

**Décision : QCRC04-00024**

**Numéro de référence : MD3-80741-4**

Date de la décision : Le 9 février 2004

Objet : Examen de comportement  
Loi concernant les propriétaires  
et exploitants de véhicules lourds  
(L.R.Q., c.P-30.3) Articles 26 à 38

Endroit : Québec

Dates de l'audience: Les 15 et 16 septembre 2003  
et les 14 et 15 janvier 2004

Présent : Daniel Lapointe,  
Commissaire

---

Personnes visées :

0-Q-30034C-657-P COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC  
200, Chemin Sainte-Foy, 7<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V5

agissant de sa propre initiative

REMDRQUAGE DES CHUTES INC.  
1350, boul. Sainte-Anne  
Beauport (Québec)  
G1E 3M5

intimée

MICHEL FORTIER  
1350, boul. Sainte-Anne  
Beauport (Québec)  
G1E 3M5

intimé

CHRISTIAN FORTIER  
1350, boul. Sainte-Anne  
Beauport (Québec)  
G1K 3M5

intimé

Procureur des intimé(e)(s) : CHOUINARD CARDINAL, M<sup>e</sup> Yvon Chouinard  
Procureur de la Commission: M<sup>e</sup> Jean-François Paquet  
La procédure

La Commission examine à nouveau le comportement du transporteur par véhicule

lourd, REMDRQUAGE DES CHUTES INC., à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui sont imposées dans le cadre de l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (la Loi), en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier.

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), selon sa politique administrative, a de nouveau identifié l'entreprise comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque.

Après évaluation, la Société a transmis à la Commission l'état du dossier de l'entreprise pour la période du 1<sup>er</sup> février 2001 au 7 janvier 2004.

La raison pour laquelle le dossier de Remorquage des Chutes inc. est soumis à la Commission est que l'entreprise a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ». En effet, l'entreprise a accumulé 112 points alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules, à titre d'exploitant, est de 85 (131 %).

De plus, l'entreprise a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant ». En effet, l'entreprise a accumulé 156 points alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules, à titre d'exploitant, est de 101 (154 %).

En outre, il appert des fichiers informatisés de la Société que l'entreprise a commis des dérogations au Code de la sécurité routière (L.R.Q. c. C-24.2) résultant de son propre comportement et de celui de ses conducteurs.

Au cours de la période du 1<sup>er</sup> février 2001 au 7 janvier 2004, les événements suivants ont été constatés:

- 39 certificats de vérification mécanique (CVM) relatifs à la sécurité des véhicules (incluant 6 mises hors service);
- 47 infractions relatives à la sécurité des opérations, dont 14 pour excès de vitesse;
- 15 infractions relatives aux normes de charges dont 11 reliées au permis spécial;
- 2 infractions relatives à une implication dans les accidents;
- 18 rapports d'accident avec dommage matériel seulement.

Une audience est tenue les 15 et 16 septembre 2003 laquelle s'est poursuivie les 14 et 15 janvier 2004 aux bureaux de la Commission des transports du Québec à Québec.

Le droit

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds permet de modifier la cote d'une personne lorsque les faits démontrent qu'elle a mis en péril ou mis en danger la sécurité des usagers de la route ou des infrastructures routières. Une modification de cote et son maintien peuvent être assortis de mesures selon les faits démontrés.

La politique d'évaluation et le système de pointage introduits par la SAAQ ne lient pas nécessairement la Commission dans son évaluation du comportement de l'intimée mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission. La Commission, conformément aux dispositions de la Loi, détermine si l'intimée, par ses agissements ou ses omissions, a mis en danger ou en péril la sécurité des usagers du réseau routier ou a compromis l'intégrité de ce réseau.

### Historique

Depuis 1998, l'intimée est convoquée devant la Commission des transports du Québec pour la quatrième fois, à savoir: trois fois pour vérification de comportement et une fois pour ne pas avoir respecté des ordonnances d'une décision émise par la Commission en janvier 2001.

En effet, avant même que la Loi 430 (PEVL) soit en vigueur, la Commission avait identifié 122 dossiers d'entreprises considérées à risque selon l'évaluation de la SAAQ et Remorquage des Chutes inc. était retenue parmi les entreprises considérées à risque.

Remorquage des Chutes inc. fut convoquée une première fois devant la Commission à une rencontre, de même que M. Christian Fortier, responsable des opérations de l'entreprise. Cette rencontre avait pour but d'expliquer en détail à l'entreprise les infractions reprochées, avant l'entrée en vigueur de la Loi et par le fait même, lui faire prendre conscience de l'état de la situation. Il s'agissait en somme de rencontres de mise en garde auprès d'entreprises identifiées à risque.

Le 20 octobre 2000, Remorquage des Chutes inc. est convoquée pour une deuxième fois par la Commission des transports du Québec pour les motifs suivants:

1. *La Commission des transports du Québec (ci-après appelée la "Commission"), de sa propre initiative, avise la partie intimée de son intention d'analyser son comportement à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui lui sont imposées dans le cadre de l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (L.Q., 1998, c. 40) en matière de sécurité routière*

et de protection du réseau routier et, à cette fin, elle entend plus particulièrement examiner les faits et événements décrits aux paragraphes qui suivent;

2. Selon les informations détenues par la Commission, l'intimée est inscrite au Registre de la Commission avec une cote comportant la mention "satisfaisant";
3. La Commission est informée que l'intimée a accumulé 6 mises hors service alors que, dans la zone "Sécurité des véhicules", le seuil est de 6.
4. Des véhicules ont été impliqués dans des accidents (30). Selon le profil du transporteur quant à son comportement routier, l'intimée a commis des infractions au Code de la sécurité routière (32). De même, des chauffeurs de l'intimée ont commis des infractions au Code de la sécurité routière (28). Lors de vérifications mécaniques, certains des véhicules de l'intimée avaient des défauts mineurs et majeurs.

