

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2014 QCCTQ 1853
DATE DE LA DÉCISION : 20140721
DATE DE L' AUDIENCE: 20140124, à Québec et Montréal
(visioconférence)
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 148086
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Claude Jacques.

Goldenway Transportation Incorporated
(Camionnage du Chemin Doré)
NIR : R-599849-8

Victor Kotilevski

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande d'examen de comportement de Goldenway Transportation Incorporated (Goldenway), faisant affaire sous le nom Camionnage du chemin Doré, et de Victor Kotilevski (M. Kotilevski) en tant qu'administrateur de l'entreprise.

LES FAITS

[2] La Commission examine le comportement de Goldenway 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*¹ (la Loi).

[3] Ces déficiences sont énoncées dans l'Avis d'intention (l'Avis) du 26 août 2013 que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée le 2 octobre 2013, joint à l'avis de convocation, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

[4] Les évènements pris en considération pour démontrer ces déficiences, lors de la transmission de l'Avis, sont énumérés dans le dossier de comportement de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) de Goldenway pour la période du 3 avril 2011 au 2 avril 2013.

[5] Ce dossier PEVL 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*.

[6] Goldenway et M. Kotilevski sont absents à l'audience et non représentés par avocat, bien que le « détail de suivi » de l'entreprise de courrier Purolator confirme que M. Kotilevski, président de Goldenway, a signé l'accusé de réception de l'avis de convocation, le 22 octobre 2013 à 16 h 07.

[7] Goldenway et M. Kotilevski renoncent ainsi à leur droit de faire valoir leurs observations auprès de la Commission.

[8] Lors de l'audience, une technicienne de la SAAQ fait état de l'ensemble du dossier PEVL de Goldenway, dont des lettres transmises par la SAAQ avisant l'entreprise de la détérioration de son dossier et de sa transmission à la Commission.

[9] La raison pour laquelle le dossier PEVL de Goldenway est soumis à la Commission est que pour la période du 3 avril 2011 au 2 avril 2013 l'entreprise a accumulé 4 mises hors service alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de 4.

[10] Plus précisément, ces mises hors service sont le résultat de déficiences majeures aux véhicules de l'entreprise, à savoir :

- 3 déficiences majeures reliées au système de freinage;
- 1 déficience majeure concernant les pneus.

[11] De plus, il appert des fichiers informatisés de la SAAQ qu'au cours de la même période Goldenway a commis des dérogations au *Code de la sécurité routière*² résultant de son propre comportement ou de celui de ses conducteurs, soit :

- 1 excès de vitesse;
- 1 infraction relative au port de la ceinture de sécurité;
- 2 mises hors service conducteur.

² L.R.Q. c. C-24.2.

[12] Pour la période du 3 avril 2011 au 2 avril 2013, le dossier PEVL de Goldenway se lit comme suit relativement à l'évaluation continue:

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules			Nombre de mises hors service Effectuées	À ne pas atteindre
	Québec	Hors Québec	Total		
Sécurité des véhicules (voir 7)	0	6	6	4	4

Évaluation de l'exploitant	Nombre d'événements considérés			Nombre de points au dossier	À ne pas atteindre
	Québec	Hors Québec	Total		
Sécurité des opérations (voir 8)	1	3	4	10	40
Conformité aux normes de charges (voir 9)	0	0	0	0	21
Implication dans les accidents (voir 10)	0	0	0	0	15
Comportement global de l'exploitant	1	3	4	10	53

[13] Lors de l'audience, la technicienne de la SAAQ dépose une mise à jour³ du dossier PEVL de Goldenway, couvrant la période du 17 janvier 2012 au 16 janvier 2014.

[14] Cette mise à jour indique notamment que le nombre de véhicules de Goldenway à titre d'exploitant est maintenant de 19, alors qu'il n'était que de 7 au moment de la transmission de son dossier PEVL à la Commission. Ceci a un effet sur les seuils à ne pas atteindre dans les différentes zones de sécurités.

[15] Le nombre de mises hors service dans la zone de sécurité « Sécurité des véhicules » est maintenant de 5 sur un seuil à ne pas atteindre de 5, car une mise hors service concernant une défectuosité majeure relative à l'ajustement des freins s'est ajoutée au dossier PEVL.

