

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2016 QCCTQ 2957
DATE DE LA DÉCISION : 20161122
DATES DE L'AUDIENCE : 20160802 et 20161021, à Montréal
et Québec
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 242201
OBJET DE LA DEMANDE : Révision de décision
MEMBRES DE LA COMMISSION : Claude Jacques
Annick Poirier
André J. Chrétien

6177841 Canada inc.
(Transport J.S. Sweet)

Demanderesse

Joga Singh Padda

Dilbag Singh Padda

Administrateurs

DÉCISION

INTRODUCTION

[1] Le 23 mars 2016, 6177841 Canada inc. (6177841), Joga Singh Padda et Dilbag Singh Padda, déposent à la Commission des transports du Québec (la Commission) une demande de révision de la décision 2016 QCCTQ 0487¹ (la décision contestée), rendue le 22 février 2016.

[2] La décision contestée attribue à 6177841 une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » et lui interdit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds. Elle applique également la même cote à Joga Singh Padda en tant qu'administrateur et Dilbag Singh Padda en tant qu'administrateur *de facto*.

¹ 617741 Canada inc. (22 février 2016), n° 2016 QCCTQ 0487 (Commission des transports).

[3] Cette décision fut rendue à la suite d'une audience où 6177841 Canada inc., Joga Singh Padda et Dilbag Singh Padda avaient été dûment convoqués, mais ne s'étaient pas présentés. Ces derniers ont demandé la révision de cette décision, car ils alléguaient n'avoir pu se présenter à l'audience pour des raisons familiales. Plus précisément, l'épouse de Joga Singh Padda, qui est aussi la mère de Dilbag Singh Padda, avait été gravement malade en Inde et y était décédée par la suite.

[4] Par sa décision du 11 avril 2016 portant le numéro 2016 QCCTQ 0976², la Commission a accordé de prime abord la permission de réviser la décision contestée.

[5] Le 26 avril 2016, la présidente de la Commission a assigné les membres soussignés pour disposer de la demande de révision.

[6] Le 9 juin 2016, un avis de convocation à une audience publique fixée le 2 août 2016, a été transmis par poste certifiée à 6177841, Joga Singh Padda et Dilbag Singh Padda.

[7] À l'audience du 2 août 2016, 6177841 et Dilbag Singh Padda sont présents et non représentés par avocat. Joga Singh Padda est absent et non représenté.

[8] L'audience est toutefois remise, afin notamment de permettre à Dilbag Singh Padda de se faire accompagner par un interprète.

[9] Un nouvel avis de convocation en date du 3 août 2016 est donc transmis par poste certifiée à 6177841, Joga Singh Padda et Dilbag Singh Padda à une audience publique fixée pour le 21 octobre 2016.

[10] 6177841 et Dilbag Singh Padda sont présents à l'audience du 21 octobre 2016, mais ne sont pas représentés par avocat. Toutefois, ce dernier est assisté d'un interprète reconnu. Joga Singh Padda est absent et non représenté.

[11] Afin de démontrer que 6177841, Joga Singh Padda et Dilbag Singh Padda n'ont pas pu se présenter à l'audience du 1^{er} février 2016, donnant lieu à la décision contestée, ce dernier a déposé une copie de son passeport indiquant qu'il était en Inde du 15 janvier au 3 février 2016. Cette période est celle où sa mère était malade. De plus, il dépose une copie du certificat de décès de sa mère en date du 21 février 2016.

[12] La Commission procède donc, pour les motifs exposés ci-dessous dans son analyse, à la révision de la décision contestée et examine le comportement de 6177841 afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*³ (la *Loi*).

² 617741 Canada inc. (11 avril 2016), n° 2016 QCCTQ 0976 (Commission des transports).

³ RLRQ, c. P-30.3.

[13] Ces déficiences sont énoncées dans l’Avis d’intention et de convocation amendé du 25 novembre 2015 que la Direction des Affaires juridiques et secrétariat de la Commission (la DAJS) lui a transmis conformément au premier alinéa de l’article 37 de la *Loi*.

