience publique a été tenue, à Montréal les 8, 9, 10, 11 et 12 juin 2015, les 5, 6, 7 et 13 août 2015.

[9] Ferme Jeancarno, Express Victo inc., Éric Therrien, Jean-Noël Therrien, Jean Vigneault, Fiducie Location Pinard sont représentés par Me Benoit Groleau, avocat.

[10] Transport Jeancarno n'est pas présente ni représentée par avocat à l'audience du 8 et du 9 juin 2015, mais présente et représentée à compter du 10 juin 2015 à 11 h 35 par Shannon Butym, administratrice. Elle est également présente comme personne visée à compter de ce moment. Elle consent à ne pas être représentée par avocat.

[11] Éric Dallaire, également administrateur et président de Transport Jeancarno et personne visée, s'est joint à l'audience à compter du 6 août 2015.

[12] La DSJS est représentée par M<sup>e</sup> Patricia Léonard et M<sup>e</sup> Pascale McLean, avocates.

[13] La preuve est commune et est versée dans chacune des demandes.

## **PARTIE I**

### **La preuve de la DSJS**

[14] Dans la présente demande, la Commission enquête à la demande de la SAAQ, suite à l'enquête du CRQ, pour déterminer si les personnes visées contreviennent à la *Loi* et que les événements rapportés mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins.

[15] L'enquête porte essentiellement sur l'aspect « Sécurité des opérations », en raison d'un grand nombre d'événements en rapport au respect du *Code de la sécurité routière*<sup>4</sup> (le Code) et du *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*<sup>5</sup>, visant Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno, comme propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

[16] La Commission va également faire enquête afin d'analyser divers événements apparaissant aux dossiers PEVL des personnes visées.

[17] La DSJS dépose au dossier quatre volumes de documents (numéroté de 1 à 4), contenant 31 sections, et des sous-sections documentées, sur l'état et le contenu des dossiers PEVL, les dossiers du Registre des entreprises (REQ), l'état du Bureau des infractions et amendes (BIA), des personnes visées, ainsi que le contenu de l'enquête du CRQ, comprenant toute la documentation pertinente<sup>6</sup>.

[18] Les témoignages des témoins entendus par la DSJS ont eu lieu les 8, 9, 10 et 11 juin 2015 et également un témoin, le 7 août 2015.

---

<sup>4</sup> L.R.Q. c. 24.2.

<sup>5</sup> L.R.Q. c. 24.2, r. 28.

<sup>6</sup> Pièce CTQ-1, contenant plus de 4 000 pages.

## **1- Le profil des personnes visées et le sommaire des événements dans leur ordre chronologique**

[19] Ferme Jeancarno, exploite depuis 1994 une entreprise agricole à Sainte-Perpétue (anciennement, Ferme Jeancarno). Jean-Noël Therrien et Éric Therrien sont les associés de cette société en nom collectif.

[20] En 2012, elle débute l'exploitation d'une entreprise de transport en plus de ses activités agricoles. Elle utilise graduellement jusqu'à près d'une dizaine de véhicules lourds avec ses conducteurs. Son transport est essentiellement dirigé vers des destinations canadiennes à l'est et à l'ouest du Québec.

[21] Ferme Jeancarno, fait l'objet d'une visite en entreprise le 30 avril 2012 par le CRQ.

[22] En mars 2013, Jean Vigneault devient le répartiteur chez Ferme Jeancarno il a pour tâche d'organiser les services de transport de l'entreprise à Sainte-Perpétue. Il est également répartiteur, à temps partiel, pour une autre entreprise de transport, Trans-Luthi inc. qui exploite également une entreprise de transport de marchandises à Nicolet<sup>7</sup>.

[23] En mai 2013, Éric Therrien immatricule Transport Jeancarno à Sainte-Perpétue, au même lieu que Ferme Jeancarno. Les deux entreprises exploitent conjointement le transport des marchandises et partagent l'exploitation des véhicules lourds.

[24] En octobre 2013, Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno font l'objet d'une enquête par le CRQ, suite à la délivrance des mandats de perquisition.

[25] En novembre 2013, Éric Dallaire devient lui aussi répartiteur chez Transport Jeancarno et s'installe dans les locaux de l'entreprise à Sainte-Perpétue avec Jean Vigneault. Il est également répartiteur à temps partiel pour Tri-West Motorfreight inc., une personne morale constituée à Burgessville en Ontario, dont Shannon Butym qui en est l'administratrice.

[26] Le 1<sup>er</sup> juin 2014, Éric Dallaire et Shannon Butym deviennent les seuls actionnaires de Transport Jeancarno en remplacement de Éric Therrien et exploitent l'entreprise à Sainte-Perpétue. L'entreprise déménage à la fin de septembre 2014, au 1060 rue Armand-Bombardier à Terrebonne (Québec), dans un local appartenant à une tierce personne.

[27] En novembre 2014, Transport Jeancarno fait l'objet d'une autre vérification en entreprise à Terrebonne par les inspecteurs du CRQ.

---

<sup>7</sup> Cette entreprise n'est pas visée dans la présente procédure.

[28] Le 6 mars 2015, Express Victo inc. est constituée. Éric Therrien et Jean Vigneault sont les administrateurs et actionnaires de l'entreprise.

[29] La DSJS transmet son premier avis d'intention à Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno et leurs administrateurs le 13 mars 2015.

[30] Diverses demandes d'autorisation de céder et d'aliéner des véhicules lourds sont déposées à la Commission par Ferme Jeancarno, et par des créanciers au nom de Transport Jeancarno

[31] Me Benoit Groleau admet à l'audience que les véhicules lourds visés aux demandes d'autorisation de céder et d'aliéner, seront éventuellement tous transférés à Express Victo inc., lors du règlement des dossiers avec les créanciers concernés.

## **2- L'état du dossier propriétaire et exploitant de véhicules lourds des personnes visées**

[32] Marie-Claude Lepage, technicienne à la SAAQ, présente et dépose les dossiers PEVL des personnes visées et leurs mises à jour en date du 28 mai 2015<sup>8</sup>.

[33] Sur la période du 29 mai 2013 au 28 mai 2015, Ferme Jeancarno a atteint 10 points sur un seuil à ne pas atteindre de 15 points au volet de la sécurité « Comportement global », avec 0 véhicule lourd déclaré, au 28 mai 2015.

[34] Pour la même période, Transport Jeancarno a dépassé ce même seuil, en accumulant 67 points sur un seuil à ne pas atteindre de 61 points, avec 9 véhicules lourds déclarés, au 28 mai 2015.

[35] Transport Jeancarno a fait l'objet d'un échec lors d'une inspection en entreprise, effectuée par le CRQ le 12 novembre 2014.

[36] À l'audience du 5 août 2015, la DSJS produit le dossier PEVL de Express Victo inc., laquelle est inscrite au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (NIR), depuis le 15 avril 2015, faisant état, en date du 30 juillet 2015, d'aucun événement inscrit à son dossier PEVL et de 24 véhicules lourds déclarés, au 30 juillet 2015<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Pièces CTQ-5 et CTQ-6.

<sup>9</sup> Pièce CTQ-19.

[37] La DSJS dépose des politiques et procédures concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds de Transport Jeancarno<sup>10</sup>. Ces procédures ont été faites par J. Jacques Alary et sont datées d'avril 2014.

### **3- L'enquête du CRQ**

#### **a) Le contexte de l'enquête**

[38] L'enquête du CRQ fait suite à une plainte d'un conducteur de Transport Jeancarno, le 25 septembre 2013, auprès de CRQ, celui-ci alléguant que des falsifications de fiches journalières par des conducteurs et que certaines des personnes visées obligeaient leurs conducteurs à falsifier leurs fiches journalières.

[39] D'autres conducteurs de Ferme Jeancarno, et de Transport Jeancarno ont fait des plaintes de même nature, en octobre 2013.

[40] Après enquête auprès des conducteurs concernés, le CRQ a obtenu le 24 octobre 2013, la délivrance de mandats de perquisition, visant Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno, ainsi que plusieurs de leurs conducteurs et également des tierces personnes.

[41] Le 29 octobre 2013, des perquisitions et saisies de documents ont été effectuées simultanément à cinq endroits différents au Québec, par le CRQ.

[42] Suite à l'enquête qui s'est prolongée sur plusieurs mois, 38 constats d'infraction ont été émis contre Transport Jeancarno, 16 constats d'infraction émis contre Ferme Jeancarno et 4 constats d'infraction émis contre Jean Vigneault.

[43] Le 1<sup>er</sup> mai 2014, la SAAQ transfère le dossier à la Commission en vertu de l'article 22, deuxième alinéa de la *Loi*.

[44] En novembre 2014, le CRQ complète son enquête et visite Transport Jeancarno, suite au changement de contrôle dans les actionnaires et au changement des administrateurs de l'entreprise, intervenus le 1<sup>er</sup> juin 2014.

---

<sup>10</sup> Pièce CTQ-1, onglet 3.

**b) Les témoignages et la preuve des contrôleurs routiers et inspecteurs du CRQ****1) Mario Goyette, contrôleur routier au CRQ**

[45] Mario Goyette rencontre David Marier le 25 septembre 2013, un conducteur de Transport Jeancarno, suite à une plainte de ce dernier à l'effet que son employeur lui a exigé de conduire son véhicule lourd dont la remorque faisait l'objet d'une défectuosité majeure, et ce malgré le fait qu'il ne disposait plus d'une réserve d'heures de conduite suffisante pour revenir au terminus de l'entreprise.

[46] Le 22 septembre 2013, en Ontario, suite à la crevaisson d'un pneu, lequel a endommagé l'aile de la remorque empêchant, cette dernière de se déplacer sans risque d'endommager l'ensemble du véhicule lourd, David Marier a reçu l'ordre de Jean Vigneault, de continuer de rouler sur l'accotement afin de se rendre à un centre de service de réparation.

[47] Rendu à cet endroit, David Marier a appris que les réparations ne pouvaient être faites immédiatement et qu'il devait attendre tout le week-end pour faire réparer le véhicule lourd.

[48] David Marier a donc laissé la remorque au centre de service de réparation et est revenu au terminus de l'entreprise avec le tracteur.

[49] Son employeur a exigé qu'il refasse ses fiches journalières pour toute la cédule du voyage afin de s'assurer que les heures travaillées soient conformes à la réglementation, à défaut de quoi, il ne serait pas payé.

[50] Lors de la rencontre avec le contrôleur routier, David Marier a déclaré devoir falsifier régulièrement ses fiches journalières et ses heures de conduite et de repos ou en refaire de nouvelles, pour satisfaire son employeur.

[51] Il a déclaré avoir en sa possession plusieurs fiches journalières pour la même période, qu'il a remises à Mario Goyette.

[52] Mario Goyette constate un nombre important de contradictions apparaissant sur les séries de fiches journalières pour les mêmes jours et mêmes périodes de travail. Les arrêts ne sont pas les mêmes, le kilométrage est différent, les périodes de repos et de travail ne correspondent pas aux mêmes journées.

[53] Les doubles fiches journalières de David Marier et celles conservées chez Transport Jeancarno sont produites au dossier<sup>11</sup>.

[54] David Marier accepte de rencontrer les inspecteurs du CRQ.

[55] Mario Goyette réfère le tout à ses supérieurs lesquels verront à assurer un suivi approprié.

## 2) Jean-Denis Bédard et Pascal Gingras, enquêteurs au CRQ

[56] Le CRQ confie l'enquête aux enquêteurs Jean-Denis Bédard et Pascal Gingras. Ces derniers produisent leurs rapports et expliquent les événements et la documentation analysée faisant partie du dossier.

### *i) La vérification en entreprise du 30 avril 2012*

[57] Jean-Denis Bédard fait état que, préalablement à l'enquête, il avait procédé le 30 avril 2012 à une vérification en entreprise chez Ferme Jeancarno suite à l'atteinte du premier niveau, au volet « Sécurité des opérations ».

[58] Bien que l'enquête portait essentiellement sur des infractions visant les conducteurs de l'entreprise à l'époque, il avait constaté l'absence de fiches d'entretien préventif, la présence de fiches de vérification avant départ non complétées et avisé les responsables rencontrés, soient Éric Therrien et Isabelle Leclerc, de mettre en place un système de contrôle interne pour les conducteurs de l'entreprise.

### *ii) L'enquête auprès des conducteurs de Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno avant les perquisitions*

[59] Suite à la réception du rapport de Mario Goyette, contrôleur routier en relation avec David Marier, ils ont également identifié dans le cadre de leur enquête, plusieurs autres conducteurs de Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno, se plaignant également de devoir modifier ou refaire leurs fiches journalières pour se conformer aux exigences de leur employeur.

[60] Certains de ces conducteurs ont été rencontrés entre le 21 et le 26 octobre 2013.

---

<sup>11</sup> Pièces CTQ-7, CTQ-8 et CTQ-1, vol 2, onglet 25, sections A, B et C.

[61] Le 21 octobre 2013, David Marier est rencontré et confirme les propos tenus avec Mario Goyette. Les fiches journalières remises sont examinées et comparées avec celles de l'entreprise.