Sans limiter la généralité de ce qui précède, l'intimée:

- n'a pas tenu les véhicules sous sa responsabilité en bon état mécanique, et n'a pas respecté les normes d'entretien;
- les véhicules routiers n'étaient pas munis de pneus conformes aux normes établies par Règlement;
- a laissé circuler des véhicules hors normes en dimension et pesée sans permis spécial;
- a laissé circuler des véhicules routiers qui avaient des défauts mineurs et majeurs;
- des chauffeurs à l'emploi de votre compagnie ont été reconnus coupables d'infractions au Code de la sécurité routière, pour entre autres des excès de vitesse et des omissions de se conformer à un feu rouge ou à un panneau d'arrêt.

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

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

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

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

7. Dans l'hypothèse où la véracité des allégations susdites serait démontrée, prenez également avis que dans le cadre des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 26 à 38 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, la

Commission pourrait, si elle le juge nécessaire, rendre une décision pour :

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

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

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

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

Suite à l'audience, la Commission a rendu la décision QCRC00-00050 datée du 1er novembre 2000, laquelle modifiait la cote de Remorquage des Chutes inc. portant la mention «satisfaisant» en lui imposant une cote «conditionnel» accompagnée des ordonnances suivantes:

3. **ORDONNE** à l'intimée, **REMORQUAGE DES CHUTES INC.** de prendre les mesures suivantes (A à I inclusivement):
- A) Procéder à l'installation d'un système de contrôle et de limitation de vitesse fixée à 100km/heures sur tous les véhicules actuels ou futurs de l'intimée et transmettre au Secrétaire de la Commission une preuve d'installation et d'identification des véhicules, au plus tard le 4 décembre 2000 ou dans les quinze jours du remplacement des véhicules.
  - B) Maintenir une politique de tolérance «0» pour ce qui est de l'excès de vitesse de ses chauffeurs.
  - C) Procéder, à tous les 3 mois, à un relevé de dossiers de ses chauffeurs auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec.
  - D) Assurer un suivi d'une politique interne prévoyant les mesures disciplinaires en regard des infractions au Code de la sécurité routière commises par les employés de la compagnie.

- E) Tous les véhicules motorisés et équipements servant au transport (remorques etc.) appartenant ou sous le contrôle de l'intimée devront faire l'objet d'une vérification mécanique complète auprès d'un mandataire de la SAAQ dont la preuve sera transmise au Secrétaire de la Commission au plus tard le 4 décembre 2000 et il est bien entendu que les responsables de ces vérifications pourraient être appelés à en faire état verbalement devant la Commission à une date ultérieure.
- F) Procéder à l'embauche d'un consultant externe spécialisé en transport et capable de produire un livre de procédures et politiques de l'entreprise pour le respect des obligations imposées aux propriétaires exploitants de véhicules lourds comprenant:
- . Pratique d'embauche des chauffeurs et suivi;
  - . Politique et procédures sur la conduite de véhicules et en cas d'accident;
  - . Politique et procédures de la vérification du véhicule lourd avant le départ;
  - . Politique et procédures sur les heures de conduite et de travail,
  - . Politique et procédures sur les normes d'arrimage;
  - . Politique et procédures sur les normes de charges et de dimensions;
  - . Politique et procédures du programme d'entretien des véhicules lourds;
  - . Politique et procédures sur la conformité et la gestion des interceptions et infractions;
  - . Analyse de besoin de formation continue en matière de sécurité routière, arrimage, matières dangereuses... et les devis de formation.
  - . Programme de reconnaissance des chauffeurs professionnels
- G) Formation de tous les chauffeurs actuels et futurs, à des cours dans une institution reconnue, concernant les volets suivants:
- les normes d'arrimage et de chargement.
  - les normes de charges et de dimensions y compris, un volet spécifique sur le transport hors normes requérant la délivrance d'un permis spécial de circulation.
- H) Transmettre au Secrétaire de la Commission, par l'intermédiaire de la personne ressource à être engagée, trois rapports à intervalle de deux mois faisant état de toutes les mesures mises en place et appliquées dans l'entreprise pour améliorer la gestion et l'opération sécuritaire de cette entreprise, et ce à compter du 4 décembre 2000 jusqu'en juin 2001, inclusivement.

- I) *Ordonne également à cette personne ressource de déclarer immédiatement au Secrétaire de la Commission, tout accident, incident ou événement mettant en cause l'intimée en regard de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.*
4. *DEMANDE à la SAAQ de soumettre à la Commission, au plus tard le 1er juin 2001, un rapport d'inspection en entreprise de Remorquage des Chutes inc.*
5. *STATUE que l'intimée ne pourra introduire une demande de réévaluation de sa cote avant le 30 juin 2001, et après avoir amélioré sensiblement son comportement, notamment en regard de la décision.»*

Le 15 janvier 2001, Remorquage des Chutes inc. est convoquée pour une troisième fois devant la Commission des transports du Québec étant donné le non-respect de certaines conditions imposées par la décision QCRC00-00050.

La preuve a démontré que l'administrateur, monsieur Christian Fortier, avait la connaissance d'action et d'information et qu'il n'a rien fait.

Or, pour avoir contrevenu à l'article 27.3 de la Loi, la Commission a déclaré totalement inapte l'intimée et lui attribua une cote comportant la mention «insatisfaisant» pour une période de 2 semaines, soit du 30 janvier au 12 février 2001.