LES FAITS

La preuve de la DAJS

[14] Les évènements pris en considération pour démontrer les déficiences de 6177841 sont énumérés dans son dossier de comportement des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (dossier PEVL)⁴.

[15] Ce dossier est constitué par la Société de l’assurance automobile du Québec (SAAQ), sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds, selon sa Politique administrative d’évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[16] La raison pour laquelle le dossier PEVL de 6177841 est soumis à la Commission est que pour la période du 3 juin 2012 au 2 juin 2014, l’entreprise a dépassé le seuil à ne pas atteindre dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ». En effet, elle a accumulé 34 points, alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de 29 points.

[17] De plus, au cours de la même période, 6177841 a dépassé le seuil à ne pas atteindre dans la zone de comportement « Comportement global de l’exploitant », en accumulant 36 points alors que le seuil à ne pas atteindre est de 35.

[18] Les évènements apparaissant au dossier PEVL de 6177841 pour la période du 3 juin 2012 au 2 juin 2014 sont les suivants :

- une infraction relative à un rapport de vérification ;
- trois excès de vitesse ;
- une infraction relative à un refus d’arrêt ;
- une infraction concernant un non-respect de la signalisation ;
- une infraction relative au non-respect des heures ;
- une infraction relative à une classe de permis ;
- une infraction pour avoir suivi de trop près ;
- une mise hors service conducteur ;
- une infraction relative au port de la ceinture de sécurité ;
- deux infractions relatives à des dépassements en zone interdite ;
- une infraction pour avoir circulé dans le sens contraire de la signalisation.

⁴ Pièce CTQ-1.

[19] Durant cette même période, 6177841 a été impliquée dans un accident ayant causé des dommages matériels et les véhicules de l'entreprise ont fait l'objet de trois mises hors service en raison de deux défauts majeurs reliés à l'ajustement des freins et une défectuosité majeure reliée à la direction.

[20] La SAAQ a communiqué à plusieurs reprises avec 6177841 pour informer son dirigeant de la détérioration de son dossier PEVL, soit les 11 et 26 juillet 2012, de même que le 15 janvier, le 18 avril et le 25 novembre 2013. En date du 4 juin 2014, la SAAQ avisait 6177841 de la transmission de son dossier à la Commission.

[21] Une technicienne de la SAAQ dépose une mise à jour du dossier PEVL⁵ de 6177841 couvrant la période du 14 octobre 2014 au 13 octobre 2016. Cette mise à jour indique qu'à la suite du déplacement de la période mobile d'évaluation de deux ans tous les événements qui figuraient au dossier PEVL pour la période du 3 juin 2012 au 2 juin 2014 sont maintenant rayés de ce dossier.

[22] Cependant deux nouvelles mises hors service se sont ajoutées les 18 octobre 2014 et 30 août 2015, respectivement au sujet des roues/essieux et du système de freinage, dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » qui affiche un nombre de 2 points sur un seuil à ne pas atteindre de 4.

[23] De plus, les événements suivants apparaissent maintenant dans la zone de comportement « Sécurité des opérations », ce qui se traduit par un nombre de 12 points sur un seuil à ne pas atteindre de 19 :

- quatre excès de vitesse :

- le 20 octobre 2014, 126 km/h alors que la limite de vitesse était de 90 km/h;

- le 11 décembre 2014, 98 km/h alors que la limite de vitesse était de 70km/h;

- le 11 février 2015, 106 km/h alors que la limite de vitesse était de 90km/h;

- le 18 février 2016, 111 km/h alors que la limite de vitesse était de 90km/h;

- une infraction pour phares-feux mal utilisés;

- une infraction pour rapport de vérification.

[24] Le nombre de points accumulés dans la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » est aussi de 12 sur un seuil à ne pas atteindre de 22.

[25] Le 22 août 2014, un inspecteur à la direction des Services à la clientèle et de l'inspection de la Commission (DSCI) a préparé un « *Rapport de vérification de comportement (propriétaire et exploitant)*⁶ » au sujet de 6177841 (le Rapport), à la suite de sa visite en entreprise du 12 août 2014.