[62] David Marier accepte de faire une déclaration écrite, laquelle est consignée au dossier<sup>12</sup>. Il a travaillé pour Transport Jeancarno du 6 septembre 2013 au 25 septembre 2013. Il déclare avoir été obligé dès la deuxième journée de travail, de détruire et refaire ses fiches journalières pour conduire plus longtemps. Après sept jours de travail, son employeur lui exige de faire du transport local et de perdre ses fiches pour gagner du temps.

[63] Au retour, les heures disponibles venant à manquer pour effectuer la livraison chez un client, son employeur lui a demandé de ne pas jouer à l'enfant et de continuer le voyage.

[64] C'est au retour que survient, en Ontario, une crevaison qui endommage l'aile de la remorque. Cette défectuosité majeure l'empêche de circuler alors qu'on lui exige de continuer le voyage malgré ce fait. Il abandonne sa remorque sur place et revient au terminus avec le tracteur.

[65] David Marier déclare avoir été contraint, par son employeur, de refaire ses fiches afin d'être payé pour le travail effectué. Il contacte le CRQ et leur remet les fiches journalières refaites pour l'employeur, une copie des fiches journalières qui n'étaient pas conformes, puisqu'il y avait trop d'heures travaillées et une copie des fiches journalières qu'il avait créées pour être en mesure de faire la livraison.

[66] Cela représente trois séries de fiches journalières différentes pour les mêmes journées travaillées pendant la période du voyage.

[67] Les enquêteurs rencontrent également le 16 octobre 2013, le conducteur Dominic Rémillard et son épouse Sonia Lemay. Ils produisent des déclarations écrites<sup>13</sup>.

[68] L'enquête fait état que ce dernier se plaignait des pressions de son employeur l'obligeant à effectuer des courses qui l'empêchaient de respecter la réglementation sur les heures de conduite et de repos et l'obligeait à falsifier ses fiches journalières. Il identifie cinq autres conducteurs dans la même situation.

---

<sup>12</sup> Pièce CTQ-1, onglet 14.

<sup>13</sup> Pièces CTQ-1, onglet 12, et 13.

[69] Suite à ces rencontres, des mandats de perquisition sont délivrés le 25 octobre 2013 et sont effectués simultanément à cinq endroits le 29 octobre 2013. Les mandats visent principalement Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno et six de leurs conducteurs<sup>14</sup>.

[70] Dans le cadre de leur enquête. Les inspecteurs ont reçu d'autres déclarations écrites de conducteurs de Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno, le 10 janvier 2014 de Rosario Jeanson et le 4 février 2014 de Richard Poirier. Ces déclarations écrites sont produites au dossier<sup>15</sup>.

[71] Subséquemment, des déclarations écrites des nouveaux administrateurs de Transport Jeancarno ont été faites par Éric Dallaire et Shannon Butym le 16 décembre 2014<sup>16</sup>.

*iii) L'enquête du CRQ suite aux perquisitions*

[72] L'enquête s'est étendue sur plusieurs mois et des enquêtes complémentaires ont été réalisées jusqu'en décembre 2014.

[73] Le rapport complet de l'enquête, suite aux perquisitions, est produit au dossier<sup>17</sup>.

[74] Lors des perquisitions, le CRQ a pris possession des fiches journalières des conducteurs dans les classeurs de Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno à Sainte-Perpétue, le contenu des informations apparaissant sur les données informatiques, les documents d'expédition, les rapports de voyage et autres documents visés dans les perquisitions.

[75] Le CRQ a perquisitionné également chez Trans-Luthi inc., à Nicolet, des documents d'expédition, la liste des cartes de crédit de carburant (Pétro-Pass), les factures de paiements des cartes de carburant et d'autres documents visés dans les perquisitions.

[76] Les enquêteurs ont expliqué le déroulement de l'enquête, les personnes qui ont été rencontrées et ont présenté tous les documents visant les 58 événements en lien avec les fiches journalières en possession de Ferme Jeancarno, et Transport Jeancarno sur les cinq conducteurs visés.

---

<sup>14</sup> Pièce CTQ-1, onglet 19.

<sup>15</sup> Pièces CTQ-1, onglet 15 et 16.

<sup>16</sup> Pièces CTQ-1, onglet 17 et 18.

<sup>17</sup> Pièce CTQ-1, onglets 23 à 34, comprenant 58 sous-onglets.

[77] Un sixième conducteur visé dans les perquisitions a refusé de rencontrer les enquêteurs.

[78] Le témoignage des enquêteurs relatant leurs faits et gestes dans cette affaire a duré plus de deux jours et demi.

[79] Les enquêteurs ont produit des tableaux résumant tous les événements reliés à l'enquête.

[80] Chaque événement a fait l'objet d'une vérification par les enquêteurs :

- Leurs rapports d'événement comprennent le rapport d'infraction général,
- les fiches journalières des conducteurs,
- Le dossier d'immatriculation des véhicules,
- La liste de cartes de crédit de carburant (Petro Pass) des chauffeurs,
- Les déclarations écrites des conducteurs et des représentants de l'entreprise,
- Les reçus de carburant par conducteur avec le lieu,
- la date et l'heure de l'opération du remplissage du véhicule lourd,
- Les rapports de voyage, les documents d'expédition comprenant les lieux, dates, des chargements et des livraisons et dans certains cas les kilométrages étaient indiqués,
- Les rapports Superpass avec opérations par carte des conducteurs et divers autres documents particuliers à l'événement enquêté.

[81] Aucune déclaration écrite n'a été faite aux enquêteurs par les représentants des entreprises.

[82] D'autres événements, près d'une centaine, ont également fait l'objet de l'enquête et ont été vérifiés par les enquêteurs.

[83] La Commission précise qu'elle a pris connaissance et examiné en détail tous les documents déposés au dossier.

[84] De l'enquête, il ressort un grand nombre considérable d'événements survenus dans la période du 7 juin 2013 au 17 octobre 2013, soit une centaine de jours de transport, et ce, pour six conducteurs.

[85] L'enquête fait ressortir les événements suivants :

<i>Description des événements</i>	<i>Transport / Nb infractions</i>	<i>Ferme / Nb infractions</i>	<i>Jean Vigneault / Nb infractions</i>
<i>Renseignements requis manquants</i>	6	1	n/a
<i>A inscrit des renseignements inexacts sur sa fiche journalière</i>	24	11	n/a
<i>Ne respecte pas les cycles et les heures de conduite</i>	2	n/a	n/a
<i>A rempli plus d'une fiche journalière par jour</i>	3	2	2
<i>N'a pas respecté les normes relatives aux heures de conduite et de repos</i>	1	n/a	n/a

<i>Description des événements</i>	<i>Transport / Nb infractions</i>	<i>Ferme / Nb infractions</i>	<i>Jean Vigneault / Nb infractions</i>
<i>N'a pas conservé les fiches journalières dans un endroit déterminé par règlement</i>	2	1	n/a
<i>N'a pas inscrit le cycle suivi sur sa fiche journalière</i>	n/a	1	n/a
<i>A inscrit des renseignements faux sur sa fiche journalière</i>	n/a	n/a	2

[86] La Commission ne reprendra pas en détail chacun des événements enquêtés. Elle fera des regroupements à partir des témoignages des inspecteurs et de l'analyse des pièces produites au rapport d'enquête.

[87] La Commission peut les résumer comme suit :

a) Constats d'irrégularités et de contradictions apparaissant aux fiches journalières des conducteurs et l'analyse des reçus de carburant correspondant, faisant état que les dates les lieux, les heures des fiches, sont différents de ceux apparaissant sur les reçus de carburant.

Ces constats visent tous les camionneurs enquêtés et les événements sont survenus aux dates suivantes : les 19, 21, 22, 29 juillet 2013 les 9, 11, 15, 19, 22, 26, 29 août 2013, les 9, 13, 17, 19, 21, 23, 24 septembre 2013 et les 3, 4, 5, 6, 8 et 19 octobre 2013.

b) Constats d'irrégularités et de contradictions apparaissant aux fiches journalières des conducteurs faisant état qu'ils sont en période de repos ou en congé, alors que des reçus de carburant pour les mêmes jours, les mêmes heures indiquent le contraire, et ce, pour les mêmes conducteurs.

Ces constats visent quatre camionneurs enquêtés et les événements sont survenus aux dates suivantes : les 10, 13, 14, 20, 21, 24, 27 août 2013 et les 8, 12 et 18 septembre 2013 et les 3 et 18 octobre 2013.

c) Constats que les kilométrages indiqués aux fiches journalières contredisent les kilométrages indiqués dans les reçus de carburant correspondants ou indiquent des lieux situés beaucoup plus loin ou ne correspondent pas aux distances calculées sur le GPS ou sur le logiciel PC Miler.

Trois conducteurs sont impliqués pour les événements survenus les 13 août, 22 septembre et 6 octobre 2013.

d) Constats d'irrégularités et de contradictions apparaissant sur les fiches journalières indiquant une période de congé ou de repos, alors que les camionneurs sont en conduite de leur véhicule.

Ces constats visent la plupart des camionneurs enquêtés sur des événements survenus aux dates suivantes : les 9, 17, 21, 24 et 28 juillet 2013, les 13, 14, 15, 21, 25 et 30 août 2013, les 18 et 19 septembre 2013 et les 3 et 17 octobre 2013.

e) Constats de fiches journalières incomplètes sur des informations à être inscrites, périodes imprécises des heures travaillées et des lieux circulés empêchant de valider la vérification des fiches journalières.

Ces constats visent la plupart des camionneurs enquêtés sur des événements survenus aux dates suivantes : les 12, 13, et 15 juillet 2013, le 19 août 2013, le 18 septembre 2013 et le 3 octobre 2013.

f) Constats de fiches journalières faits en plusieurs exemplaires contenant des informations différentes pour les mêmes journées :

Ces constats visent les événements survenus aux dates suivantes : les 4 et 20 juillet 2013, le 15 août 2013 et les 22, 23 et 24 août 2013.

g) Constats d'irrégularités faisant état d'un dépassement de 14 heures de conduite dans une journée ou de plus de 70 heures par cycle de travail, ainsi que de l'absence complète de fiches journalières.

Ces constats visent les événements survenus aux dates suivantes : les 12 et 27 juillet 2013, les 11, 27 et 29 août 2013 et les 4, 5, 6 septembre 2013.<sup>18</sup>

[88] Les enquêteurs ont émis les 58 constats d'infraction décrits précédemment.

iv) *L'enquête du CRQ sur la gestion de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno*

[89] L'enquête a porté sur la gestion des entreprises au cours de la période visée, soit de novembre 2012 à décembre 2014 et plus particulièrement entre juin et septembre 2013 sur les fiches journalières des conducteurs. La Commission va résumer les constats retenus par les enquêteurs.

a) Au niveau des structures des entreprises, l'enquête a révélé les éléments suivants.

[90] En 2012, seule Ferme Jeancarno était propriétaire et exploitant de véhicules lourds et a effectué du transport de marchandises.

[91] En mars 2013, Transport Jeancarno a débuté ses opérations dans le transport de marchandises.

[92] Les enquêteurs ont constaté que durant la période visée, Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno ont une gestion commune de toutes les opérations des deux entreprises pour le transport des marchandises et une gestion commune comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

---

<sup>18</sup> Pièces CTQ-1, onglet 25, sections A à F, onglet 26, sections A à K, onglet 27, sections L à P, onglet 28, sections Q à V, onglet 29, sections S à W et A à I, onglet 30, sections J à R, onglet 31, sections A à D, onglet 32, sections E à I, onglet 33, sections J et K.

[93] Toutes les opérations des deux entreprises sont effectuées à partir du même lieu d'établissement situé à Sainte-Perpétue.

[94] Toutes les fiches journalières examinées des conducteurs sont, soit au nom de Ferme Jeancarno ou Transport Jeancarno et en possession de ces dernières.

[95] Les conducteurs sont payés pour la conduite de leur véhicule lourd par l'une ou l'autre des entreprises.

[96] Tous les véhicules lourds impliqués dans le transport des marchandises pour autrui sont la propriété et financé par l'une ou l'autre des deux entreprises. Éric Therrien est personnellement caution d'une partie des véhicules lourds financés.

[97] Toutes les données informatiques en rapport au transport sont confondues dans le même système informatique et visent les deux entreprises.

[98] La facturation du carburant est émise à l'une ou l'autre des deux entreprises selon les voyages.

b) Au niveau des propriétaires et gestionnaires des entreprises, l'enquête révèle les éléments qui suivent.

[99] Jean-Noël Therrien et Éric Therrien sont les deux associés de Ferme Jeancarno, avec un partage différent des intérêts, soit 99,060 % pour Éric Therrien et 0,040 % pour Jean-Noël Therrien, son père.

[100] Éric Therrien est le seul actionnaire et l'administrateur de Transport Jeancarno

[101] Jean Vigneault s'est joint à Ferme Jeancarno vers la fin de l'année 2012 comme conducteur de véhicules lourds.

[102] Au début de l'année 2013, il est devenu répartiteur de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno Il s'est graduellement intégré dans la gestion des entreprises au niveau des clients, de la répartition des voyages et des relations avec les conducteurs.

[103] Éric Therrien et Jean Vigneault ont directement participé à la gestion de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno en ce qui concerne le transport des marchandises auprès des clients et la gestion auprès des camionneurs.

[104] Ils ont participé à l'embauche et au congédiement des camionneurs enquêtés. Dans certains cas, seul Jean Vigneault le faisait.