Le 9 avril 2001, Remorquage des Chutes inc. s'adresse à la Commission dans le but d'obtenir une dérogation à la décision QCRC00-00050 concernant l'installation de limiteurs de vitesse sur les quatre véhicules lourds suivants:

Unité 89-39  
Marque: International  
Année: 1989  
Numéro de plaque: L70128  
Numéro de série: 1HSJYGURXKH598673

Unité 94-65  
Marque: Volvo  
Année: 1996  
Numéro de plaque: L178346  
Numéro de série: 4V1WDBCH1RN686983

Unité 97-50  
Marque: Ford F-350  
Année: 1997  
Numéro de plaque: FR58538  
Numéro de série: 1FDKF38F6VEC66212

Unité 95-61:

Marque: 1995  
Numéro de plaque: L147066  
Numéro de séries: 2HSFBAST4SC090368

Après étude des motifs invoqués et des circonstances particulières exposées par la demanderesse, la Commission était d'avis qu'il ne serait pas déraisonnable, ni contraire à l'intérêt public, d'accueillir la demande.

Par conséquent, la Commission a tenu à rappeler à la demanderesse qu'aucune infraction pour excès de vitesse ne serait tolérée notamment pour les quatre (4) véhicules ci-haut décrits.

Le 19 septembre 2001, après analyse du dossier de comportement de Remorquage des chutes inc., la Commission modifie la cote « conditionnel » de l'intimée et lui attribue la cote « satisfaisant » puisqu'elle a démontré avoir pris les moyens efficaces et mis en place des mesures concrètes permettant raisonnablement de croire que le comportement à risque est corrigé et ne se répétera plus.

Le 30 mai 2003, pour la quatrième fois, par son avis d'intention et de convocation, la Commission convoque Remorquage des Chutes inc. afin d'enquêter sur les manquements aux obligations qu'impose la Loi.

#### La preuve

L'audience s'est tenue aux bureaux de la Commission des transports du Québec à Québec, les 15 et 16 septembre 2003 pour se poursuivre les 14 et 15 janvier 2004. Lors de l'audience, l'intimée est présente et représentée par M<sup>e</sup> Yvon Chouinard. La Commission est représentée par M<sup>e</sup> Jean-François Paquet.

M<sup>e</sup> Jean-François Paquet fait un bref survol des éléments et motifs notés à l'avis d'intention et de convocation transmis à l'intimée faisant aussi référence aux documents annexés audit avis soit un rapport d'enquête daté du 26 mars 2003 préparé par madame Charline Morin, inspectrice, et l'état de dossier de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (PEVL) de l'intimée daté du 11 septembre 2003. Lors de la suite de l'audience le 14 janvier 2004, M<sup>e</sup> Paquet a déposé un nouvel état de dossier de propriétaire et exploitant de véhicules lourds daté du 7 janvier 2004.

Par la suite, madame Linda Paquet, technicienne en administration de la SAAQ, précise la nature des infractions reprochées à l'intimée.

Ce sont, notamment, les infractions suivantes:

<b>SÉCURITÉ DES VÉHICULES</b>			
<b>Date</b>	<b>Événement</b>	<b>Conducteur</b>	<b>Mse(s) hors service</b>
2001-01-17	Suspension	Alain Brousseau	1
2003-01-10	Éclairage et signaux	Yvon Martel	1
2003-04-07	Éclairage et signaux	André Couture	1
2003-05-01	Freins	André Couture	1
2003-05-05	Freins	Jean-F. Paquet	1
2003-05-07	Pneus/roues/essieux	Jean Dupont	1
2003-06-04	Freins	Pierre Vézina	1
2003-06-04	Freins	Pierre Vézina	1
2003-06-04	Éclairage et signaux	Stéphane Castonguay	1
2003-06-27	Freins	Bernard Tremblay	1
2003-07-30	Freins	Stéphane Castonguay	1
2003-08-06	Pneus/roues/essieux	Claude Parent	1
2003-08-26	Pneus/roues/essieux	Pierre Vézina	1
2003-09-22	Alimentation en carburant	Benoit Blouin	1
2003-12-13	Pneus/roues/essieux	Sébastien Vermette	1

<b>SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS</b>			
<b>Date</b>	<b>Événements</b>	<b>Conducteur</b>	<b>Pondération</b>
2001-10-22	<b>Excès de vitesse 117km/h dans une zone de 90</b>	Martin Gosselin	2
2001-10-31	<b>Excès de vitesse 109km/h dans une zone de 90.</b>	Dany Couture	1
2001-11-18	<b>Excès de vitesse 89km/h dans une zone de 70</b>	Réal Carignan	2
2001-11-19	<b>Excès de vitesse 119km/h dans une zone de 90</b>	Dany Couture	2
2001-11-20	Permis spécial de	Claude Bernier	3

SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS			
Date	Événements	Conducteur	Pondération
	circulation		
2001-11-20	<b>Feux jaunes</b>	Steve Deschenes	1
2001-11-27	<b>Feu rouge</b>	Dany Couture	3
2001-12-11	Port de ceinture de sécurité	Jacques Drouin	2
2002-01-21	Permis spécial de circulation	Marcel Alain	2
2002-01-30	<b>Mécanisme d'attelage inadéquat</b>	Mathieu Bolduc	2
2002-03-12	Fiches des heures de conduite	Alain Grégoire	3
2002-04-03	<b>Mécanisme d'attelage inadéquat</b>	Jean Dupont	2
2002-04-10	<b>Excès de vitesse 88km/h dans une zone de 60</b>	Jean Dupont	2
2002-05-13	<b>Excès de vitesse 66km/h dans une zone de 50</b>	Yvon Martel	1
2002-06-04	Nombre d'heures de conduite	Stéphane Castonguay	3
2002-06-12	Fiche journalière	Julien Michaud	3
2002-07-22	Conditions non respectées	Jean-F. Paquet	3
2002-08-08	Permis spécial de circulation	Martin Blouin	2
2002-08-22	<b>Mécanisme d'attelage inadéquat</b>	Jean Dupont	2
2002-09-23	Permis spécial de circulation	Claude Parent	3
2002-09-23	Chargement non conforme	Claude Parent	3
2002-10-11	Signalisation non respectée	Yvon Martel	2
2002-10-15	<b>Excès de vitesse 123km/h dans une zone de 90</b>	Jean Dupont	3
2002-10-29	Dimension excédentaire	Claude Parent	3
2002-11-13	Permis spécial de circulation	Claude Parent	3
2002-11-22	Fiche journalière	André Couture	3
2002-12-02	Refus de déplacement	Pierre Vézina	3
2002-12-02	Permis spécial de circulation	André Couture	3

SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS			
Date	Événements	Conducteur	Pondération
2003-01-18	Conduite sous sanction	Dave Gingras	3
2003-01-24	<b>Excès de vitesse 81km/h dans une zone de 50</b>	Jean Dupont	3
2003-02-11	<b>Excès de vitesse 50km/h dans une zone de 30</b>	Claude Parent	1
2003-02-27	Port de permis spécial	Pierre Vézina	2
2003-03-13	Immobilisation non sécuritaire	Claude Parent	1
2003-03-26	<b>Feu jaune</b>	André Couture	3
2003-03-28	<b>Excès de vitesse 123km/h dans une zone de 100</b>	Jean Dupont	2
2003-04-25	Permis spécial de circulation	Sylvain Lavoie	3
2003-05-05	<b>Excès de vitesse 115km/h dans une zone de 90</b>	Jean Dupont	2
2003-05-14	Permis spécial de circulation	Sylvain Lavoie	3
2003-06-04	Chargement non conforme	Pierre Vézina	3
2003-06-10	<b>Excès de vitesse 99km/h dans une zone de 70</b>	Jean Dupont	2
2003-06-10	<b>Excès de vitesse 116km/h dans une zone de 90</b>	Bernard Tremblay	2
2003-06-11	Nombre d'heures de conduite	Pierre Vézina	3
2003-06-11	Permis spécial de circulation	Bernard Tremblay	2
2003-07-08	Conduite sous sanction	Jean Dupont	3
2003-07-11	Fiche journalière	Claude Parent	3
2003-07-23	<b>Excès de vitesse 114km/h dans une zone de 90</b>	Claude Parent	2
2003-08-06	Défectuosité majeure	Claude Parent	3
2003-08-06	Conduite sous sanction	Claude Parent	3
2003-08-20	Usage des chemins publics	Pierre Luc Lajoie	2

<b>SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS</b>			
<b>Date</b>	<b>Événements</b>	<b>Conducteur</b>	<b>Pondération</b>
2003-09-05	<b>Excès de vitesse 106km/h dans une zone de 90</b>	André Couture	1
2003-09-11	Permis spécial de circulation	Claude Parent	2
2003-09-12	Matières dangereuses	Bernard Tremblay	3
2003-09-12	Matières dangereuses	Bernard Tremblay	3
2003-09-12	Matières dangereuses	Bernard Tremblay	2
2003-09-19	Signal avertisseur absent	Pierre Vézina	2
2003-11-01	<b>Feu rouge</b>	Sylvain Joyal	3
2003-11-24	Permis spécial de circulation	Léopold Paquet	3

<b>CONFORMITÉ AUX NORMES DE CHARGES</b>			
<b>Date</b>	<b>Événements</b>	<b>Conducteur</b>	<b>Pondération</b>
2001-12-17	Permis spécial de circulation	Marcel Alain	1
2002-01-21	Permis spécial de circulation	Marcel Alain	2
2002-01-21	Permis spécial de circulation	Marcel Alain	3
2002-01-31	Permis spécial de circulation	Marcel Alain	3
2002-04-20	Permis spécial de circulation	Marcel Alain	3
2002-04-22	Surcharge	Jean Dupont	1
2002-11-14	Permis spécial de circulation	Léopold Paquet	3
2003-03-06	Permis spécial de circulation	André Couture	3
2003-03-18	Surcharge	Sylvain Lavoie	3
2003-04-07	Surcharge	André Couture	1
2003-04-16	Permis spécial de circulation	Sylvain Lavoie	3
2003-04-23	Permis spécial de circulation	Marcel Alain	3
2003-05-09	Surcharge	Bernard Tremblay	1
2003-10-20	Surcharge	Léopold Paquet	1

CONFORMITÉ AUX NORMES DE CHARGES			
Date	Événements	Conducteur	Pondération
2003-12-04	Permis spécial de circulation	Marcel Alain	3
2003-12-12	Permis spécial de circulation	Sylvain Lavoie	3

La Commission a entendu par la suite le témoignage de madame Marielle Parent, étudiante au programme technique de la logistique du transport, 3e année au Collège François-Xavier Garneau, et employée de l'intimée depuis septembre 2003.

Mme Parent a préparé au soutien de son témoignage un document de 19 pages dénonçant la mauvaise gestion des opérations de Remorquage des Chutes inc. De son témoignage et rapport, la Commission retient notamment que madame Parent est à l'emploi de Remorquage des Chutes inc. depuis le 18 septembre 2003.

À son arrivée dans l'entreprise, madame Annie Fortier, secrétaire administrative, a demandé à madame Parent de lui remettre une attestation validant son statut d'étudiante au Collège François-Xavier Garneau. Cette attestation devait être remise à monsieur Michel Fortier, président de l'intimée, afin qu'il la présente à la Commission des transports du Québec.