⁵ Pièce CTQ-2.

⁶ Pièce CTQ-3.

- [26] La Commission retient ce qui suit du Rapport et du témoignage de l'inspecteur:
- l'entreprise qui est en opération depuis l'année 2005 effectue du transport de marchandise générale;
 - selon le *Registraire des entreprises du Québec* (REQ), 6177841 est immatriculée depuis le 9 janvier 2004 son président et premier actionnaire majoritaire est Joga Singh Padda;
 - 6177841 est inscrite au *Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds* de la Commission depuis le 14 septembre 2009;
 - la totalité des mouvements de transport de l'entreprise se fait à l'extérieur d'un rayon de 160 km du port d'attache de l'entreprise situé à Dollard-des-Ormeaux, soit à travers le Canada, plus particulièrement vers les provinces maritimes et l'Alberta;
 - huit conducteurs sont à l'emploi de 6177841 et travaillent cinq jours par semaine durant toute l'année;
 - lors de l'embauche, l'entreprise n'effectue pas systématiquement de vérification auprès de la SAAQ pour s'assurer de la validité du permis de conduire du candidat conducteur et ne fait pas systématiquement signer de déclaration de validité de permis de conduire à ses conducteurs;
 - les conducteurs sont rémunérés au kilomètre;
 - il n'y a aucun programme structuré en ce qui regarde la formation des conducteurs ou des dirigeants relativement à la *Loi*;
 - aucune politique interne portant sur la gestion de la sécurité routière et aucune sanction graduée ne sont en place au sein de l'entreprise;
 - l'entreprise exploite trois tracteurs et ne possède aucune remorque, celles-ci étant fournies par l'expéditeur;
 - la vitesse des camions est limitée à 105 km/h;
 - tous les conducteurs doivent compléter un rapport de vérification avant départ (VAD), même s'ils circulent à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache et le remettre chaque retour au port d'attache;
 - les dossiers conducteurs tenus par l'entreprise contiennent l'ensemble des éléments obligatoires devant s'y retrouver;
 - il a été impossible de vérifier si les véhicules routiers étaient soumis à l'entretien préventif obligatoire à la fréquence prévue à la réglementation puisqu'il n'y avait aucune fiche d'entretien

indiquant les éléments à inspecter aux six mois dans le dossier du véhicule;

- la mesure de l'usure des freins et des pneus n'est pas inscrite dans un registre;
- l'entreprise ne tient aucun calendrier de planification pour les entretiens préventifs obligatoires et les entretiens réguliers.

La preuve de 6177841

[27] Dilbag Singh Padda est le seul conducteur de 6177841 depuis le 2 février 2016 et cette entreprise ne possède maintenant qu'un seul camion.

[28] Auparavant elle embauchait deux conducteurs et un suppléant. Lorsqu'il y avait d'autres conducteurs et que Dilbag Singh Padda donnait un avis de suspension à l'un d'eux à la suite d'une infraction, le conducteur quittait l'entreprise. C'est pour éviter ces situations qu'il est maintenant seul.

[29] L'entreprise a fait l'acquisition d'un garage en 2013 et a engagé un mécanicien, car elle exploitait son service sur de longues distances ayant par exemple Winnipeg ou Calgary comme destination. Comme elle n'a maintenant qu'un seul camion, le mécanicien est autorisé à avoir d'autres clients.

[30] Une autre raison pour laquelle l'entreprise a diminué ses opérations est que lorsque son privilège d'exploiter des véhicules lourds lui a été retiré par l'attribution de la cote de niveau « insatisfaisant », elle a perdu ses clients.

[31] Dilbag Singh Padda désire reconstruire l'entreprise. Il explique qu'il est difficile de trouver de bons conducteurs. Cependant, il n'engagera que des conducteurs ayant au moins trois ans d'expérience et fera un examen sur route avec le candidat avant de l'embaucher.