[105] Lors des perquisitions, Jean Vigneault a donné les informations demandées par les enquêteurs lors des perquisitions.

[106] Jean Vigneault était celui qui donnait toutes les directives aux camionneurs en lien avec leur affectation de transport. Il exigeait également que les conducteurs poursuivent leur voyage malgré le fait que ceux-ci l'avertissaient du manque d'heures disponibles pour effectuer les livraisons dans les délais.

[107] Selon les déclarations des camionneurs, c'est Jean Vigneault qui aurait tenu des propos menaçants auprès de ces derniers, exigeant qu'ils détruisent et refassent leurs fiches journalières en les menaçant de ne pas leur verser leur salaire, s'ils refusaient d'exécuter les ordres.

[108] Les enquêteurs produisent un document retrouvé dans l'ordinateur de Jean Vigneault lors des perquisitions intitulé « **Avis à tous les camionneurs** » sur lequel on lit :

*« À votre retour, veuillez vous assurer que tous vos papiers soient bien complétés.*

*Sinon, pas de paye.*

*La direction »<sup>19</sup>*

[109] Jean Vigneault aurait également menacé les conducteurs de déclarer les véhicules lourds volés à la police, s'ils refusaient de continuer leurs voyages, malgré le manque d'heures disponibles pour conduire.

[110] N'ayant reçu aucune nouvelle du conducteur, Dominic Rémillard, depuis trois jours, Jean Vigneault a déclaré le véhicule lourd volé à la Gendarmerie royale du Yukon.

[111] Tous les camionneurs ont déclaré que Jean Vigneault était leur « Boss » et que tous relevaient directement de lui.

---

<sup>19</sup> Pièce CTQ-9.

[112] En plus de s'occuper de la répartition, des transports et des chauffeurs, Jean Vigneault était en relation avec les clients des entreprises et trouvait les voyages les mieux rémunérés.

c) Au niveau des documents d'expédition et de l'identification des exploitants, l'enquête révèle les informations décrites ci-après.

[113] L'enquête a révélé que tous les véhicules routiers sont immatriculés au nom de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

[114] Il n'y a aucun contrat de services ou contrat de location, ni d'écrits entre les deux entreprises.

[115] Sur les documents d'expédition, le nom de Trans-Luthi inc. y apparaît en plus du nom de Ferme Jeancarno ou celui de Transport Jeancarno, selon les voyages.

[116] Bien que non visée dans les présentes demandes, le CRQ a également perquisitionné le 29 octobre 2013 chez Trans-Luthi inc. certains documents d'expédition indiquant le nom et lieu de livraison des expéditeurs, la liste et les numéros des cartes de crédit au nom des camionneurs de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno pour l'achat du carburant, les factures de carburant émises aux deux entreprises, les reçus d'achat du carburant indiquant la date, le lieu, l'heure, le véhicule lourd et le conducteur ayant fait le plein du carburant.

[117] Lors de la perquisition, aucune fiche journalière des conducteurs de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno n'a été trouvée au lieu d'établissement de Trans-Luthi inc.

[118] Selon les enquêteurs, Trans-Luthi inc., bien que mentionné aux documents d'expédition, agit à d'autres titres que l'exploitant des véhicules lourds sur l'ensemble des transports visés dans l'enquête.

[119] L'enquête a donc révélé que Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno ont été identifiées à partir des immatriculations des véhicules lourds comme les seuls propriétaires et exploitants des véhicules lourds impliqués dans tous les voyages enquêtés, les documents et écrits examinés et les fiches journalières vérifiées et analysées de leurs conducteurs.

d) Au niveau du contrôle et de la gestion des obligations de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno comme exploitants des véhicules lourds

[120] L'enquête révèle que Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno sont les réels exploitants des véhicules lourds.

[121] L'enquête révèle également que les deux entreprises font l'objet d'une gestion commune par Éric Therrien et Jean Vigneault qui agissent comme gestionnaires, administrateurs ou dirigeants communs.

[122] L'enquête établit qu'il n'existe aucun contrôle réel sur l'exactitude des fiches journalières des conducteurs, que personne n'effectue de réel contrôle de celles-ci en regard de leur conformité.

[123] Les entreprises ne prennent aucune mesure concrète ou de sanctions à l'encontre de leurs conducteurs et qu'il n'existe aucune structure pour assurer un contrôle.

[124] Selon leur enquête, Éric Therrien et Jean Vigneault font effectuer par leurs camionneurs des voyages en quantité et fréquence telles qu'il devient impossible aux conducteurs de respecter la réglementation applicable.

[125] Les fiches journalières sont manipulées, indiquent de fausses informations, sont faites en double pour les mêmes journées, dans certains cas, elles contiennent des informations divergentes, erronées et non inexactes.

[126] Jean Vigneault a proféré à l'endroit de certains conducteurs des menaces voulant les forcer à refaire ou modifier ou détruire des fiches journalières.

[127] Les entreprises ont accepté de conserver des fiches journalières sachant parfaitement qu'un grand nombre de celles-ci étaient fausses et inexactes.

v) *Le complément d'enquête du CRQ, suite à la vente des actions de Transport Jeancarno du 1<sup>er</sup> juin 2014 et la vérification en entreprise du 11 novembre 2014*

[128] Le 23 avril 2014, le CRQ transmet à la SAAQ une demande de transfert d'urgence en vertu de l'article 25 de la *Loi*, contre Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno aux motifs que l'enquête a démontré que la falsification des informations contenues dans les fiches journalières était une pratique courante de fonctionnement à l'interne et visait à contourner la réglementation<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Pièce CTQ-1, onglet 8.

[129] La demande indiquait également que les conducteurs étaient contraints à dépasser les limites des heures de conduite et de travail, et ce, au risque de leur propre sécurité et celle des usagers de la route.

[130] La demande visait également Jean Vigneault, car il était un des acteurs principaux dans le stratagème et que son rôle au sein des deux compagnies est déterminant dans la gestion et l'administration.

[131] Le 1<sup>er</sup> mai 2014, la SAAQ transmet le dossier à la Commission<sup>21</sup>.

[132] Le CRQ poursuit son enquête.

[133] En octobre 2014, les enquêteurs apprennent que Éric Therrien a cédé ses actions de Transport Jeancarno à Éric Dallaire, Marco Faubert et Shannon Butym au cours du mois de juin 2014.

[134] Transport Jeancarno a continué l'exploitation de l'entreprise au même lieu à Sainte-Perpétue, et ce, jusqu'en septembre 2014. Pour ensuite, déménager son établissement à Terrebonne.

[135] Les enquêteurs procèdent à une vérification en entreprise de Transport Jeancarno le 11 novembre 2014 à Terrebonne, au 1060 Armand Bombardier.

[136] Dans le cadre de cette vérification, les enquêteurs ont demandé de rencontrer les nouveaux administrateurs et d'avoir accès aux dossiers de l'entreprise.

[137] Seule Shannon Butym est présente lors de cette inspection puisque Éric Dallaire était absent parce qu'il effectuait du transport à l'extérieur du Québec. Ils apprennent également que Marco Faubert s'est désisté de la transaction et qu'il n'est plus administrateur de Transport Jeancarno

[138] Lors de l'inspection, les enquêteurs constatent que le lieu d'établissement n'est qu'un bureau loué dans une autre entreprise commerciale. Ils constatent que le local est vide, les dossiers des véhicules lourds et les dossiers des conducteurs sont incomplets. L'absence de toutes les fiches journalières des conducteurs, des fiches de vérification avant départ, des factures d'entretien ou de réparation et des fiches d'entretien préventif des véhicules routiers.

---

<sup>21</sup> *Idem*, Note 18.

[139] Shannon Butym leur explique que les fiches journalières des camionneurs sont en vérification en Ontario et non disponibles.

[140] Les enquêteurs lui ont demandé de leur faire parvenir les fiches journalières. Ils ne les ont jamais reçus.

[141] Les enquêteurs notent l'absence de véhicules lourds sur les lieux. On leur indique qu'ils sont tous sur la route.

[142] Par la suite, les enquêteurs rencontrent en novembre 2014, Éric Therrien à Sainte-Perpétue, lequel leur déclare ne plus avoir de relations avec Transport Jeancarno

[143] Éric Therrien déclare que Jean Vigneault ne travaille plus avec lui.

[144] Les enquêteurs rencontrent Éric Dallaire et Shannon Butym en décembre 2014. Ceux-ci font des déclarations écrites le 16 décembre 2014<sup>22</sup>.

[145] Éric Dallaire déclare avoir débuté comme répartiteur pour Transport Jeancarno dans la troisième semaine du mois de décembre 2013 dans le local de cette dernière à Sainte-Perpétue et avoir travaillé au même moment pour Transport Double AV<sup>23</sup>, et ce, dans le même local utilisé par Transport Jeancarno

[146] Éric Dallaire affirme avoir travaillé, à ce moment, avec Éric Therrien et Jean Vigneault.

[147] En juin 2014, Éric Dallaire, Marco Faubert et Shannon Butym achètent les actions de Éric Therrien dans Transport Jeancarno inc<sup>24</sup>. Le 1<sup>er</sup> juin 2014, les parties signent un contrat sous seing privé devant le notaire François Comeau de Sainte-Perpétue, à cet effet.

[148] Marco Faubert se retire par la suite de cette transaction un mois plus tard.

[149] Le contrat de vente mentionne que les actions sont vendues pour un montant de 135 000 \$ payable en 27 versements mensuels de 5 000 \$. La vente inclut neuf camions appartenant à la compagnie et trois autres véhicules qui seront transférés de Ferme Jeancarno.

---

<sup>22</sup> Pièces CTQ-1, onglet 17 et 18.

<sup>23</sup> 1 897 241 Ontario Ltd, pièce CTQ-23.

<sup>24</sup> Pièce CTQ-1, onglet 36.

[150] Éric Therrien a constitué une hypothèque mobilière sur quatre camions afin de garantir les paiements<sup>25</sup>.

[151] Éric Dallaire affirme que lui et Shannon Butym administrent Transport Jeancarno

[152] Shannon Butym déclare être unilingue anglophone et reconnaît ne pas parler ou comprendre le français. Elle déclare, pourtant, avoir signé le contrat de vente le 1<sup>er</sup> juin 2014, rédigé en français et ignorer le contenu et les modalités du contrat puisque personne ne lui aurait traduit ou expliqué ce qui s'y trouvait.

[153] Se basant sur leur lien d'affaires antérieur, Shannon Butym s'est fiée à Éric Dallaire dans l'achat de Transport Jeancarno. Elle est aussi actionnaire et administratrice de Tri-West Motorfreight inc. une personne morale constituée en Ontario.

[154] Elle a déclaré aux inspecteurs qu'elle ignorait, avant l'achat des actions, que Transport Jeancarno avait fait l'objet d'une enquête du CRQ et l'objet de nombreuses poursuites pénales contre la compagnie pour des infractions à la *Loi*.

[155] Elle affirme ne pas avoir discuté avec Éric Therrien de cette transaction à cause de la barrière de la langue.

[156] Éric Therrien faisait des suivis hebdomadaires auprès d'Éric Dallaire pour s'assurer que les paiements des comptes étaient effectués à temps et pour vérifier s'il avait assez de travail.

[157] Shannon Butym était responsable du côté administratif de Transport Jeancarno. Selon ses déclarations, il lui était impossible d'avoir accès aux documents tels que les rapports de taxes, les fiches journalières des camionneurs et des dossiers véhicules de l'entreprise.<sup>26</sup>

#### **4- Les témoignages des conducteurs de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno**

[158] Quatre conducteurs de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno ont été entendus à l'audience, ainsi que la conjointe l'un d'eux.

---

<sup>25</sup> Pièce CTQ-1, onglet 37.

<sup>26</sup> Pièce CTQ-1, onglet 18.

[159] La Commission ne reprendra pas dans tous les détails chacun des témoignages entendus, mais en fera un résumé sur les éléments qu'elle aura jugé pertinents.

[160] De façon générale, ils corroborent les éléments apparaissant dans leur déclaration écrite faite devant les enquêteurs.

i) *David Marier*

[161] David Marier a travaillé pour Transport Jeancarno sur une courte période soit du 6 au 22 septembre 2013.

[162] Il a déclaré relever directement de Jean Vigneault, de son embauche à sa démission survenue le 22 septembre 2013.

[163] Il déclare avoir appris au Centre de formation les règles applicables quant au respect des heures de conduite et de repos prévues dans la réglementation.

[164] Il déclare avoir été obligé de continuer de conduire après la période d'heures de conduites règlementaires et avoir été obligé à la demande de Jean Vigneault de détruire ses fiches journalières et de détruire ses reçus de carburant pour continuer de conduire en de ça des heures règlementaires.

[165] Il reconnaît avoir détruit ses fiches journalières, les avoir refaites à plusieurs reprises, jusqu'à trois fois, pour les mêmes jours et périodes de travail. Tout cela, parce qu'il avait peur de perdre son emploi ou de ne pas être payé pour son travail.

[166] Pour réussir à faire 1 000 kilomètres par jour, il devait conduire plus de 20 heures par jour et prendre quatre heures de repos au maximum.

[167] Après 90 heures de conduite, il devait refaire ses fiches journalières pour arriver dans le temps. Le kilométrage indiqué dans ses fiches était celui de l'ordinateur et non celui de l'odomètre.