Madame Parent mentionne qu'elle s'est investie d'une mission de réorganisation de Remorquages des Chutes inc. qu'elle savait en difficulté suite à quelques décisions de la Commission dans le passé.

À l'emploi de Remorquage des Chutes inc. depuis 3 mois madame Parent réalise des tâches bureautiques dans une proportion de 90 % et à la gestion des opérations routières (vérification des fiches journalières, rondes de sécurité) dans une proportion de 10 %.

Madame Parent affirme à la Commission qu'il lui a été demandé d'identifier et de sortir des classeurs les fiches journalières non conformes, les documents ayant été rassemblés, madame Annie Fortier a volontairement détruit les fiches journalières et a demandé aux chauffeurs concernés d'en faire de nouvelles.

Madame Parent mentionne également que Remorquage des Chutes inc. possède un programme informatique conçu par la SAAQ qui a la propriété de compiler les

heures de conduite et de travail et de déterminer le nombre d'heures restantes suivant les 3 cycles. Ledit programme ne servant pas à des fins préventives lorsque les heures réalisées excèdent les limites du Règlement. Madame Parent poursuit en mentionnant que sous les ordres de madame Annie Fortier les chauffeurs doivent refaire leurs fiches journalières. Des chauffeurs ont été contraints de refaire leurs «logbook» au complet et ce à toutes les semaines. Madame Parent affirme qu'elle s'est toujours opposée à cette pratique.

Dans son document, madame Parent mentionne ce qui suit:

«  
[...]

J'affirmais devant les chauffeurs mon désaccord. Pour eux, ils n'y voient pas d'inconvénients puisqu'ils en ont l'habitude et qu'ils y sont obligés. D'ailleurs, plutôt que de perdre leur temps après une longue journée de travail, **ils préfèrent eux-mêmes ne pas dire la vérité sur la compilation de leurs activités, et falsifient eux-mêmes leur logbook, jusqu'à se mettre «off duty» pour une journée entière.** Les logbook qui ont été falsifiés une première fois par les chauffeurs et une seconde fois par madame Fortier, bien qu'ils respectent une logique dans le déroulement des activités et la concordance avec les autres pièces justificatives des voyages, n'ont plus de lien avec les activités qui ont eu cours.

**J'avoue devant cette Cour que j'ai moi-même falsifié des documents parce que les administrateurs de Remorquage des Chutes ni y ont obligée en m'entraînant à la pratique ci-haut explicitée.**

[...]».

Concernant la vérification avant départ, madame Parent mentionne avoir pris l'initiative de faire des tests auprès des chauffeurs. Elle n'a pu que constater que les connaissances des chauffeurs en la matière sont grandement déficientes pour la moitié d'entre-eux.

Madame Parent n'a pu rectifier la situation puisque madame Annie Fortier lui a ordonné de limiter ses interventions auprès des chauffeurs à 5 minutes, alors qu'une vérification complète avant départ peut prendre plus de 15 minutes.

Madame Parent mentionne également avoir participé à l'automne 2003 à une journée de formation à l'École nationale de camionnage et équipement lourd (E. N. C. E. L). Auparavant, monsieur Christian Fortier, administrateur, avait demandé à madame Parent d'identifier les chauffeurs qui avaient besoin de formation. De la liste des 25 chauffeurs de l'entreprise, seulement 8

chauffeurs étaient présents à la formation.

Durant la journée de formation, les chauffeurs ont mentionné à l'enseignant que même si on leur exposait toute la réglementation sur les normes d'arrimage une problématique majeure à l'intérieur de l'entreprise subsistait soit le manque de matériels pour arrimer les charges hors normes tels que les courroies, chaînes, «benders».

Pour madame Parent chez Remorquage des Chutes inc. :

- on ne retrouve pas une culture d'entreprise qui devrait faire primer des valeurs corporatives visant une gestion sécuritaire des opérations en conformité des lois et règlements;
- les administrateurs ne respectent pas leurs chauffeurs en les faisant travailler sur des périodes indues;
- les chauffeurs sont souvent réprimandés et ces réprimandés dépassent l'entendement;
- les chauffeurs ne sont pas respectés parce qu'on les encourage à enfreindre les règlements;
- on permet et ordonne aux employés de commettre des infractions. Ceux-ci ne sont pas encouragés à bien faire pour respecter les règlements car ils ont à leur connaissance ce qu'on les soumet à faire c'est-à-dire le contraire de ce qui devrait être.

Madame Parent affirme qu'en ce moment aucune politique ni procédure ne prévaut au sein de l'entreprise si ce n'est que sur papier, et même que les personnes qui avaient été désignées pour redresser la situation ont quitté l'entreprise.

La Commission a reproduit intégralement la conclusion du témoignage de madame Marielle Parent suite à la question de la Commission à savoir, **quel est l'intérêt qui la motive à venir témoigner dans la présente cause?**

Témoignage de madame Marielle Parent:

*Il y en a plusieurs, la première, c'est que dans les premières journées de travail on m'a demandé une attestation pour faire valoir les cours que je suivais et moi j'ai remis cette attestation là. Alors aujourd'hui je ne voulais pas que les gestionnaires de Remorquage des Chutes arrivent et disent on a embauché cette personne-là à nous à aider voici maintenant on est ici pour réviser la cote on s'est amélioré regarder on a embauché quelqu'un, je ne voulais pas que mes connaissances servent à ça.*

*Parce que moi durant les quatre mois-là j'ai pas été capable de rien faire parce que les dirigeants de Remorquage des Chutes n'ont pas voulu que j'effectue mon travail alors que j'ai les compétences et les connaissances pis toutes les qualités nécessaires pour faire ce genre de travail-là je l'ai fait cet*

été et ça s'est très bien passé c'était une expérience de travail complètement différente.