[32] Pour ce qui est des dossiers conducteurs, c'est lui qui a établi le système à l'origine, mais sa conjointe, Tirat Kaur Padda, en fait la mise à jour. Elle vérifie aussi les fiches journalières et s'occupe des questions d'assurance ainsi que d'enregistrement.

[33] Il affirme qu'il est responsable de l'entreprise au complet, car son père, Joga Singh Padda, ne travaille plus. Ce dernier a investi dans l'entreprise, car il avait les moyens financiers pour le faire.

[34] Dilbag Singh Padda a appris, lors de la visite de l'inspecteur, à compléter la documentation relative à l'entretien⁷.

[35] À ce sujet, il précise que le mécanicien procède à l'entretien du véhicule et qu'il y participe afin de s'assurer que tout est fait correctement.

[36] La vérification annuelle du camion est complétée selon les normes.

[37] C'est aussi lors de la visite de l'inspecteur qu'il a commencé à donner des avis de suspension aux conducteurs délinquants. L'entreprise n'avait jamais perdu autant de points auparavant. Il a réalisé la situation lorsqu'il a reçu une lettre d'avertissement de la SAAQ, car seuls certains conducteurs l'informaient qu'ils avaient commis des infractions.

[38] Il soutient qu'il va dorénavant demander une copie du PEVL de 6177841 chaque mois.

[39] L'état du dossier PEVL de l'entreprise a eu un effet significatif sur ses primes d'assurance puisqu'en 2012 elle payait 7 000 \$ par année pour sa couverture alors qu'en 2013, ce montant avait augmenté à 25 000 \$.

[40] De plus, il estime que 6177841 a perdu 120 000 \$ depuis février 2016.

Les évènements

[41] Dilbag Singh Padda a donné des explications au sujet des évènements rapportés au dossier PEVL de 6177841 pour la période couverte par la mise à jour du 13 octobre 2016.

[42] Le 20 octobre 2014, le camion de l'entreprise a été intercepté à la suite d'un appel fait à la police par une personne préoccupée par la sécurité routière. Il s'agissait d'un excès de vitesse grave de 126 km/h alors que la limite de vitesse était de 90km/h, bien que la vitesse du camion ait été limitée à 105 km/h. Lorsqu'il a été informé de cette infraction, Dilbag Singh Padda a donné une lettre d'avertissement au conducteur⁸.

[43] Le 6 novembre 2014, les feux de position du camion ont cessé de fonctionner. Un policier a remis une contravention au conducteur. Cependant, celui-ci a réussi à corriger la situation parce qu'il ne s'agissait que d'un court-circuit. Le mécanicien a effectué une réparation complète au retour du camion au garage.

⁷ Pièce P-1.

⁸ Pièce P-2.

[44] En ce qui concerne l'excès de vitesse du 11 décembre 2014, le conducteur a remis sa contravention à Dilbag Singh Padda. Comme le conducteur était coupable, 6177841 lui a remis une lettre d'avertissement, mais le conducteur a quitté l'entreprise.

[45] L'évènement du 11 février 2015 a fait l'objet de deux constats d'infractions. Le premier pour un excès de vitesse et le second parce que le pare-brise du camion était fendu et que le conducteur ne l'avait pas noté à son rapport de VAD. L'entreprise lui a remis une lettre d'avertissement⁹.

[46] Finalement, en ce qui concerne l'excès de vitesse du 18 février 2016, Dilbag Singh Padda ne se souvient pas de cette infraction. Il souligne que cela s'est produit peu avant que l'entreprise ne cesse son exploitation à la suite de la décision contestée, rendue le 22 février 2016.

Les observations

[47] Vu l'état du dossier PEVL de 6177841 et de la preuve administrée lors de l'audience, l'avocate de la DAJS recommande à la Commission:

- de réviser la décision contestée, rendue le 22 février 2016;
- d'attribuer à l'entreprise une cote de sécurité de niveau « conditionnel »;
- d'ordonner à l'entreprise de faire suivre à Dilbag Singh Padda et Tirat Kaur Padda une formation sur la *Loi* d'une durée minimale de six heures;
- d'ordonner à l'entreprise de soumettre à la Commission une politique de sanctions graduées;
- d'ordonner à l'entreprise, la mise en place d'un calendrier d'entretien des véhicules.