[168] Jean Vigneault aurait dit à plusieurs reprises de faire comme les autres conducteurs et de ne pas faire « l'enfant ».

[169] Tous ces événements l'ont emmené, le 22 septembre 2013, à démissionner de son emploi et à déposer une plainte au CRQ.

*ii) Dominic Rémillard*

[170] Dominic Rémillard a travaillé pour Transport Jeancarno du 14 juin au 10 octobre 2013, mais il était payé par Ferme Jeancarno

[171] Lors de son embauche, il a été rencontré par Éric Therrien et Jean Vigneault. N'ayant reçu aucune formation de l'entreprise, on lui aurait remis ses fiches journalières et des documents de voyage, en lui indiquant de partir immédiatement et que les explications viendraient plus tard.

[172] Jean Vigneault était son « boss », il relevait uniquement de lui. Une seule fois il a eu affaire avec Éric Therrien pour obtenir des courroies pour sa remorque.

[173] Ses voyages étaient toujours serrés dans le temps pour livrer les marchandises et Jean Vigneault mettait beaucoup de pressions pour faire les livraisons dans les délais promis aux clients.

[174] Pour y arriver, il devait régulièrement falsifier ses fiches journalières, car c'était impossible de respecter les délais de livraison tout en respectant les heures de conduite et de repos prévues dans la réglementation.

[175] En effet, il devait régulièrement conduire plus de 100 à 120 heures par semaine, le jour comme la nuit, pour arriver à faire ses voyages, souvent de 16 à 18 heures par jour.

[176] Il devait refaire ses fiches journalières régulièrement afin d'assurer le versement de son salaire.

[177] Lors d'un voyage estimé à une dizaine de jours, il a dû se rendre au Yukon à la demande de Jean Vigneault. Le voyage a duré, dans les faits, plus de 29 jours.

[178] Il déclare devoir prendre une médication pour contrôler son hypertension. Au début du voyage, il avait ses médicaments pour 14 jours. Il a dû conduire 15 jours additionnels et rouler plus de 8 000 km, et ce, sans médication.

[179] En plus, Dominic Rémillard affirme que Jean Vigneault a fait une plainte à la GRC pour déclarer le véhicule volé, lorsqu'il circulait au Yukon, parce qu'il n'avait plus de ses nouvelles.

[180] Il déclare que Jean Vigneault savait parfaitement où il était et il ne pouvait le texter de cet endroit, parce qu'il n'y avait pas de réseau actif de communications.

iii) *Sonia Lemay*

[181] Elle est la conjointe de Dominic Rémillard. Elle déclare avoir accompagné son conjoint en août 2013 pour le voyage au Yukon, lequel a duré plus de 29 jours.

[182] Elle corrobore l'essentiel du témoignage de son conjoint en relation aux heures de conduite quotidienne et aux pressions que Jean Vigneault lui faisait pour satisfaire aux exigences dans les délais de livraison.

[183] Elle déclare également avoir travaillé auparavant pour Éric Therrien et Jean Vigneault pendant trois semaines comme commis de bureau. Elle précise qu'on lui a indiqué de ne pas s'occuper de la vérification des fiches journalières des camionneurs puisque d'autres personnes allaient s'en occuper.

[184] Elle s'occupait des dossiers de l'administration et s'occupait des dossiers de la paye avec la mère de Éric Therrien. Elle déclare que Jean-Noël Therrien passait régulièrement au bureau et qu'elle l'a vu signer des chèques en sa présence.

[185] Elle ignore qui s'occupait des fiches journalières des camionneurs.

iv) *Richard Poirier*

[186] Il a déclaré avoir travaillé d'avril à octobre 2013 pour Transport Jeancarno

[187] Il reconnaît qu'il devait conduire au-delà des heures permises pour effectuer les livraisons à temps.

[188] Il déclare également que les reçus de carburant ne correspondaient pas aux endroits mentionnés dans les fiches journalières et devait les ajuster régulièrement pour correspondre à la réglementation.

[189] Il affirme qu'il devait ajuster ses fiches journalières régulièrement pour correspondre aux règles applicables.

[190] Il reconnaît que pour arriver dans les horaires, il devait conduire de 17 à 20 heures par jour.

[191] Il déclare ne pas se souvenir s'il en avait parlé à Éric Therrien ou à Jean Vigneault, sauf au dernier voyage avant de quitter la compagnie, il reconnaît en avoir parlé à Jean Vigneault, mais qu'il n'a pas eu de réponses de ce dernier.

v) *Rosario Jeanson*

[192] Il a travaillé pour Transport Jeancarno de mars à octobre 2013.

[193] Il déclare qu'il était toujours serré dans les horaires. Il conduisait régulièrement entre 1075 à 1300 kilomètres dans une journée de 13 heures de conduite.

[194] Souvent il dormait pendant les déchargements et pendant les chargements du camion chez les clients pour pouvoir se reposer.

[195] Il reconnaît s'être plaint à Éric Therrien et Jean Vigneault leur indiquant que les horaires ne correspondaient pas au temps inscrit sur les fiches journalières. Il déclare qu'ils en ont ri.

[196] Dans les horaires de livraison, il fallait falsifier les fiches journalières, si on voulait arriver dans le temps.

**5- L'amendement des demandes de vérification de comportement, afin d'y inclure Express Victo inc., Éric Therrien et Jean Vigneault, comme personnes visées**

[197] Le 13 mars 2015, la DSJS a transmis à Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno, l'Avis d'intention et de convocation et le rapport d'enquête du CRQ.

[198] Le 4 mai 2015, la DSJS amende son avis d'intention afin de rajouter aux personnes visées, Express Victo inc., une personne morale constituée en 2015, dont les administrateurs sont Éric Therrien et Jean Vigneault.

[199] Le 6 mars 2015, Express Victo inc. est immatriculé au Registre des entreprises du Québec sous le numéro de matricule 1170775135<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Pièce CTQ-2.

[200] Éric Therrien est le président et Jean Vigneault le vice-président et agissent comme des administrateurs de l'entreprise.

[201] Express Victo inc. s'inscrit au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds sous le numéro R-114039-4 le 24 avril 2015.

[202] Lors de son immatriculation, elle déclare 11 tracteurs et 11 remorques et deux véhicules à benne basculante<sup>28</sup>.

[203] Le dossier PEVL de Express Victo inc. en date du 30 juillet 2015 est déposé<sup>29</sup>.

[204] Selon le dossier, Express Victo inc. est propriétaire 21 véhicules motorisés et de 13 remorques à titre de propriétaire et a déclaré lors de son inscription, exploiter 24 véhicules motorisés pour un total de 24 véhicules – année.

[205] Selon le panorama de la SAAQ en date du 4 août 2015, Express Victo inc. a immatriculé trois véhicules lourds motorisés et neuf remorques ou semi-remorques<sup>30</sup>.

[206] Express Victo inc. a établi l'adresse de son domicile au 182 rue St-Cyr, appartement 1 à Victoriaville.

[207] Ce lieu de domicile est le même que celui de la résidence de Jean Vigneault<sup>31</sup>.

## **PARTIE II**

### **La preuve des personnes visées**

[208] La preuve des personnes visées, représentées par Me Benoit Groleau, est regroupée sous deux sections, la première visant Ferme Jeancarno, Jean-Noël Therrien, Éric Therrien et Jean Vigneault, la seconde, visant Express Victo inc. et Éric Therrien et Jean Vigneault.

[209] La troisième section vise Transport Jeancarno après la vente des actions du 1<sup>er</sup> juin 2014, Éric Dallaire et Shannon Butym. Ces personnes visées ne sont pas représentées par avocat, par choix. Elles ont été entendues le 7 août 2015.

---

<sup>28</sup> Selon le dossier NIR de la Commission.

<sup>29</sup> Pièce CTQ-19.

<sup>30</sup> Pièce CTQ-16.

<sup>31</sup> Pièce CTQ-2.

[210] La preuve porte également sur l'état de la gestion de Transport Jeancarno avant la vente des actions du 1<sup>er</sup> juin 2014.

### **1- Ferme Jeancarno, Jean-Noël Therrien, Éric Therrien et Jean Vigneault**

[211] Ferme Jeancarno dépose une documentation corporative sur la structure de l'entreprise, ses opérations, son organisation, ses politiques, ses véhicules et ses conducteurs<sup>32</sup>.

[212] D'autres documents seront déposés au cours de l'audience<sup>33</sup>.

#### *i) Jean-Noël Therrien*

[213] Il est propriétaire de la ferme familiale depuis 1972. En 1993, il cède 20 % de ses parts à son fils Éric Therrien. En 2010, il lui transfère le contrôle de la ferme et lui cède 79.6 % de ses intérêts tout en conservant 0,04 % des parts de Ferme Jeancarno

[214] Ferme Jeancarno a débuté le transport en 1998 avec des véhicules lourds.

[215] Il déclare ne pas être impliqué dans le transport, ni prendre de décision, ni signer des chèques au nom de l'entreprise.

[216] Le contrat de société de Ferme Jeancarno est déposé au dossier<sup>34</sup>.

#### *ii) Marcel Guimont*

[217] Il a débuté comme camionneur en 2012 pour effectuer du transport dans l'Ouest canadien. Il déclare avoir travaillé jusqu'en novembre 2013 pour Ferme Jeancarno.

[218] Il déclare que Éric Therrien lui a demandé de venir témoigner la veille de l'audience.

[219] Il affirme que Éric Therrien lui répétait régulièrement de « *marcher et rouler légal* »<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> Pièce PF-1, 14 onglets.

<sup>33</sup> Pièces PF-2 à 9.

<sup>34</sup> Pièce PF-1, onglet 3) b.

<sup>35</sup> *Sic*

[220] C'est lui qui complétait ses fiches journalières sur lesquelles il brochait ses feuilles de carburant. Il travaillait entre 12 et 14 heures par jour.

[221] Il déclare bien connaître Jean Vigneault et qu'il a toujours bien été traité par la famille Therrien. Il était payé chaque semaine.

[222] Marcel Guimont précise qu'il n'a jamais modifié ses fiches journalières et n'a jamais été incité à les falsifier par son employeur.

[223] Il déclare que c'est lui-même qui se « *timait* »<sup>36</sup>, il décidait de ses jours de départ, de ses heures de travail et de son temps de repos.

[224] Il reconnaît avoir commis des infractions lors de la conduite de son véhicule lourd et déclare n'avoir jamais eu de sanctions ou de réprimandes de son employeur, sauf quelquefois, un avertissement verbal.

[225] Il ignore si ses fiches journalières étaient vérifiées par Ferme Jeancarno.

[226] Lors du contre-interrogatoire, il a été questionné sur plusieurs infractions apparaissant à son nom au dossier PEVL de l'entreprise, il répond ne plus vraiment se souvenir de certains de ces événements.

[227] Il a quitté son emploi en novembre 2013 pour des raisons personnelles.

iii) *Éric Therrien*

[228] Éric Therrien fait l'historique de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno en relation avec la propriété et l'exploitation de leurs véhicules lourds.

[229] En 1998, Ferme Jeancarno devient propriétaire d'un camion dompteur aux fins de l'exploitation agricole. En 2001, la ferme devient propriétaire d'un second camion dompteur. En 2009-2010 la ferme acquiert un troisième véhicule lourd et débute le transport pour autrui principalement en Ontario et dans l'Ouest canadien.

---

<sup>36</sup> *Sic*

[230] La Ferme Jeancarno est cédée au cours des années à Ferme Jeancarno suite à des cessions d'intérêts entre les membres de la famille Therrien. Aujourd'hui, Éric Therrien est associé avec 99,60 % des intérêts. Son père, Jean-Noël Therrien, détient 0,40 % des intérêts.

[231] En 2012, Ferme Jeancarno exploite une flotte de huit véhicules lourds.

[232] En mai 2013, Transport Jeancarno débute ses opérations et les deux entreprises font du transport de marchandises à travers le Canada avec plus d'une dizaine de camions. L'opération est commune entre les deux entreprises au niveau de l'exploitation des véhicules lourds.

[233] Les véhicules lourds et les conducteurs sont exploités comme une seule entreprise. Transport Jeancarno devait devenir le seul transporteur pour autrui, mais l'administration et la gestion, des véhicules lourds et des conducteurs, sont demeurées communes aux deux entreprises au cours de cette période.

[234] Ferme Jeancarno dépose ses politiques et procédures concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds<sup>37</sup>. Ces procédures ont été faites par J. Jacques Alary et sont datées de mai 2015.

[235] J. Jacques Alary est entendu à l'audience pour Ferme Jeancarno. Il dépose son rapport daté du 4 juin 2015 sur les obligations découlant de la *Loi*<sup>38</sup>.

[236] Le rapport fait également état des commentaires sur cette dernière ainsi que sur les événements visant Transport Jeancarno avant la vente du 1<sup>er</sup> juin 2014.

[237] La Commission reviendra ultérieurement sur son témoignage.

[238] Éric Therrien explique qu'en 2013, le principal client de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno était Trans-Luthi inc. et que c'est cette entreprise qui lui référait le principal de tout leur transport.

[239] Il reconnaît qu'il n'existe aucun écrit, aucun contrat de services ou ententes avec Trans-Luthi inc.

---

<sup>37</sup> Pièce PF-1, onglet 5.

<sup>38</sup> Pièce PF-9.