[16] Dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » le nombre de points accumulés est maintenant de 20 sur un seuil à ne pas atteindre de 75, à la suite de l'ajout de quatre infractions : une au sujet du non-respect des heures; une autre sur le non-respect des règles sur les heures; une concernant un chargement non conforme; et finalement, une mise hors service d'un conducteur.

[17] Toutefois, la technicienne de la SAAQ explique que l'infraction concernant le non-respect des règles sur les heures est la suite du même évènement qui a causé une des deux mises hors service d'un conducteur déjà au dossier PEVL. Par conséquent, la pondération devrait être à zéro et un nombre de trois points devrait être soustrait de cette zone de comportement.

³ Pièce CTQ-2.

[18] Ainsi, à la suite du déplacement de la période mobile d'évaluation de 2 ans, la mise à jour du dossier PEVL se lit comme suit pour la période du 17 janvier 2012 au 16 janvier 2014, relativement à l'évaluation continue :

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules			Nombre de mises hors service Effectuées	À ne pas atteindre
	Québec	Hors Québec	Total		
Sécurité des véhicules (voir 7)	0	13	13	5	5

Évaluation de l'exploitant	Nombre d'événements considérés			Nombre de points au dossier	À ne pas atteindre
	Québec	Hors Québec	Total		
Sécurité des opérations (voir 8)	3	5	8	20	75
Conformité aux normes de charges (voir 9)	1	0	1	1	33
Implication dans les accidents (voir 10)	0	0	0	0	23
Comportement global de l'exploitant	4	5	9	21	95

[19] Comme un nombre de trois points devrait être soustrait de la zone de comportement « Sécurité des opérations », le nombre de points accumulés dans cette zone devrait être de 17 sur un seuil à ne pas atteindre de 75.

[20] Un rapport de vérification de comportement du 17 juin 2013 est déposé par un inspecteur de la Commission, donnant suite à sa visite de l'entreprise effectuée le 10 juin 2013.

Profil de l'entreprise

[21] L'entreprise aurait été fondée en au 2011 et se spécialiserait dans le transport de marchandises générales pour le compte d'autrui, à l'aide de semi-remorques de type « fourgon ». Aucun transport de matières dangereuses ou hors-norme ne serait effectué.

[22] Le principal client de l'entreprise serait « Purolator » et les transports effectués pour son compte représenteraient environ 70 % des transports faits durant l'année. Deux autres clients représenteraient 30 % des autres transports.

[23] La majorité, 95 %, des déplacements s'effectueraient à l'extérieur d'un rayon de 160 km, soit vers l'Ouest canadien (Calgary, Edmonton et Vancouver) et les États-Unis d'Amérique (la Californie). À l'occasion, environ 5 % des transports auraient également lieu à Montréal.

[24] Goldenway est propriétaire de 2 véhicules lourds, mais exploite également 16 autres camions appartenant à des voituriers-remorqueurs sous contrat. Le kilométrage parcouru par ces 18 camions serait d'environ 3 740 000 kilomètres, en majorité (95 %) à l'extérieur du Québec.

[25] M. Kotilevski en est l'unique actionnaire, président et trésorier.

[26] Il n'aurait suivi aucune formation en lien avec le domaine du transport par véhicules lourds ou la réglementation afférente. Aucun programme de formation ne serait en place pour les conducteurs et les voituriers-remorqueurs de l'entreprise.

[27] Au mois de novembre 2012, Goldenway aurait eu recours aux services d'un consultant en transport afin de rendre conformes les dossiers conducteurs et les dossiers véhicules.

[28] Lors de la création de l'entreprise, M. Kotilevski a instauré une politique écrite s'adressant aux conducteurs et aux voituriers-remorqueurs. Cette politique traite des sujets suivants : les drogues et l'alcool, les heures de conduite et de repos, la conduite des véhicules lourds, l'entretien mécanique et la vérification avant départ (VAD).

[29] Cette politique contient une gradation des sanctions, dont les mesures disciplinaires basées sur le nombre d'infractions commises vont de l'avertissement verbal au congédiement, en passant par l'avertissement écrit et la suspension.

[30] Les conducteurs seraient tenus d'aviser immédiatement le président de tous les événements dans lesquels ils sont impliqués et seraient tenus de payer les contraventions dont ils sont responsables. Au surplus, Goldenway imposerait une amende additionnelle à un conducteur commettant une infraction affectant son dossier PEVL.

[31] La vitesse des camions serait limitée à 105 km/h sur tous les camions exploités par l'entreprise. De la sensibilisation verbale serait effectuée et chacun des camions serait muni d'un système de positionnement par satellite.