[48] De plus, comme le nom de l'administrateur inscrit au REQ est celui de Joga Singh Padda, père de Dilbag Singh Padda, mais que ce dernier est vraiment celui qui dirige l'entreprise, elle recommande aussi à la Commission de le reconnaître comme administrateur *de facto* de 6177841.

LE DROIT

[49] Une demande de révision est soumise en vertu des articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports*¹⁰. Plus particulièrement, l'article 17.2 de cette loi énonce notamment ce qui suit :

⁹ Pièce P-3.

¹⁰ RLRQ, c. T-12.

17.2 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.

[...]

[50] Une demande de révision se décide en deux étapes. La première étape consiste à obtenir de la Commission la permission de soumettre la décision contestée à une formation de trois membres. Lors de cette première étape, le demandeur doit démontrer, de prime abord, que l'un des motifs établis par l'article 17.2 de la *Loi sur les transports* paraît fondé.

[51] La seconde étape consiste à soumettre à une formation de trois membres l'ensemble des motifs invoqués pour réviser la décision contestée. Cette formation analyse en profondeur les motifs. Elle peut rejeter la décision contestée, la maintenir ou remplacer en tout ou en partie la conclusion de la décision contestée.

[52] De plus, les dispositions des articles 26 à 30 de la *Loi* trouvent ici leur application.

[53] Ces dispositions habilent la Commission à attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue qu'il peut être remédié à un comportement à risque ou aux déficiences constatées par l'imposition de mesures ou conditions.

[54] Ces mesures ou conditions peuvent viser les véhicules lourds, la qualification des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise.

ANALYSE

La révision

[55] La décision 2016 QCCTQ 0976 du 11 avril 2016 a permis la révision dans le cas actuel au motif que, de prime abord, les demandeurs ont démontré qu'ils n'ont pu, pour une raison suffisante, présenter leurs observations lors de l'audience du 1^{er} février 2016.

[56] Lors de l'audience du 21 octobre 2016, la Commission a pu constater la véracité des faits allégués par 6177841 voulant que cette entreprise ainsi que Joga Singh Padda et Dilbag Singh Padda n'aient pas pu se présenter à l'audience ayant donné lieu à la

décision contestée. Ces derniers étaient en Inde à la suite de la maladie de la personne se trouvant être respectivement l'épouse et la mère de ceux-ci. Celle-ci est d'ailleurs décédée peu après.

[57] Par conséquent, comme 6177841, Joga Singh Padda et Dilbag Singh Padda n'ont pas pu, pour cette raison que la Commission juge suffisante, présenter leurs observations, elle a décidé de réviser la décision contestée.

La vérification de comportement

[58] Le but de la *Loi* est d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[59] La politique d'évaluation et le système de pointage introduit par la SAAQ ne lient pas la Commission dans son évaluation du comportement de l'entreprise ou de la personne visée, mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission.

[60] Toutefois, nulle entreprise ne peut invoquer le fait que les seuils applicables ne sont pas dépassés pour faire preuve d'inertie. Il est important d'adopter des interventions préventives plutôt que réactives pour éviter la détérioration d'un dossier PEVL.

[61] Quel que soit le niveau des seuils atteints au dossier PEVL, des mesures peuvent être imposées pour améliorer un comportement ou des déficiences et prévenir leur détérioration.

[62] Le dossier de la SAAQ est un indicateur de comportement à risque. La Commission doit analyser le dossier afin de déterminer si l'entreprise a ou non un comportement déficient.