D'autres intérêts que j'ai plutôt j'aurais du commencé par celui-là, parce que c'est le premier **c'est que je crois que le danger de sécurité du public et surtout des chauffeurs et toutes les conditions sont réunies dans cette entreprise-là pour qu'y arrive quelque chose.** Nous autres cet été on a un chauffeur qui a écrasé, c'est un accident mortel mais le chauffeur roulait à 46, pis les véhicules lourds je le sais que comme on peut dire c'est une arme, pis là-bas toutes les conditions sont réunies pour qu'y arrive quelque chose. On a pas voulu que j'effectue mon travail, pis hormis, l'attestation qui m'avait été demandée hormis que j'étais affectée à une tâche ou l'autre que je n'avais pas, que je devais seulement faire du classement mettons je ne serais pas ici aujourd'hui parce qu'y a des choses qui se passent pis qui ne devraient pas se passer et je suis ici aussi pour la défense des chauffeurs **parce que je crois formellement que les chauffeurs ne sont pas responsables de la situation pis on les oblige à faire des choses et les chauffeurs sont au dépourvu ceux-là qu'on engage et d'ailleurs le taux de roulement parle par lui-même** et j'ai très peur pour la sécurité des chauffeurs, je connais très bien les conséquences de mon témoignage et des résultats qui pourraient en advenir. Je trouve ça très dommage pour les chauffeurs si y a des mesures qui sont prises j'espère que ce ne sera pas à l'encontre des chauffeurs parce que les chauffeurs ne méritent pas ça du tout.

Et moi si j'ai quelque chose que j'insisterais beaucoup, c'est que moi qui arrive n'importe quoi aujourd'hui dans les mesures qui va être pris moi je veux que les chauffeurs aient le matériel nécessaire pour travailler c'est la moindre des choses. Y a des gens qui ont travaillé avant moi deux trois autres personnes on a été à une école pour avoir d'la formation alors l'enseignant était pour qu'on ait du matériel conforme pis y a moi qui a essayé d'le dire aux gestionnaires des Chutes pis là y reste juste la Commission qui va pouvoir faire quelque chose, **il faut que ces chauffeurs-là, il faut qu'y soient protégés y faut qu'y aient du matériel pour travailler parce que ça va avoir de grosses incidences.**

**Alors moi durant les quatre mois avec toute la volonté que j'avais là un moment donné j'ai voulu j'ai quasiment j'aurais appelé M Fortier qui est le propriétaire, puis y dire écoutez au mois de septembre y a une deux trois journées après mon embauche on s'était serré la main. Y'a dit j'espère que tu nous quitteras pas pis que tu vas nous aider. J'ai failli appeler M Fortier, écoutez vos enfants m'empêchent de travailler pis c'est pas un manque de connaissances dans cette entreprise-là, moi j'ai fini la première au niveau CEGEP technique, j'ai eu 94 % de moyenne au dernier gala du CEGEP, j'suis la première pis c'est pour ça qu'on m'a envoyé aussi en entreprise alors que c'était pas encore le moment, alors que les stages débutent en deuxième année et ailleurs j'ai pu faire mon travail correctement. Là moi ça, ça marchait le climat de travail était excellent et j'ai pu mettre des choses en place aux autres endroits.**

**Là-bas le climat de travail c'est exécrable ça fait quatre mois que j'suis là, ça fait quatre mois qu'on ne respecte pas du tout. Jours après jours c'est du harcèlement comme y harcèlent les chauffeurs. M Christian Fortier m'disait toujours des choses comme ton sac d'école prend trop de place, ça fait trois mois on me dit que j'sens pas bon, c'est la semaine passée y faisait très froid on a ouvert la fenêtre juste devant moi on est sorti y faisait -40°, les coupons de gaz sont tous partis au vent, pis eux-autres y s'en foutaient, y se servent de mes connaissances**

*comme y se servent des chauffeurs, sont pas à l'écoute et lorsqu'y manque de matériel, pis dernièrement ben y a une couple de semaines y ont même acheté un véhicule neuf, alors que la priorité ça aurait été à ce qu'ils achètent du matériel. **Durant non passage j'ai été obligée d'être spectatrice là-bas, j'ai pas pu faire c'que j'devais faire.** Quand, le classement était fini bien y'aurait eu beaucoup d'travail d'autres à faire et puis mon travail arrêta quand le classement était terminé.*

[ Commission ]

*Aujourd'hui j'suis ici, mais j'aimerais beaucoup mieux être là. Beaucoup, parce que y a beaucoup de personnes qui ont essayé de les aider, quand on rentre là-bas dans le local y ont toute, y ont tous les livres, y ont un programme d'informatique, y a beaucoup de gens qui les ont aidés puis on en est encore-là après trois ans, y a rien qui a changé, tout ce que on leur a demandé de se conformer on a donné plein de conditions, y les ont respectées pour pouvoir avoir le droit de circuler mais les comportements entre les deux oreilles c'est pas changé ça.*

[...]

*Mi je vais à mes cours, je fais mes cours de droit, même j'aurais eu le support de mes profs. J'tais la personne qui leur fallait exactement, c'est parce qu'on a aussi des cours marketing-comptabilité j'aurais pu faire beaucoup d'affaires pour eux-autres. Mais y veulent pas.*

Par la suite, au soutien de sa preuve, Me Chouinard fait témoigner monsieur Christian Fortier à titre d'administrateur et madame Annie Fortier, secrétaire administrative de l'intimée.

De leur témoignage la Commission retient notamment, que M Michel Fortier, président, a délégué la gestion de Remorquage des Chutes inc. à ses enfants, Christian et Annie Fortier.