[32] Le cycle de travail prévoyant 70 heures par période de 7 jours de travail consécutifs serait utilisé. L'horaire des conducteurs serait planifié à l'avance et ils travailleraient 60 heures par semaine. À l'embauche, tout nouveau conducteur serait tenu de produire une déclaration écrite de ses heures de conduites et de travail des 7 derniers jours.

[33] Les conducteurs seraient tenus de compléter un rapport de VAD en tout temps, qui serait requis et contrôlé aux deux semaines. Toutes les difficultés mécaniques décelées devraient y être notées.

[34] Tous les véhicules exploités par Goldenway seraient équipés de cadran à air et le poids des marchandises transportées serait inscrit sur les documents d'expédition. Lors des périodes de dégel, M. Kotilevski s'informerait des dates et des charges permises et l'information serait transmise aux conducteurs et aux clients.

[35] Les dossiers conducteurs contiennent tous les documents requis par la réglementation.

[36] Goldenway utilise un calendrier des vérifications et des entretiens mécaniques à venir. Une fois l'an, elle soumet ses véhicules lourds à la vérification mécanique périodique obligatoire, chez un mandataire de la SAAQ. Une copie de la fiche de vérification est conservée durant deux ans. Tous les six mois, l'entretien préventif obligatoire est exécuté sur tous ses véhicules lourds et une fiche d'entretien est complétée et conservée pour une période de deux ans.

[37] Lors de ces entretiens, la mesure des freins est prise et l'information est consignée dans un registre, qui tient également compte de l'usure des pneus.

[38] Goldenway a mis ces entretiens préventifs et ce registre en place en décembre 2012. Ainsi, bien que les dossiers véhicules contiennent tous les documents requis, les fiches d'entretiens préventifs obligatoires aux six mois et le registre de la mesure des freins n'y sont disponibles que depuis le mois de décembre 2012.

Évènements au dossier PEVL

[39] Lors de la visite de l'enquêteur, M. Kotilevski lui aurait donné les explications suivantes, au sujet des infractions au dossier PEVL de Goldenway en date du 2 avril 2013:

- l'excès de vitesse : il circulait avec un chargement très lourd et il avait dû prendre de la vitesse pour monter une pente assez importante;
- la ceinture de sécurité : il mentionne qu'il s'était perdu dans une région de Vancouver qu'il ne connaissait pas. Il se serait informé auprès d'une personne qui l'aurait envoyé à un restaurant situé à environ 100 mètres. En s'y rendant, il était nerveux et a oublié de boucler sa ceinture de sécurité;
- les mises hors service de conducteurs : pour ce qui est de la première, le conducteur avait mal calculé les heures de travail restantes pour sa semaine de travail. Il s'agissait d'un très bon conducteur et M. Kotilevski aurait révisé la réglementation concernant les heures de conduite et de repos avec lui. Le conducteur a reçu un avis écrit et a dû payer la contravention, en plus de recevoir une amende interne de 300 \$. En ce qui concerne la seconde, le conducteur aurait été congédié immédiatement après l'infraction car il avait beaucoup de difficulté avec la réglementation concernant les heures de conduite et de repos et qu'il ne mettait pas les efforts nécessaires pour corriger la situation.

[40] Pour ce qui est des mises hors service notées au dossier PEVL pour la même période, les explications données par M. Kotilevski seraient les suivantes :

- premier évènement lié au système de freinage : quelques heures avant la mise hors service, le conducteur aurait passé avec succès un poste de contrôle dans l'état de Washington. Pour cette raison M. Kovilevski croit que les déféctuosités seraient survenues en cours de route à l'insu du conducteur;
- second évènement lié au système de freinage : il était impossible pour le conducteur de s'apercevoir de la déféctuosité lors de la VAD et en cours de route, car le véhicule freinait bien;
- troisième évènement lié au système de freinage : le conducteur ne s'était pas aperçu des deux déféctuosités aux freins, car le véhicule freinait très bien et qu'il était impossible de déceler de telles déféctuosités lors de la VAD;
- finalement l'évènement concernant les pneus : l'endroit où le conducteur avait mesuré les pneus était moins usé, car l'usure était inégale. Le contrôleur routier aurait mesuré l'endroit le plus usé (tel que la réglementation le stipule) et le véhicule aurait été mis hors service.