[63] Dans le cas actuel au moment où le dossier PEVL de 6177841 a été transmis à la Commission, l'entreprise avait accumulé 34 points dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » alors que le seuil à ne pas atteindre était de 29, pour la période du 3 juin 2012 au 2 juin 2014. Durant cette même période, elle avait aussi dépassé le nombre de points dans la zone « Comportement global de l'exploitant », en accumulant 36 points sur un seuil à ne pas atteindre de 35.

[64] À la suite du déplacement de la période mobile d'évaluation de deux ans, la mise à jour du dossier PEVL de 6177841 révèle que tous les événements ayant contribué à l'accumulation du nombre de points sont rayés.

[65] Cependant, de nouveaux événements se sont ajoutés à ce dossier pour la période du 14 octobre 2014 au 13 octobre 2016. Le nombre de points accumulés au dossier est toutefois inférieur à ce qu'il était au moment de la transmission du dossier par la SAAQ.

[66] En ce sens, le dossier PEVL de 6177841 s'est amélioré.

[67] Toutefois, cette amélioration est due principalement au fait que Dilbag Singh Padda a réduit l'exploitation de l'entreprise à un seul camion et qu'il en est actuellement l'unique conducteur.

[68] Son intention est cependant de faire progresser l'entreprise afin d'éventuellement embaucher plus de conducteurs pour conduire un plus grand nombre de camions.

[69] La preuve faite à l'audience n'a pas permis à la Commission de constater que l'entreprise ait pris des mesures pour corriger les déficiences notées par l'inspecteur et indiquées dans son Rapport.

[70] Par exemple, 6177841 exerçait peu de contrôle sur ses conducteurs en ne s'assurant pas de la validité de leur permis de conduire, en ne mettant en place aucune politique en entreprise et en ne leur offrant aucune formation.

[71] Certes, à la suite de la visite en entreprise de l'inspecteur, Dilbag Singh Padda a instauré la remise de lettre d'avertissement aux conducteurs délinquants, mais avec un succès mitigé.

[72] La Commission est d'ailleurs préoccupée par la proportion élevée d'excès de vitesse, dont un grave, dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ».

[73] En ce qui concerne l'entretien mécanique, la Commission estime que 6177841 ne possède pas les outils suffisants pour assurer une gestion efficace des entretiens mécaniques obligatoires sur ses véhicules lourds. Par exemple, aucun calendrier des entretiens préventifs n'est en place permettant de s'assurer que l'entretien et la réparation des véhicules lourds sont effectués aux intervalles réguliers obligatoires.

[74] La Commission est d'avis que la preuve administrée démontre que 6177841 ne fait pas de gestion de sécurité comme telle et que ses déficiences à ce niveau restent entières.

[75] Joga Singh Padda ne gère plus l'entreprise. C'est Dilbag Singh Padda qui est maintenant responsable de toute sa gestion bien que son nom n'apparaisse pas comme administrateur au REQ.

[76] En ce sens, vu l'influence déterminante qu'il exerce au sein de l'entreprise, la Commission l'a considéré comme administrateur *de facto* dans la décision contestée et réitère qu'elle le considère toujours à ce titre.

[77] L'administrateur *de facto* peut se définir de la façon suivante ¹¹:

'L'administrateur de facto agit généralement dans l'ombre des administrateurs élus. Pour différentes raisons, il ne veut pas apparaître comme étant le véritable gestionnaire. Pour considérer quelqu'un comme administrateur *de facto*, le tribunal

¹¹ *Gérard Hébert c. Le Sous-Ministre du Revenu*, [1993] R.D.F. Q18 (C.Q.) 32.

doit s'assurer du rôle important et de l'influence exercée sur les affaires de la compagnie. Pour ce faire, il faut avant tout analyser les faits et voir l'implication de l'individu.'

[78] Le Tribunal administratif du Québec a d'ailleurs statué que la Commission pouvait reconnaître une personne comme administrateur *de facto*¹².

[79] Dilbag Singh Padda, comme administrateur de l'entreprise, n'a jamais suivi de formation sur ses obligations relativement à la *Loi*. Il en est de même de sa conjointe Tirat Kaur Padda, qui participe à l'administration de l'entreprise. Les déficiences de 6177841 résultent en partie de ce manque de connaissances.