[240] Trans-Luthi inc. payait 85 % de la facture de transport à Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno pour tous les voyages effectués.

[241] Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno fournissent les véhicules lourds, les conducteurs et tous les services reliés au transport des marchandises, ainsi que toutes les infrastructures nécessaires à l'exploitation des véhicules lourds.

[242] Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno étaient les propriétaires des véhicules lourds et ils financent ces derniers<sup>39</sup>.

[243] Trans-Luthi inc. fournissait les cartes de carburant (Petro-Pass) au nom des conducteurs de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

[244] Le coût du carburant est assumé par Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno qui est déduit du coût du transport.

[245] Éric Therrien déclare que, selon lui, Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno louaient ses véhicules lourds et ses conducteurs à Trans-Luthi inc. qui est l'exploitant.

[246] Il produit des confirmations de transport de clients lesquels identifient le transporteur comme étant Trans-Luthi inc. et adressées à Jean Vigneault<sup>40</sup>.

[247] Éric Therrien déclare que Jean Vigneault, en plus d'être répartiteur de Transport Jeancarno à Sainte-Perpétue, il l'était également pour Trans-Luthi inc. à partir du même bureau.<sup>41</sup>

[248] Son salaire était partagé à 50 %, même si ce dernier répartissait tous les voyages de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno, et ce, exclusivement à partir du bureau de Sainte-Perpétue.

[249] Éric Therrien explique que Jean Vigneault a débuté comme camionneur en décembre 2012 pour Ferme Jeancarno Il est devenu répartiteur en avril 2013 pour Transport Jeancarno et Ferme Jeancarno jusqu'en janvier 2014, période où il a cessé de travailler pour les deux entreprises.

---

<sup>39</sup> Pièces PF-1, onglet 5) a et PF-2.

<sup>40</sup> Pièces PF-3 et 4 (en liasses).

<sup>41</sup> Enregistrements numériques CTQ, 12 juin 2015 à 13 :50 :57.

[250] Éric Therrien reconnaît que sa priorité était de faire des affaires et faire de l'argent. Jean Vigneault devait trouver les voyages les plus payants et les plus rentables.

[251] Éric Therrien déclare que Éric Dallaire s'est joint à l'entreprise en octobre 2013 comme répartiteur, pour travailler avec Jean Vigneault en raison du surcroît de travail.

[252] Éric Dallaire était répartiteur pour Tri-West et Double AV, aussi à partir du bureau de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno à Sainte-Perpétue.

[253] Éric Therrien déclare que c'est Trans-Luthi inc., qui selon lui, devait vérifier les fiches journalières des conducteurs.

[254] Lors des perquisitions, Jean Vigneault a rencontré les inspecteurs auxquels il a donné et leur donné accès aux documents visés. Toutes les fiches journalières étaient rangées dans les classeurs de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno à Sainte-Perpétue.

[255] Il déclare avoir rencontré J. Jacques Alary le 21 mai 2015 pour la première fois. Son mandat consistait à implanter des politiques d'entreprise au sein de Ferme Jeancarno et de Express Victo inc.

[256] Il n'a pas participé à la rencontre de J. Jacques Alary en avril 2014 lors de sa visite pour la préparation des politiques de Transport Jeancarno

[257] Éric Therrien déclare que c'est Éric Dallaire qui a rencontré J. Jacques Alary.

[258] Il reconnaît avoir vu les politiques sur les étagères dans le bureau de Transport Jeancarno, à Sainte-Perpétue en 2014, et de les avoir sommairement feuilletées.

[259] En 2014, il désirait se départir de Transport Jeancarno. Il a discuté avec Jean Vigneault en premier lieu. Les discussions n'ayant pas abouti suite à certaines mésententes, Jean Vigneault a quitté l'entreprise en janvier 2014.

[260] Par la suite, les discussions de vente des actions se sont faites entre Éric Dallaire, Shannon Butym et Marco Faubert.

[261] La vente a été conclue devant le notaire le 1<sup>er</sup> juin 2014<sup>42</sup>. Marco Faubert s'est désisté de cette vente un mois après, suite à des désaccords avec ses associés.

[262] Les actions étaient vendues pour une somme de 135 000 \$, payables en 27 versements mensuels de 5 000 \$. Transport Jeancarno continue les paiements des termes des véhicules lourds, à l'exception de trois qui retournaient à Ferme Jeancarno.

[263] Toutes les dettes de l'entreprise demeurent sous la responsabilité de Transport Jeancarno et Éric Therrien demeure caution des financements déjà engagés pour environ 950 000 \$.

[264] En juin 2014, Transport Jeancarno continue son opération à Sainte-Perpétue dans les bureaux de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno.

[265] Seuls les trois premiers versements de 5 000 \$ ont été honorés. Aucun autre versement n'a été fait par la suite par Transport Jeancarno qui cesse les paiements des termes des véhicules lourds.

[266] Éric Therrien avise Éric Dallaire que Transport Jeancarno doit quitter les bureaux de Sainte-Perpétue, à la fin du mois de septembre 2014.

[267] Transport Jeancarno n'effectue plus les paiements aux créanciers de l'entreprise.

[268] Les créanciers financiers exercent leur droit et tous les véhicules (sauf un introuvable au moment de l'audience sont saisis et mis en gardiennage au Centre du camion Gamache inc.

[269] Lors de l'audience en juin 2015, Transport Jeancarno est en défaut de payer les créanciers depuis plus de sept mois.

[270] Puisqu'il est caution des engagements financiers sur les véhicules lourds, Éric Therrien fait en sorte d'entreprendre les démarches nécessaires pour reprendre les véhicules lourds de Transport Jeancarno

[271] Ce qui explique plusieurs demandes d'autorisation de céder ou d'aliéner des véhicules lourds jointes à la présente audience.

---

<sup>42</sup> Pièce CTQ-36 et Pièce PF-1, onglet 12.

[272] C'est dans ce contexte que Me Benoit Groleau admet au début l'audience que les véhicules lourds visés aux demandes d'autorisation de céder et d'aliéner, seront éventuellement tous transférés à Express Victo inc., lors du règlement des dossiers avec les créanciers concernés.

[273] Lors de son contre-interrogatoire, Éric Therrien a également apporté d'autres éléments précisant son témoignage.

[274] Éric Therrien reconnaît ne pas avoir fait de recherche de crédit auprès des acheteurs. Il se fiait à eux.

[275] Aucun état financier de Transport Jeancarno n'a été fait ou remis aux acheteurs dans le cadre de la vente d'actions du 1<sup>er</sup> juin 2014.

[276] En 2012 et 2013, il reconnaît que les fiches journalières des camionneurs n'étaient pas vérifiées.

[277] Lorsque J. Jacques Alary a fait les politiques de Transport Jeancarno en 2014, seul Éric Dallaire gérait l'entreprise. Il déclare ne pas avoir été mis au courant de cette démarche, ni avoir participé à leur élaboration.

[278] Il les a vues par la suite dans le bureau de la compagnie.

[279] Transport Jeancarno a commencé à procéder aux vérifications des fiches journalières au cours de l'année 2014 fait par Pascal Mailhot. Celui-ci a suivi une formation de quatre heures sur les heures de conduite et de repos canadiennes des conducteurs de véhicules lourds<sup>43</sup>.

[280] Éric Therrien déclare ne jamais avoir demandé aux camionneurs de modifier ou de falsifier leurs fiches journalières.

[281] Questionné au sujet de la vente des actions du 1<sup>er</sup> juin 2014, il a signé subséquemment un contrat de vente à tempérament le 20 juin 2014 au nom de Transport Jeancarno<sup>44</sup>. Il ne peut expliquer les raisons de cette signature.

---

<sup>43</sup> Pièce CTQ-14.

<sup>44</sup> Pièce CTQ-38.

[282] Éric Therrien reconnaît ne jamais avoir appliqué de sanctions aux camionneurs en lien avec les infractions apparaissant aux dossiers PEVL des deux entreprises, ni avoir appliqué de politiques de sécurité routière auprès des conducteurs de Ferme Jeancarno avant 2015.

[283] Ferme Jeancarno dépose un extrait du dossier conducteur de Marcel Camirand. Un formulaire d'embauche préparé par J. Jacques Alary Plus inc., dans lequel il déclare et signe en date du 18 mars 2007, s'engager à aviser son employeur de la détérioration de son dossier de conducteur, à compléter ses vérifications avant départ et connaître la réglementation sur les heures de conduite et de repos<sup>45</sup>.

[284] En ce qui concerne l'emploi de Sonia Lemay, elle a travaillé pour Transport Jeancarno à titre de commis de bureau pendant trois semaines. Éric Therrien reconnaît qu'elle était payée par Ferme Jeancarno.

[285] Elle n'avait pas comme tâche de vérifier les fiches journalières.

[286] Selon Éric Therrien, les plaintes des camionneurs sont injustifiées, car ils avaient tous le contrôle de leurs véhicules lourds.

[287] Éric Therrien déclare ne pas avoir mis de la pression sur eux et ignorait si Jean Vigneault en faisait.

[288] Dans le rapport de J. Jacques Alary, du 4 juin 2015, produit par Ferme Jeancarno, ce dernier a écrit ce qui suit :

*« À cette époque<sup>46</sup>, suite à une visite de contrôle routier, constatant des faiblesses au suivi des heures de conduite et de travail, Transport Jeancarno a embauché Sonia Lemay pour vérifier les fiches journalières et la répartition de taxes sur le carburant. Elle était la compagne de M. Dominic Rémillard, un chauffeur de l'entreprise. N'ayant pas les compétences requises, elle a été mise à pied. Elle a été dans l'Entreprise du 15 juillet au 4 août 2013. »<sup>47</sup>*

---

<sup>45</sup> Pièce PF-7.

<sup>46</sup> L'auteur fait référence à la période à partir où Transport Jeancarno inc a débuté ses opérations en juillet 2013.

<sup>47</sup> Pièce PF-9, page 2, le 4 juin 2015.

*iv) Jean Vigneault*

[289] Jean Vigneault explique son expérience dans le transport. Il a conduit des véhicules lourds pendant plus d'une vingtaine d'années. Il a travaillé pendant plusieurs années chez d'autres transporteurs. Il a déjà été propriétaire et exploitant d'une entreprise de transport pendant quelques années, soit Express JV.

[290] Il s'est joint à Ferme Jeancarno en décembre 2012 comme conducteur et faisait des voyages dans l'Ouest canadien.

[291] En mars 2013, il devient répartiteur chez Transport Jeancarno. Le 9 janvier 2014, il quitte la compagnie. Auparavant il avait discuté avec Éric Therrien pour acheter la compagnie, projet qui ne s'est pas concrétisé.

[292] Il reconnaît qu'au moment où il travaillait chez Transport Jeancarno il était également répartiteur pour Trans-Luthi inc. de juin à décembre 2013. Il déclare qu'au bureau de Sainte-Perpétue, il travaillait 90 % de son temps pour Transport Jeancarno et 10 % de son temps pour Trans-Luthi inc.

[293] Jean Vigneault s'occupait de toutes les relations d'affaires avec les clients de Transport Jeancarno et il était celui qui concluait les contrats de transport. Il les référait par la suite à Trans-Luthi inc.

[294] Il reconnaît qu'il participait avec Éric Therrien à l'embauche et au congédiement des conducteurs.

[295] Éric Therrien s'occupait des fournisseurs et s'occupait de l'entretien des véhicules lourds avec Michel Grenier.

[296] Jean Vigneault s'occupait de la répartition de tous les voyages aux conducteurs de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno et effectuait tous les suivis nécessaires concernant leurs voyages y compris les cédules d'expédition chez les clients.

[297] Jean Vigneault affirme que Trans-Luthi inc. devait normalement vérifier les fiches journalières des conducteurs.

[298] Il se fiait aux conducteurs pour ce qui concernait les fiches journalières et déclare qu'il lui était impossible de voir ces dernières pour tous les camionneurs.

[299] Jean Vigneault déclare que personne chez Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno ne vérifiait les fiches journalières des conducteurs. Aucun contrôle des heures de travail des conducteurs n'était fait.

[300] Jean Vigneault déclare qu'il connaît la réglementation sur les heures de travail, de conduite et de repos et affirme qu'il n'est pas le gestionnaire de l'entreprise.

[301] Tous les documents de transport étaient dans son ordinateur lors de la saisie par les contrôleurs routiers.

[302] Les fiches journalières des conducteurs étaient également dans les classeurs. Il précise que ce ne sont pas ses classeurs.

[303] Il effectuait un suivi serré des camionneurs et communiquait régulièrement avec eux par SMS sur leur téléphone respectif.

[304] À partir de juillet et août 2013, une dizaine de GPS ont été installés sur les véhicules lourds. Cette initiative avait pour but d'avoir accès au logiciel et aux données en temps réel de tous les camionneurs sur la route. Il déclare les avoir vérifiés quotidiennement.

[305] Il n'a jamais vu les vérifications avant départ (VAD) des camionneurs.

[306] Jean Vigneault a précisé qu'il n'avait jamais vu les factures de carburant des conducteurs.

[307] Selon lui, les déclarations des conducteurs sont inexactes, ce sont des « *menteurs* »<sup>48</sup>.

[308] Les conducteurs avaient assez de temps pour effectuer leur voyage dans les délais raisonnables. Quand ils se plaignaient, Jean Vigneault leur disait d'aller travailler ailleurs.