Madame Annie Fortier occupe la fonction de secrétaire administrative depuis environ 6 ans. Lors de l'embauche des chauffeurs, elle s'occupe des formalités s'y rapportant et des documents à être complétés. Madame Fortier effectue le suivi des feuilles de temps et des fiches journalières des heures de conduite et de travail.

Monsieur Christian Fortier assume la fonction de vice-président. Il est en charge du recrutement des chauffeurs et de la gestion de la conformité (suivi des infractions et accidents).

Le témoignage de monsieur Christian Fortier se résume à des échanges (questions et réponses) face aux infractions apparaissant à l'état de dossier du PEVL de l'entreprise.

En terminant, M Christian Fortier mentionne avoir l'intention d'installer un système G.P.S. sur certains véhicules de l'entreprise. Il dit croire que l'utilisation du système G.P.S. permettra de mieux gérer les activités des

chauffeurs et de contrôler leurs heures de travail, car ce système permet de vérifier «on-line» où se situent les chauffeurs et les équipements. De plus, il souligne que l'entreprise pourrait procéder à l'embauche d'un consultant externe afin de donner de la formation aux chauffeurs et vérifier le mode de gestion de l'entreprise.

#### L'analyse et la décision

En l'instance l'intimée est convoquée pour la quatrième fois devant la Commission des transports du Québec depuis 1998 pour répondre de son comportement comme entreprise de transport soumise à la Loi.

La première rencontre en était une de mise en garde, la Commission avait jugé en 1998, avant que la Loi 430 soit en vigueur, de rencontrer les transporteurs qui étaient identifiés à risque, c'est ainsi que monsieur Christian Fortier, vice-président et administrateur de l'intimée fut rencontré pour la première fois.

En octobre 2000, la SAAQ transfère le dossier PEVL de l'intimée pour atteinte et/ou dépassement de seuils .

L'audience tenue en octobre 2000 a permis de constater que les connaissances requises en matière de sécurité étaient déficientes au sein de l'entreprise. Le nombre d'infractions attribuées à l'intimée concernant les excès de vitesse de conduite ainsi que le nombre d'accidents dans lesquels l'intimée était impliquée sont apparus troublants.

Déjà, à ce moment, la Commission s'interrogeait sur la capacité de l'intimée et ses administrateurs à changer le comportement des chauffeurs.

En novembre 2000, la Commission aurait pu déclarer l'intimée totalement inapte, mais a choisi de modifier sa cote pour lui attribuer une cote « conditionnel », le tout assorti à des ordonnances pour se conformer aux règles qui entourent le monde du transport et que l'on retrouve dans la Loi.

Malgré les mises en garde de l'article 27.3 qui apparaissaient dans la décision QCRC00-00050 du 1er novembre 2000, l'intimée a dû être reconvoquée pour la troisième fois le 15 janvier 2001 pour ne pas avoir respecté en totalité les ordonnances de la Commission avec pour conséquence que la cote fut modifiée pour lui attribuer une cote « insatisfaisant » et ce, pour une période de 14 jours soit du 30 janvier au 12 février 2001, avec l'interdiction de circuler.

Dans la présente affaire, la SAAQ a transféré le dossier PEVL de l'intimée en mai 2003. Le bilan de l'état de dossier PEVL de l'intimée est désastreux et

décourageant si on considère que c'est la quatrième fois qu'elle est convoquée par la Commission.

En effet, l'état de dossier PEVL le plus récent daté du 7 janvier 2004 se lit comme suit:

39 certificats de vérification mécanique (CVM) relatifs à la sécurité des véhicules (incluant 6 mises hors service);

47 infractions relatives à la sécurité des opérations, dont 14 pour excès de vitesse;

15 infractions relatives aux normes de charges dont 11 reliées au permis spécial;

2 infractions relatives à une implication dans les accidents;

18 rapports d'accident avec dommage matériel seulement.

Pourtant la décision QCRC00-00050 du 1er novembre 2000 ordonnait à Remorquage des Chutes inc. de procéder à l'installation d'un système de contrôle et de limitation de vitesse fixée à 100 km/h sur tous les véhicules actuels ou futurs

et de fournir la preuve de cette limitation au plus tard le 4 décembre 2000.

L'état de dossier de la SAAQ se terminant le 7 janvier 2004 indique 14 infractions pour excès de vitesse dont une à 123 km/h dans une zone de 90, avec le véhicule unité 95-61.

Malgré le témoignage percutant de madame Marielle Parent, employée de l'intimée depuis septembre 2003, la Commission n'est pas du tout surprise des faits énoncés devant elle lors de l'audience.

L'intimée et ses administrateurs sont de toute évidence incapables de gérer conformément aux lois et règlements une entreprise de transport.

Au contraire, on préfère se réfugier dans de la gestion délinquante en camouflant et falsifiant des documents importants, tels que les fiches d'heures de conduite, et en exagérant sur les heures de conduite effectuées par les chauffeurs qui sont contraints de falsifier leur logbook sous la menace de mise à pied toujours présente et de fatigue indue accumulée.

Mise à part la formation imposée par la Commission le 1er novembre 2000, la preuve nous démontre que la formation chez l'intimée depuis 2002 est à peu de choses près inexistante. En effet, la moitié des chauffeurs de l'entreprise intimée ne connaissent pas les éléments de vérification avant départ selon un test effectué par madame Parent laquelle a été empêchée de mieux former les

chauffeurs.

L'intimée embauche des chauffeurs qui viennent de différents métiers à qui l'on confie des véhicules pour effectuer du transport hors norme grandement réglementé ou du dépannage alors que ces chauffeurs ont une méconnaissance des lois et règlements qui régissent le transport et ceux-ci reçoivent donc en retour des infractions pour avoir transgressé les lois et règlements.