[80] Ainsi, bien que la Commission soit d'avis que 6177841 a un comportement déficient au niveau de la gestion de la sécurité routière, elle estime que ce comportement peut être corrigé par l'imposition de conditions à l'entreprise.

[81] Pour corriger le manque de connaissances de Dilbag Singh Padda et de Tirat Kaur Padda, 6177841 devra leur faire suivre une formation de six heures sur la *Loi*, volet gestionnaire, donnée par un formateur en sécurité routière reconnu.

[82] Pour assurer que ses conducteurs travaillent dans un cadre respectant la sécurité des opérations, dont le respect des limites de vitesse, l'entreprise devra mettre en place une politique de sanctions graduées et en fournir une copie à la Commission.

[83] Pour faire en sorte que les délais de vérification et d'entretien des véhicules lourds de l'entreprise soient respectés, 6177841 devra mettre en place un calendrier des vérifications mécaniques annuelles et des entretiens préventifs tous les six mois et en fournir une copie à la Commission.

[84] L'imposition de telles conditions entraîne le remplacement de la cote de niveau « insatisfaisant » et l'attribution d'une cote de sécurité de niveau « conditionnel » à 6177841

[85] Ceci entraîne aussi, le retrait de la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » que la Commission avait appliquée à Joga Singh Padda en tant qu'administrateur et à Dilbag Singh Padda en tant qu'administrateur *de facto*.

CONCLUSION

[86] La Commission considère qu'il y a lieu de réviser la décision 2016 QCCTQ 0487 du 22 février 2016.

¹² *Manon Choquet et al. c. Commission des transports du Québec* 2003 CanLi 67382 (QC TAQ).

[87] Elle estime aussi qu'une cote de sécurité de niveau « conditionnel » doit être attribuée à 6177841 en remplacement de la cote de niveau « insatisfaisant » et qu'elle doit lui imposer les conditions ci-dessus mentionnées.

[88] En outre, elle est d'avis qu'il y a lieu de retirer la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » appliquée à Joga Singh Padda et à Dilbag Singh Padda.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande de révision de la décision 2016 QCCTQ 0487 du 22 février 2016;

RÉVISE la décision 2016 QCCTQ 0487 du 22 février 2016;

REMPLECE la cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » attribuée à 6177841 Canada inc.;

ATTRIBUE à 6177841 Canada inc. la cote de sécurité de niveau « conditionnel »;

RETIRE la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » attribuée à Joga Singh Padda en tant qu'administrateur;

RETIRE la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » attribuée à Dilbag Singh Padda en tant qu'administrateur *de facto*;

ORDONNE à 6177841 Canada inc. :

- de faire suivre à Dilbag Singh Padda et à Tirat Kaur Padda une formation d'une durée minimale de six heures sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet gestionnaire, donnée par un formateur en sécurité routière reconnu;
- de fournir à la direction des Services à la clientèle et de l'Inspection de la Commission des transports la preuve que Dilbag Singh Padda et Tirat Kaur Padda ont suivi cette formation, **au plus tard le 24 février 2017**;

- de mettre en place une politique de sanctions graduées et d'en fournir une copie à la direction des Services à la clientèle et de l'Inspection de la Commission des transports, **au plus tard le 24 février 2017;**
- de mettre en place un calendrier des vérifications mécaniques annuelles et des entretiens préventifs aux six mois de ses véhicules lourds et d'en fournir une copie à la direction des Services à la clientèle et de l'Inspection de la Commission, **au plus tard le 24 février 2017.**

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission.

Annick Poirier, avocate
Membre de la Commission.

André J. Chrétien, avocat
Membre de la Commission.

ANNEXE - AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (RLRQ, chapitre S-6.01) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, chapitre P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réviser une décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

- 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 :

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
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 TAQ 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 TAQ 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 TAQ aux adresses suivantes :

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

N° sans frais ailleurs au Québec : 1-800-567-0278