[309] Dominic Rémillard est un « *chialeux* »<sup>49</sup>. S'il a déclaré le véhicule volé à la GRC, c'est parce qu'il n'avait plus eu de ses nouvelles depuis trois jours, alors qu'il était au Yukon.

---

<sup>48</sup> *Sic.*

<sup>49</sup> *Idem*, Note 48.

[310] Il déclare que « *ce conducteur* » défonçait tout le temps son « *log<sup>50</sup>* ». Il prenait toujours trop de temps de retard dans ses voyages.

[311] David Marier a abandonné sa remorque en Ontario. Il n'avait pas une réserve de temps suffisante pour revenir à Sainte-Perpétue. Il aurait dû prendre du temps de repos, mais a décidé de revenir quand même, parce qu'il voulait être présent à la fête de son père le lendemain.

[312] “J’ai déclaré le camion volé, car David Marier est parti sans mon autorisation.”

[313] Sonia Lemay avait comme tâche de classer les enveloppes dans les classeurs de l’entreprise. Elle était sous la responsabilité de la comptable.

[314] Jean Vigneault déclare n’avoir jamais proféré de menaces à l’endroit des conducteurs, ni les avoir incités à fausser leurs fiches journalières.

[315] Jean Vigneault déclare ne jamais avoir vu des fiches journalières en double et s’il en avait vu, il les aurait jetées.

[316] Jean Vigneault déclare bien connaître Éric Dallaire puisqu’ils étaient en relations d’affaires avec d’autres entreprises et s’échangeaient régulièrement des voyages.

[317] À partir de janvier 2014, il n’a pas eu au cours de cette année d’échanges avec Éric Therrien.

[318] En 2015, ils ont décidé de partir ensemble en affaires avec Express Victo inc.

## **2- Express Victo inc., Éric Therrien et Jean Vigneault**

[319] Éric Therrien, Jean Vigneault et J. Jacques Alary sont entendus sur la preuve de Express Victo inc.

*i) Éric Therrien*

[320] Éric Therrien vu ses cautions personnelles sur les véhicules lourds de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno fait les démarches nécessaires pour récupérer ces derniers et éventuellement les transférer à sa nouvelle compagnie, Express Victo inc., constituée en mars 2015.

---

<sup>50</sup> Idem, Note 48.

[321] Il renoue avec Jean Vigneault et tous les deux deviennent actionnaires avec chacun 50 % des actions du capital social de la compagnie.

[322] Éric Therrien est le président, Jean Vigneault le Vice-président sont tous les deux administrateurs de la compagnie.

[323] Il déclare 24 véhicules lourds lors de son inscription au NIR le 24 avril 2015, dont 16 véhicules lourds proviennent de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

[324] Plusieurs de ces véhicules lourds sont actuellement saisis et entre les mains d'un gardien Centre du camion Gamache inc. au nom des créanciers suite à leurs saisis.

[325] Les demandes d'autorisation de céder les véhicules lourds sont jointes aux présentes demandes.

[326] Le 21 mai 2015, il rencontre avec Jean Vigneault, J. Jacques Alary et lui donnent le mandat de faire les politiques et procédures écrites sur les obligations d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[327] Au début de juin 2015, ils le rencontrent également pour la préparation de la présente audience.

[328] Express Victo inc. dépose une documentation corporative sur la structure de l'entreprise, ses opérations, son organisation, ses politiques, ses véhicules et divers documents en rapport à ces différents items<sup>51</sup>.

[329] Express Victo inc. désire exploiter des services de transport de marchandises dimensionnelles vers l'Ouest canadien et les États-Unis.

[330] Au moment de l'audience, cinq conducteurs ont été embauchés par Jean Vigneault.

ii) *Jean Vigneault*

[331] Suite à son départ et après une période de congé de paternité, il a travaillé comme répartiteur chez Trans Action Transport CP inc. de Victoriaville. Une lettre de référence est déposée au dossier du 7 novembre 2014<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> Pièce PF-1, 12 onglets.

[332] Trans Action Transport CP inc. est engagée dans le transport hors-norme au Canada et aux États-Unis. Il déclare avoir acquis de l'expérience dans le monde du transport durant les mois de son emploi.

[333] Jean Vigneault explique la structure et l'organisation de la nouvelle entreprise et les mesures mises en place pour se conformer à la sécurité routière<sup>53</sup>. Une quantité importante des procédures produites apparaissent sur des documents identifiés à J. Jacques Alary Plus inc.

*iii) J. Jacques Alary*

[334] J. Jacques Alary obtient un premier mandat le 28 avril 2014 de Transport Jeancarno pour faire les politiques de conformité sur les obligations d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[335] Il se présente à Sainte-Perpétue, mais Éric Therrien n'est pas disponible pour le rencontrer.

[336] Il rencontre, à ce moment, une personne qui se présente comme le répartiteur. Il l'identifie à l'audience comme étant Éric Dallaire.

[337] Il reçoit le 21 mai 2015, un second mandat pour faire les politiques de Ferme Jeancarno et Fils inc. et Express Victo inc.

[338] Il prépare également deux rapports sur la conformité, en date du 4 juin 2015 pour les deux entreprises<sup>54</sup>.

[339] Il recommande des formations sur les heures de conduite et de travail, car il constate plusieurs erreurs cléricales sur les fiches des conducteurs pour Ferme Jeancarno.

[340] Pour Express Victo inc. il fait ses recommandations pour lui permettre de mieux assumer ses obligations.

---

<sup>52</sup> Pièces PE- 1, onglet 12.

<sup>53</sup> Pièce PE-1, onglets 5 à 11.

<sup>54</sup> Pièces PF-9 et PE-9.

### **3- Transport Jeancarno, Éric Dallaire et Shannon Butym**

[341] Cette section vise plus particulièrement Transport Jeancarno après la vente des actions du 1<sup>er</sup> juin 2014 et Éric Dallaire et Shannon Butym.

[342] Selon les données accessibles à la Commission, Transport Jeancarno est inscrite depuis le 9 juillet 2013 comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds sous le numéro R-104566-6.

[343] Ses droits d'exploiter des véhicules lourds sont suspendus depuis le 11 juillet 2015, parce qu'elle a un statut de non-répondant à la mise à jour annuelle.

i) *Éric Dallaire*

[344] Éric Dallaire déclare qu'il a été répartiteur pour diverses entreprises entre 2007 et 2015. Actuellement, il est sans emploi.

[345] Il est devenu répartiteur chez Transport Jeancarno en septembre 2013 et gagnait 2 000 \$ par semaine pour cet emploi.

[346] Il travaillait à Sainte-Perpétue et déclare avoir travaillé bénévolement comme répartiteur chez Tri-West Motorfreight au même moment. Cette entreprise appartient à Shannon Butym.

[347] Il déclare ne jamais avoir travaillé pour Trans-Luthi inc. en 2013 et 2014. C'est Jean Vigneault qui travaillait pour cette dernière.

[348] Il a acheté Transport Jeancarno, mais ne se rappelle pas de la date, soit juin ou août 2014, selon lui.

[349] Il affirme ne pas avoir été informé des infractions commises par Transport Jeancarno et ignorait qu'il y avait des amendes à payer pour un montant s'élevant à 40 000 \$.

[350] Il déclare ne pas avoir fait de vérification sur l'état financier de Transport Jeancarno avant l'achat de l'entreprise.

[351] Il déclare avoir acheté Transport Jeancarno parce qu'il voulait devenir un propriétaire. Pour lui, c'était suffisant.

[352] Il a acheté avec Shannon Butym de Tri-West Motorfreight avec qui il faisait affaire et Marco Faubert, son beau-frère. Ce dernier s'est désisté un mois après la vente.

[353] Le prix de vente des actions de 135 000 \$ a été fixé par Éric Therrien.

[354] Transport Jeancarno assumait les paiements mensuels des véhicules lourds soit d'environ 43000 \$ par mois.

[355] Il déclare avoir versé les trois premiers paiements des actions uniquement puisque la compagnie n'avait plus d'argent pour les payer.

[356] Éric Dallaire explique que la compagnie a été exploitée pendant quelques mois et que le transport a diminué et pour finalement s'arrêter. Pendant cette période, Transport Jeancarno a cessé les paiements des véhicules lourds.

[357] Éric Dallaire a offert à Éric Therrien de reprendre la compagnie et ses camions. Éric Therrien n'a pas voulu.

[358] Tous les véhicules lourds ont été saisis, sauf un International 2004, qui était stationné à Delson chez son conducteur, Martin Couture.

[359] Éric Dallaire déclare à l'audience, ne pas se rappeler d'avoir parlé avec J. Jacques Alary en 2014 pour Transport Jeancarno, ni de l'avoir rencontré. Il reconnaît cependant avoir vu les politiques dans le bureau à Sainte-Perpétue.

[360] Il reconnaît qu'il n'a pas été poursuivi par Éric Therrien pour les 5 000 \$ non payés.

ii) *Shannon Butym*

[361] Shannon Butym est propriétaire de Tri-West Motorfreight inc., une compagnie ontarienne qui possède un tracteur et une remorque. Sa compagnie était en relations d'affaires avec Éric Dallaire lequel lui fournissait des voyages.

[362] Elle était intéressée à acheter Transport Jeancarno avec lui, pour des raisons d'affaires.

[363] Elle déclare ne pas avoir fait de vérification sur la situation financière de la compagnie, ni avoir obtenu d'états financiers.

[364] Elle a vérifié l'état des véhicules routiers de Transport Jeancarno à Sainte-Perpétue et savait qu'il en coûtait près de 40 000 \$ de financement par mois.

[365] Shannon Butym a investi plus de 50 000 \$ dans ce projet.

[366] Pour elle, tous les paiements de la compagnie devaient être faits à partir des revenus générés par l'exploitation de l'entreprise.

[367] Elle n'a jamais parlé avec Éric Therrien, car elle ne parle et ni ne comprend le français et ce dernier ne parle pas ni ne comprend l'anglais.

[368] C'est le contrôleur Pascal Gingras qui l'a informé en novembre 2014, que la compagnie avait des infractions totalisant plus de 40 000 \$ d'amendes.

[369] Elle déclare ignorer la nature exacte du contrat qu'elle a signé chez le notaire en juin 2014. Personne ne lui a expliqué ou traduit en anglais.

[370] Elle regrette son expérience et déclare que Transport Jeancarno a cessé ses opérations et va fermer l'entreprise.

### **PARTIE III LES DEMANDES D'AUTORISATION DE CÉDER LES VÉHICULES LOURDS**

[371] Quatre demandes d'autorisation ont été jointes au dossier, soit les demandes 303669, 304923, 314822 et 312207.

[372] Dans la demande 303669, Ferme Jeancarno demande l'autorisation de transférer à Express Victo inc. sept véhicules lourds.

[373] Dans la demande 304923, Transport Jeancarno demande l'autorisation de transférer quatre véhicules lourds à Fiducie Location Pinard.

[374] Dans la demande 314822, Transport Jeancarno demande de transférer deux véhicules lourds à Financement d'Équipement Générale Électrique Canada S.E.N.C.

[375] Dans la demande 312207, Transport Jeancarno demande de transférer trois véhicules lourds à Équirex Véhicule Leasing 2007 inc.

[376] La Commission va en disposer dans le cadre de la présente décision.

### **LE DROIT**

[377] La Loi établit, à son article 1, que ses objets sont d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[378] La SAAQ constitue un dossier sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, et des conducteurs de véhicules lourds selon les politiques administratives d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 et de la *Loi*.

[379] L'article 25, deuxième alinéa de la *Loi*, prévoit lors d'un cas d'urgence ou d'une situation qui, de l'avis de la SAAQ, met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins, elle soumet d'office à la Commission, après une évaluation sommaire, un dossier et ses propositions.

[380] Les articles 26, 32.1 et 42 de la *Loi* permettent à la Commission d'enquêter si des personnes visées contreviennent à la *Loi* et si les mouvements des véhicules lourds mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins.

[381] L'article 27 de la *Loi*, prévoit que la Commission peut attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant », selon les cas qui suivent.

[382] Une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » indique qu'une 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 ou met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d'une autre loi visée à l'article 23.

[383] La Commission peut également appliquer une cote de sécurité « insatisfaisant », si 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 deuxième alinéa de l'article 32, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

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

[385] La Commission attribue également une cote de sécurité « insatisfaisant » à tout associé ou s'il s'agit d'une personne morale, à ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, lorsqu'une personne a une cote de sécurité « insatisfaisant ».

[386] Selon l'article 28 de la *Loi*, une cote de sécurité portant la mention « conditionnel » indique que le droit d'une personne inscrite de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions.

[387] L'article 33 de la *Loi*, prévoit que tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds qui fait l'objet d'une enquête de la Commission visant à déterminer s'il tente de se soustraire à l'application de la présente *Loi* ne peut céder ou autrement aliéner un véhicule lourd sans son consentement.

[388] L'article 42 de la *Loi* prévoit que la Commission peut, de sa propre initiative ou sur demande, faire enquête pour déterminer si une personne contrevient à la présente loi ou si les mouvements d'un véhicule lourd ou les pratiques d'un conducteur ou d'un intermédiaire en services de transport mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins.

[389] Les articles 42.1 à 42.6 de la *Loi* prévoient certaines dispositions pour faciliter l'identification de l'exploitant d'un véhicule lourd.