L'intimée aurait eu l'occasion depuis septembre 2003 alors qu'elle avait embauché madame Marielle Parent d'utiliser ses connaissances à bon escient, cette dernière ayant à coeur de remettre sur pied l'entreprise qui faisait face à des difficultés vis-à-vis la gestion sécurité; malheureusement les administrateurs ont choisi ce qui leur apparaissait la voie la plus facile celle de la dérogation aux lois et règlements. À juste titre, madame Marielle Parent prétend que tout est en place actuellement au sein de l'entreprise pour qu'une tragédie arrive sous peu.

La Commission a évalué et analysé les recommandations soumises par Me Chouinard, procureur de l'intimée, lors de l'audience à savoir: la modification de la cote «satisfaisant» pour une cote «conditionnel» assortie de l'engagement d'un surveillant en entreprise nommé par la Commission.

Malheureusement, le manque de connaissances des administrateurs en matière de transport, la dégradation troublante du dossier PEVL de l'intimée, la gestion délinquante des dirigeants, l'absence d'une culture d'entreprise saine et le nombre de comparutions (4) de l'intimée devant la Commission des transports du Québec depuis 1998 sont autant de facteurs qui contribuent à ne pas accepter les recommandations proposées par le procureur de Remorquage des Chutes inc.

La Commission a le devoir de mesurer son action. L'appréciation générale de la preuve doit se faire dans le cadre suivant: la Commission, lorsqu'elle se prononce en vertu de la Loi sur des questions d'évaluation de comportement et de cotes, le fait principalement en vertu de l'intérêt public.

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

La Commission doit être convaincue de la bonne foi des personnes et des entreprises pour accepter leurs engagements quant à l'implantation de différentes mesures susceptibles d'assurer une gestion et une opération sécuritaire de leurs véhicules lourds.

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

La Commission est d'avis, suivant la prépondérance de la preuve, que l'intimée a mis en péril la sécurité des usagers de la route et qu'elle met aussi en danger la sécurité de ces derniers par les dérogations répétées et habituelles aux dispositions de la Loi, des règlements et du Code de la sécurité routière.

En conséquence, la Commission est d'avis que le seul moyen d'assurer la protection de l'intérêt public et de la sécurité publique face aux opérations de l'intimée et à la gestion de son président et son administrateur est d'y mettre fin par l'imposition d'une cote comportant la mention « insatisfaisant », afin qu'elle cesse de mettre en danger ou mettre en péril les usagers du réseau routier du Québec et les infrastructures de ce réseau.

La Commission va de plus appliquer l'inaptitude totale à MM Michel Fortier, président et Christian Fortier, administrateur, pour la durée de l'inaptitude totale soit 5 ans.

Finalement la Commission va ordonner qu'une enquête soit effectuée en entreprise et auprès des chauffeurs par la Société de l'assurance automobile du Québec concernant Transport spécialisé R.D.C. inc., entreprise parente de Remorquage des Chutes inc., dont la présidente est madame Annie Fortier. Le rapport d'enquête devra être soumis à la Commission des transports du Québec pour donner suite s'il y a lieu.

Au cours de l'audience il a été mentionné que madame Annie Fortier avait exigé des chauffeurs de Remorquage des Chutes inc. et/ou de Transport spécialisé R.D.C. inc. de falsifier les documents sur les heures de conduite entre septembre 2003 et janvier 2004.

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

«[...]»

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

[...]

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

[...]

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

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

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

[...]

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

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

[...]

**33.** Une personne déclarée totalement ou partiellement inapte ne peut céder ou autrement aliéner les véhicules lourds immatriculés à son nom sans le consentement de la Commission qui doit le lui refuser lorsqu'elle estime que la cession ou l'aliénation aurait pour objet de contrer l'application de la mesure administrative imposée. »

[...]»

VU ce qui précède ;

VU QUE l'intimée, Remorquage des Chutes inc., a mis en péril, par ses

agissements ou ses omissions, la sécurité des usagers du réseau routier;

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

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

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

POUR CES RAISONS, la Commission:

1. DÉCLARE totalement inapte l'intimée, REMORQUAGE DES CHUTES INC., pour une période de 5 ans.
2. MODIFIE la cote comportant la mention « satisfaisant » de l'intimée, REMORQUAGE DES CHUTES INC. et lui attribue une cote comportant la mention « **insatisfaisant** »;
3. APPLIQUE à MM Michel Fortier et Christian Fortier, pour une durée de 5 ans, la déclaration d'inaptitude totale en tant que dirigeants et administrateurs d'une entreprise de transport.
4. INTERDIT la mise en circulation et l'exploitation de tout véhicule lourd de l'intimée, REMORQUAGE DES CHUTES INC., durant la période d'inaptitude totale.
5. ACCORDE à l'intimée la permission jusqu'au jeudi, 12 février 2004, minuit, pour rapatrier tous ses véhicules. Cette permission étant accordée seulement que pour le rapatriement de tous les véhicules au port d'attache de l'intimée.
6. ORDONNE QUE toute demande à la Commission de l'intimée, Remorquage des Chutes inc., de ses dirigeants ou de toute autre personne liée fasse l'objet d'une enquête et soit soumise à l'attention d'un commissaire au terme de l'inaptitude totale prévue par la Loi soit 5 ans.
7. ORDONNE QU'une enquête en entreprise soit effectuée par la Société de l'assurance automobile du Québec auprès de Transport spécialisé R.D.C. inc.

**No de décision : QCRC04-00024**

**Page : 23**

\_\_\_\_\_  
DANIEL LAPOINTE,  
Commissaire

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