[390] Le *Règlement d'application de la Loi*<sup>55</sup> (le *Règlement d'application*) prévoit des dispositions indiquant les moyens pour identifier l'exploitant d'un véhicule lourd.

---

<sup>55</sup> L.R.Q. c. P-30.3, r. 1.

[391] Le *Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition*<sup>56</sup> (le *READE*) indique les dispositions minimales que doit contenir un document d'expédition.

[392] La Commission peut aussi prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable, notamment imposer comme condition le respect d'une entente administrative convenue avec la personne inscrite.

### **L'ANALYSE**

[393] Dans la présente demande, la Commission enquête à la demande de la SAAQ, pour déterminer si les personnes visées contreviennent à la *Loi* et si les mouvements des véhicules lourds mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins.

[394] La Commission va donc analyser l'ensemble de la preuve faite à l'audience par les parties et va considérer les événements mentionnés au dossier d'enquête du CRQ.

#### **1- Le statut de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno à titre d'exploitant de véhicules lourds**

[395] Selon les témoignages entendus, Éric Therrien et Jean Vigneault soutiennent que seul Trans-Luthi inc. devrait être considéré comme l'exploitant des véhicules lourds et qu'il en revenait à cette dernière de contrôler les fiches journalières des conducteurs. C'est ce nom qui apparaît sur les documents d'expédition.

[396] La Commission ne partage pas ces prétentions. Les pièces produites et analysées démontrent tout le contraire.

[397] Tous les camionneurs entendus ont reconnu qu'ils conduisaient pour Ferme Jeancarno ou Transport Jeancarno

[398] La preuve révèle les éléments suivants :

- a) Tous les véhicules sont la propriété et immatriculés de Ferme Jeancarno ou de Transport Jeancarno.

---

<sup>56</sup> L.R.Q. c. T-12, r.7.

- b) Tous les conducteurs sont rémunérés directement par Ferme Jeancarno ou Transport Jeancarno.
- c) La preuve révèle que toutes les fiches journalières sont signées par les conducteurs et identifiées aux noms de Ferme Jeancarno ou Transport Jeancarno
- d) Toutes les fiches journalières sont conservées au lieu d'établissement commun de Ferme Jeancarno ou Transport Jeancarno à Sainte-Perpétue.
- e) Le nom de Ferme Jeancarno ou Transport Jeancarno apparaît sur tous les documents d'expédition et sur toutes les fiches journalières.
- f) Les documents d'expédition sont également conservés dans les classeurs et les ordinateurs de Ferme Jeancarno ou Transport Jeancarno à Sainte-Perpétue.

[399] Ces éléments sont conformes aux dispositions des articles 42.1, 42.2, 42.3 et 42.4 de la *Loi*.

[400] La Commission ne peut que conclure, selon la preuve faite que seules Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno sont les exploitants des véhicules lourds.

[401] Peu importe le rôle que Trans-Luthi inc. ait pu jouer, soit comme transporteur d'origine, soit comme intermédiaire, cela ne change rien au statut d'exploitant de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

[402] Les documents d'expédition déposés ne sont pas conformes aux articles 3 et 4 du *READE* et ne contiennent pas les exigences applicables aux documents d'expédition, tels les numéros du NIR et l'identification de l'exploitant.

[403] Les moyens prévus à l'article 2.1 du *Règlement d'application* sont respectés et permettent d'identifier l'exploitant.

[404] Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno sont les exploitants des véhicules lourds et sont responsables des conducteurs qu'ils ont engagés, et ce, sur tous les événements visés dans les demandes.

## **2- L'enquête du CRQ sur les événements visés**

[405] La Commission a reçu en preuve l'ensemble des événements visés dans l'enquête du CRQ. La preuve est abondante, concordante et concluante. Le travail des enquêteurs s'est fait de façon rigoureuse, précise et documentée.

[406] Les documents d'expédition font tous référence à Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

[407] Toutes les analyses des fiches journalières faites à l'enquête impliquent, sans exception, les conducteurs de véhicules lourds de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

[408] L'enquête et la preuve faites devant la Commission, démontrent qu'un grand nombre de fiches journalières, pendant la période enquêtée, sont incomplètes, contiennent des informations fausses ou inexactes qui dérogent à la réglementation applicable.

[409] Plusieurs éléments mis en preuve démontrent clairement que plusieurs fiches journalières ont été faites en double pour les mêmes jours et heures et révèlent jusqu'à trois séries de fiches journalières pour les mêmes journées.

[410] La preuve révèle que ces éléments se sont reproduits de façon constante et récurrente sur toute la période enquêtée et avec au moins quatre conducteurs de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno, soit David Marier, Dominic Rémillard, Richard Poirier et Rosario Jeanson.

[411] La Commission est bien consciente que la falsification, les inexactitudes inscrites constatées sur les fiches journalières des conducteurs, ne peuvent avoir été faites sans leur complicité.

[412] La Commission retient que leurs témoignages et leurs déclarations demeurent crédibles, qu'ils reflètent de façon générale les événements tels qu'ils se sont passés et qu'ils n'ont pas été faits par vengeance ou de façon malveillante.

[413] Le témoignage de David Marier, à lui seul, corrobore ceux des autres conducteurs. Il n'a travaillé que quelques semaines pour Transport Jeancarno Il sortait depuis peu de l'école et avait appris comment compléter correctement ses fiches journalières.

[414] Il a reconnu avoir falsifié ses fiches journalières, les avoir refaites plusieurs fois pour les mêmes cycles de travail. Il a déclaré avoir été obligé de le faire sous les menaces de Jean Vigneault afin d'éviter de perdre son emploi ou d'être sûr d'être rémunérés pour son travail.

[415] Il ne voulait pas avoir des infractions et les pressions de son employeur étaient telles, qu'il a décidé de quitter son emploi.

[416] C'est lui qui a initié la plainte au CRQ dès son retour au Québec.

[417] Dominic Rémillard s'est également plaint de la pression de Jean Vigneault et des menaces de perdre son emploi. Il est catégorique à l'effet que c'était impossible d'effectuer ses voyages dans la fenêtre horaire prévue dans la réglementation.

[418] Partir en route pour 10 jours et en faire 29 lors du même voyage, et ce, sans période officielle de repos, démontre à quel point sa cédule de voyage ne pouvait pas correspondre aux heures de travail et de repos prévu dans la réglementation.

[419] La plainte à la GRC au Yukon, ce qui a été reconnu par Jean Vigneault, est incompatible avec une gestion planifiée des cédules de transport. En y ajoutant un climat de pressions de la part de son employeur, on crée une situation qui peut devenir dangereuse pour assurer le respect de la sécurité des usagers de la route.

[420] Richard Poirier et Rosario Jeanson, sont clairs dans leur témoignage à l'effet qu'il leur était impossible de respecter les cédules de transport demandées par leur employeur sans à avoir à falsifier ou refaire leurs fiches journalières.

[421] Les témoignages de Éric Therrien de Jean Vigneault et de Marcel Guimont sont aux antipodes des témoignages des conducteurs.

[422] Marcel Guimont a reconnu être proche de Jean Vigneault et de la famille Therrien. Son témoignage est peut-être vrai. Un conducteur peut accepter d'adapter ses fiches journalières en fonction de la réalité de ses voyages.

[423] La Commission est d'avis que les menaces et les pressions de l'employeur sont déterminantes dans l'appréciation de sa conformité comme exploitant de véhicules lourds.

[424] Vu la mauvaise foi des gestionnaires des entreprises, la Commission est d'avis qu'imposer des mesures de correction devient inapproprié dans les circonstances, pour remédier aux déficiences constatées

[425] La Commission constate, selon la preuve faite, une absence presque totale du contrôle de la conformité de ses conducteurs et du respect de ses obligations comme exploitant de véhicules lourds de la part de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

### **3- La gestion des obligations de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno comme exploitants de véhicules lourds**

[426] La preuve documentaire faite par les enquêteurs, les déclarations et témoignages entendus à l'audience, démontrent qu'il est manifeste que Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno ont une gestion commune de l'exploitation de leurs véhicules lourds et de leurs conducteurs.

[427] La Commission reconnaît qu'il a peut-être été prévu que Ferme Jeancarno cesse ses opérations de transport pour permettre à Transport Jeancarno de prendre la relève comme transporteur unique et seul exploitant des véhicules lourds.

[428] Ce n'est cependant pas ce que révèle la preuve pour la période enquêtée. Il y a une confusion totale dans la gestion de ces deux entreprises.

[429] La Commission doit donc en conclure que Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno ont une gestion commune.

[430] En ce qui concerne Ferme Jeancarno, les deux associés sont Jean-Noël Therrien et Éric Therrien. Le partage de leurs intérêts comme associé est fort différent, les intérêts sont en presque totalité sous Éric Therrien.

[431] Ferme Jeancarno n'est pas une personne morale à responsabilité limitée, il s'agit d'une société de personnes en nom collectif, dont les associés sont conjointement responsables de tout le passif de la société.

[432] C'est ce que prévoit l'article 8 du contrat de société de Ferme Jeancarno<sup>57</sup>. Le contrat prévoit le consentement unanime des associés pour toute décision impliquant des investissements ou des emprunts excédant 25 000 \$<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> Pièce PF-1, onglet 3 b).

[433] Dans l'esprit de la Commission, Jean-Noël Therrien et Éric Thérien sont les deux associés de Ferme Jeancarno et sont conjointement responsables de la gestion de la société.

[434] À titre d'exemple Sonia Lemay a déclaré sous serment avoir vu Jean-Noël Therrien signer des chèques en sa présence dans le bureau de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno Ce témoignage n'est pas contredit.

[435] En ce qui concerne Transport Jeancarno et plus précisément avant le 1<sup>er</sup> juin 2014, Éric Therrien est le seul administrateur et actionnaire de la personne morale au REQ.

[436] La preuve révèle cependant que le rôle de Jean Vigneault dans cette entreprise a été plus déterminant que celui d'un simple employé ou d'un simple répartiteur.

[437] Il a été mis en preuve que Éric Therrien et Jean Vigneault participaient ensemble à l'embauche et au congédiement des conducteurs et autres employés de bureau.

[438] Jean Vigneault, lui-même, déclare qu'il établit les relations d'affaires avec les clients de Transport Jeancarno, qui est celui qui trouve les voyages les mieux rémunérés et qui réfère ces derniers à Trans-Luthi inc.

[439] Les documents d'expédition sont conservés dans son ordinateur.

[440] C'est lui qui affecte les voyages aux conducteurs, fait leurs suivis et change leur cédule chez les clients.

[441] Jean Vigneault se présente comme une personne en autorité auprès de tous les conducteurs. C'est lui qui aurait menacé certains de les congédier ou de ne pas les payer. C'est également lui qui appelle les policiers quand il est sans nouvelles des conducteurs lors des voyages pour porter des plaintes de vol.

[442] Il est un personnage important ayant une influence déterminante dans la gestion de Transport Jeancarno.

[443] Malgré son départ de Transport Jeancarno inc. en janvier 2014, alors qu'il discutait de l'achat de l'entreprise avec Éric Therrien, il revient en 2015 comme partenaire, administrateur et actionnaire avec Éric Therrien dans Express Victo inc.

---

<sup>58</sup> Idem, article 13, 3 du contrat.

[444] La Commission est d'avis que Jean Vigneault est un administrateur de facto de Transport Jeancarno avec Éric Therrien, pendant la période enquêtée et ce jusqu'au qu'en janvier 2014.

[445] La Commission conclue que selon la preuve Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno n'ont pas assumé leurs obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds n'ont dans les faits assuré aucun contrôle des conducteurs dans la gestion de leurs obligations, n'ont appliqué aucune politique ou procédure de conformité de la sécurité vis-à-vis des conducteurs de véhicules lourds et qu'il n'y avait aucune procédure pour le faire.

[446] La Commission conclut que Jean-Noël Therrien et Éric Therrien comme associés de Ferme Jeancarno sont responsables de cette situation.

[447] La Commission conclut également que Éric Therrien comme administrateur de Transport Jeancarno et Jean Vigneault comme administrateur de facto de cette dernière sont également responsables de cette situation.

#### **4- La vente des actions du 1<sup>er</sup> juin 2014 de Transport Jeancarno**

[448] La preuve sur la transaction relativement aux actions de Éric Therrien dans Transport Jeancarno, en date du 1<sup>er</sup> juin 2014, révèle un aspect préoccupant pour la Commission pour cette personne morale.

[449] Les événements précédant la transaction du 1<sup>er</sup> juin 2014 se sont déroulés pendant l'enquête du CRQ et pendant le processus de transfert du dossier de la SAAQ à la Commission.

[450] Les témoignages de Éric Therrien, Éric Dallaire et Shannon Butym démontrent qu'aucune vérification sérieuse n'a été faite avant et pendant la transaction au niveau de la situation financière réelle de l'entreprise.

[451] Aucune vérification de crédit des acheteurs, aucune vérification financière des actifs et passifs de la compagnie de la part des acheteurs.

[452] En quelques semaines d'opérations de transport, la Commission constate la disparition du transport, l'abandon de l'entreprise par les clients et la saisie de presque tous les véhicules lourds.

[453] Seuls trois paiements mensuels du prix de vente des actions sont faits et cessation définitive des paiements.

[454] Du côté financier, les paiements mensuels des véhicules lourds s'arrêtent après quelques mois.

[455] Éric Dallaire gagne le même salaire avant comme après la transaction, malgré qu'il devient un propriétaire de l'entreprise.

[456] Comment expliquer que Shannon Butym a financé une partie de cette transaction sans avoir vraiment compris ce qu'elle a acheté, ni compris ce qu'elle a signé chez le notaire lors de la vente.

[457] La Commission constate que suite à cette vente, le statut d'exploitant de Transport Jeancarno ne s'est pas amélioré. Au contraire, elle a cessé d'être un exploitant de véhicules lourds.

[458] La preuve révèle que Éric Dallaire ne connaissait pas les obligations d'un exploitant de véhicules lourds. Il ne savait pas qu'un dossier PEVL de la SAAQ existait.

[459] Shannon Butym semble avoir été prise de cour dans la gestion de cette nouvelle entreprise, n'ayant pas en mains les papiers de l'entreprise, ni de contrôle réel sur les opérations et les équipements.

[460] Shannon Butym reconnaît également ne pas connaître les règles applicables aux obligations d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds au Québec, ni avoir les outils pour les apprendre.

[461] La Commission conclut que, selon la preuve faite, Transport Jeancarno n'a pas assumé ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[462] D'ailleurs, Transport Jeancarno n'a plus le droit d'exploiter des véhicules lourds depuis le 11 juillet 2015, les droits sont suspendus.

[463] La Commission conclut également que Éric Dallaire et Shannon Butym comme administrateurs de Transport Jeancarno depuis le 1<sup>er</sup> juin 2014, sont également responsables de cette situation.

## **5- La cote de sécurité de Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno**

[464] La Commission dans le cadre des présentes demandes doit déterminer si Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno et les personnes visées qui les concernent sont en mesure d'assumer leurs obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[465] La Commission doit s'assurer que tout propriétaire et exploitant de véhicules assure la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et préserve l'intégrité de ces chemins.

[466] Le rapport d'enquête est accablant et démontre de façon plus que probante que Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno en n'assurant aucun contrôle sur le comportement de leurs conducteurs et en laissant circuler ces derniers sur les chemins publics tout en sachant pertinemment que ces derniers ne respectaient pas la réglementation sur les heures de conduite et de repos applicable, mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins.

[467] La preuve révèle des facteurs aggravants concernant Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

[468] La preuve a démontré que, dans les faits, Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno ainsi que leurs gestionnaires respectifs avaient mis en place un système de gestion de transport attribuant des cédules de transport excessives, avec des délais impossibles à rencontrer pour les conducteurs dans les délais règlementaires, priorisant ainsi la rentabilité des transports au détriment du respect de la sécurité routière.

[469] La Commission doit intervenir et doit modifier les cotes de sécurité Ferme Jeancarno et Transport Jeancarno

[470] La preuve établit également que Transport Jeancarno depuis le 1<sup>er</sup> juin 2014, suite aux changements de direction de l'entreprise, n'est plus en mesure d'assurer ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds, en raison de sa situation depuis le 1<sup>er</sup> juin 2014 à ce jour, vu l'absence complète de gestion de ses obligations comme propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[471] La Commission va modifier la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de Ferme Jeancarno et va lui attribuer une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » et va lui interdire d'exploiter et de mettre en circulation tout véhicule lourd.

[472] Vu l'implication des associés de Ferme Jeancarno, soit Jean-Noël Therrien et Éric Therrien, dans la gestion de l'entreprise, la Commission va leur attribuer comme associés, en raison de leur influence déterminante, une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » et va leur interdire d'exploiter et de mettre en circulation tout véhicule lourd.

[473] La Commission va modifier la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de Transport Jeancarno et va lui attribuer une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » et va lui interdire d'exploiter et de mettre en circulation tout véhicule lourd.

[474] Vu l'implication de Éric Therrien comme administrateur de l'entreprise jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2014 et de Jean Vigneault comme administrateur de facto dans la gestion de l'entreprise jusqu'en date du 9 janvier 2014, la Commission va leur attribuer en raison de leur influence déterminante, une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » et va leur interdire d'exploiter et de mettre en circulation tout véhicule lourd.

[475] Vu l'implication de Éric Dallaire et de Shannon Butym comme administrateurs de l'entreprise depuis le 1<sup>er</sup> juin 2014, la Commission va leur attribuer en raison de leur influence déterminante depuis cette date, une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » et va leur interdire d'exploiter et de mettre en circulation tout véhicule lourd.

#### **6- La cote de sécurité de Express Victo inc.**

[476] Pour Express Victo inc., les politiques et procédures ont été implantées en mai 2015 telles que préparées par J. Jacques Alary. Ce dernier a produit un rapport d'évaluation de la conformité dans son rapport du 4 juin 2015.

[477] Pour Express Victo inc., les politiques datent de quelques semaines avant le début de l'audience.

[478] La preuve révèle que Express Victo inc. a implanté dans les semaines précédant l'audience plusieurs mesures pour se conformer aux exigences applicables au propriétaire et exploitant de véhicules lourds, telles que l'embauche d'un responsable de la conformité, des formations sur les heures de conduite et de repos pour la personne responsable de vérifier les fiches journalières et une série de mesures et politiques, lesquelles ont été principalement préparées par J. Jacques Alary.

[479] La Commission peut difficilement évaluer si ces mesures permettront à cette entreprise de se conformer à ses obligations, car leurs implantations sont concurrentes à l'audience de la Commission.

[480] La présente décision aura comme effet d'appliquer une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » à Éric Therrien comme associé de Ferme Jeancarno, comme administrateur de Transport Jeancarno et à Jean Vigneault comme administrateur de facto de Transport Jeancarno

[481] Ce faisant, la Commission doit appliquer le paragraphe 4 de l'article 27 de la *Loi* qui prévoit qu'elle attribue une cote de sécurité « insatisfaisant » à une personne, notamment 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 ».

[482] La Commission va donc pour cette raison modifier la cote de sécurité de Express Victo inc. portant la mention « satisfaisant », par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » et va attribuer à Éric Therrien et à Jean Vigneault, comme administrateurs ou dirigeants, dont l'influence est déterminante, une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » et leur interdire d'exploiter et de mettre en circulation un véhicule lourd.

## **6- Les demandes d'autorisation de céder les véhicules lourds**

[483] En raison de la présente décision et des dispositions prises contre les personnes visées aux demandes, la Commission va disposer des demandes d'autorisation de céder de la façon suivante.

[484] Dans la demande 303669, de Ferme Jeancarno demandant l'autorisation de transférer à Express Victo inc. sept véhicules lourds, la Commission va rejeter la demande en raison que Express Victo inc. ne pourra plus exploiter et mettre en circulation tout véhicule lourd.

[485] Dans la demande 304923, de Transport Jeancarno demandant l'autorisation de transférer quatre véhicules lourds à Fiducie Location Pinard, la Commission va autoriser cette demande afin de permettre au propriétaire des véhicules lourds de disposer de leur bien.

[486] Dans la demande 314822, de Transport Jeancarno demandant de transférer deux véhicules lourds à Financement d'Équipement Générale Électrique Canada S.E.N.C., la Commission va autoriser cette demande pour les mêmes raisons que celles décrites au paragraphe précédent.

[487] Dans la demande 312207, de Transport Jeancarno demandant de transférer trois véhicules lourds à Équirex Véhicule Leasing 2007 inc. à titre de propriétaire des véhicules lourds, pour les mêmes raisons, va autoriser la demande.

### **LA CONCLUSION**

[488] La Commission a attribué aux personnes visées dans les présentes demandes des cotes de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » et veut leur interdire d'exploiter et de mettre en circulation tout véhicule lourd.

<b>PAR CES MOTIFS,</b>	<b>la Commission des transports du Québec :</b>
<b>ACCUEILLE</b>	les demandes <b>227378 et 227389;</b>
<b>REMPLECE</b>	la cote de sécurité de <b>Ferme Jeancarno et Fils 1994 S.E.N.C.</b> portant la mention « satisfaisant » et lui attribue une cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> »;
<b>INTERDIT</b>	à <b>Ferme Jeancarno et Fils 1994 S.E.N.C.</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>ATTRIBUE</b>	la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> » à <b>Jean-Noël Therrien</b> et à <b>Éric Therrien</b> , associés de <b>Ferme Jeancarno et Fils 1994 S.E.N.C.</b> ;
<b>INTERDIT</b>	à <b>Jean-Noël Therrien</b> et à <b>Éric Therrien</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>REMPLECE</b>	la cote de sécurité de <b>Transport Jeancarno inc.</b> portant la mention « satisfaisant » et lui attribue une cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> »;
<b>INTERDIT</b>	à <b>Transport Jeancarno inc.</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>ATTRIBUE</b>	la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> » à <b>Éric Therrien</b> , administrateur de <b>Transport Jeancarno inc.</b>
<b>INTERDIT</b>	à <b>Éric Therrien</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>ATTRIBUE</b>	la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> » à <b>Jean Vigneault</b> , administrateur de facto de <b>Transport Jeancarno inc.</b>
<b>INTERDIT</b>	à <b>Jean Vigneault</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

---

<b>ATTRIBUE</b>	la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> » à <b>Éric Dallaire</b> , administrateur de <b>Transport Jeancarno inc.</b>
<b>INTERDIT</b>	à <b>Éric Dallaire</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>ATTRIBUE</b>	la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> » à <b>Shannon Butym</b> , administratrice de <b>Transport Jeancarno inc.</b>
<b>INTERDIT</b>	à <b>Shannon Butym</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>REMPLECE</b>	la cote de sécurité de <b>Express Victo inc.</b> portant la mention « satisfaisant » et lui attribue une cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> »;
<b>INTERDIT</b>	à <b>Express Victo inc.</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>ATTRIBUE</b>	la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> » à <b>Éric Therrien</b> , administrateur de <b>Express Victo inc.</b>
<b>INTERDIT</b>	à <b>Éric Therrien</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;
<b>ATTRIBUE</b>	la cote de sécurité portant la mention « <b>insatisfaisant</b> » à <b>Jean Vigneault</b> , administrateur de <b>Express Victo inc.</b>
<b>INTERDIT</b>	à <b>Jean Vigneault</b> de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

**PAR CES MOTIFS,**                    **la Commission des transports du Québec :**  
**REJETTE**                                la demande **303669**;

**PAR CES MOTIFS,**                    **la Commission des transports du Québec :**  
**ACCUEILLE**                            la demande **304923** ;  
**AUTORISE**                            le transfert des véhicules lourds ci-après identifiés :

**ACQUÉREUR :** Fiducie Location Pinard

Marque	Année	Numéro de série
INTER	2010	2HSCXAPR8AC104417
INTER	2014	3HSDJAPT7EN466860
INTER	2010	2HSCXAPR5AC141697
INTER	2012	3HSDLSMRXC�593236

**PAR CES MOTIFS,**                    **la Commission des transports du Québec :**  
**ACCUEILLE**                            la demande **314822** ;  
**AUTORISE**                            le transfert des véhicules lourds ci-après identifiés :

**ACQUÉREUR :** Financement d'équipement générale  
électrique Canada S.E.N.C.

Marque	Année	Numéro de série
INTER	2014	3HSDMAPR5EN785170
INTER	2014	3HSDMAPR2EN785675

**PAR CES MOTIFS,**                    **la Commission des transports du Québec :**  
**ACCUEILLE**                            la demande **312207** ;  
**AUTORISE**                            le transfert des véhicules lourds ci-après identifiés :

**ACQUÉREUR :** Equirex Vehicle Leasing 2007 inc.

Marque	Année	Numéro de série
DOEPK	2014	2DEDGFZ34E1029802
DOEPK	2014	2DEHGFZ38E1031456
DOEPK	2014	2DEHGFA26E1031457

Marc Delâge, avocat  
Membre de la Commission

p. j.    Avis de recours  
c. c.    M<sup>e</sup> Patricia Léonard et M<sup>e</sup> Pascale McLean, avocates pour la DSJS  
         M<sup>e</sup> Benoit Groleau, avocat de Ferme Jeancarno et Fils 1994 S.E.N.C., Express Victo inc.,  
         Éric Therrien, Jean-Noël Therrien, Jean Vigneault et Fiducie Location Pinard.

ANNEXE  
AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.Q., 2001, c. 15) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec :

- 1° pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2° lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande de révision doit être motivée et notifiée à la Commission dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

QUÉBEC

Commission des transports du Québec  
200, chemin Sainte-Foy, 7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V5  
N° sans frais : 1 888 461-2433

MONTREAL

Commission des transports du Québec  
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000  
Montréal (Québec) H2M 2V1  
N° sans frais : 1 888 461-2433

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le Tribunal administratif du Québec par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Toutefois, le Tribunal ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la Commission en avait faite, en vertu de la présente loi ou d'un de ses règlements, pour prendre sa décision.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le Tribunal administratif du Québec aux adresses suivantes :

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec  
Secrétariat  
575, rue Saint-Amable  
Québec (Québec) G1R 5R4  
Téléphone : (418) 643-3418

MONTREAL

Tribunal administratif du Québec  
Secrétariat  
500, boul. René Lévesque Ouest, 22<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Z 1W7  
Téléphone : (514) 873-7154

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

1 800 567-0278