Observations

[41] La procureure des services juridiques de la Commission suggère que la Commission modifie la cote de sécurité de niveau « satisfaisant » de Goldenway pour lui attribuer une cote de niveau « conditionnel ».

[42] À ce sujet, elle recommande que la Commission ordonne à Goldenway de faire suivre à M. Kotilevski, une formation d'une durée minimale de 4 heures sur la *Loi* – volet gestionnaire et, à tous les conducteurs à l'emploi de l'entreprise et à tous les voituriers-remorqueurs faisant affaire avec elle, ainsi qu'à M. Kotilevski, une formation d'une durée de 4 heures sur la VAD de même qu'une autre de 4 heures concernant les heures de conduite et de repos.

[43] Elle ajoute que Goldenway devrait également fournir une liste à jour de tous ses conducteurs et voituriers-remorqueurs.

LE DROIT

[44] Les dispositions des articles 12 et 26 à 30 de la *Loi* trouvent ici leur application.

[45] La Commission peut imposer des conditions afin de corriger une déficience. Ces 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 organisation.

[46] Selon l'article 12 de la *Loi*, l'imposition de conditions entraîne une cote de sécurité de niveau « conditionnel ».

[47] Dans certains cas particuliers, la Commission peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exploiter des véhicules lourds ou de les faire circuler.

ANALYSE

[48] Dans son analyse, la Commission est consciente de l'objectif de la *Loi* qui est d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[49] La politique d'évaluation et le système de pointage introduit par la SAAQ ne lient pas la Commission dans son évaluation du comportement d'une personne ou d'une entreprise visée, mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission⁴.

[50] 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.

[51] 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.

[52] Dans le cas actuel, le dossier de Goldenway a été transféré à la Commission parce qu'elle a accumulé 4 mises hors service alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de 4.

[53] Vu l'absence de Goldenway et de M. Kotilevski à l'audience tenue concernant ce dossier, la Commission n'a pas pu bénéficier des commentaires et des explications qu'ils auraient pu lui fournir.

⁴ Voir notamment les décisions : *Transport Jenkins ltée* (9 octobre 2002), n° QCRC02-00455, *Remorquage des Chutes inc.* (9 février 2004), n° QCRC04-00024 et *9110-1691 Québec inc. et Luc Girard* (31 mai 2004), n° QCRC04-00102 (Commission des transports).

[54] Les explications que M. Kotilevski a données à l'inspecteur lors de sa visite en entreprise au sujet des mises hors service et des infractions figurant au dossier PEVL de Goldenway ne sont pas de nature à justifier le comportement de l'entreprise et de son président.

[55] Le rapport de l'inspecteur démontre que Goldenway a mis en place certaines mesures concernant la gestion de la sécurité du transport par véhicules lourds. Il y a un calendrier d'entretiens, des politiques d'embauche, des politiques de sanctions et des dossiers conducteurs qui sont conformes et contiennent tous les éléments requis par la réglementation. Les dossiers véhicules sont aussi conformes depuis décembre 2012.

[56] Cependant, il y a des déficiences au sein de l'entreprise relativement à la sécurité des véhicules. L'aspect mécanique est problématique. Selon la mise à jour du dossier PEVL de Goldenway, en date du 16 janvier 2014, sur un seuil à ne pas atteindre de cinq, il y a cinq mises hors service incluant celle qui a été ajoutée à la suite du transfert du dossier à la Commission. Toutes ces mises hors service se sont produites en 2013 et seront donc encore au dossier pour une autre année.

[57] Il convient de noter qu'elles se sont produites après que Goldenway ait mis en place un calendrier d'entretiens préventifs et un registre de la mesure des freins et des pneus, en décembre 2012.

[58] De plus, les explications que M. Kotilevski a données à l'inspecteur soulèvent aussi l'inquiétude de la Commission concernant les connaissances ou l'expérience des conducteurs relativement à la VAD.

[59] Le dossier PEVL de Goldenway contient aussi des infractions relatives aux heures de conduites et de repos dont certaines se sont ajoutées après le transfert du dossier à la Commission. Ceci démontre qu'il y a également une problématique à ce niveau.

[60] Au niveau de la formation, Goldenway n'a mis aucun programme en place pour ses conducteurs et M. Kotilevski n'a jamais lui-même suivi de formation en lien avec la sécurité des transports par véhicules lourds.

[61] Finalement, bien que Goldenway ait eu recours aux services d'un consultant en transport au mois de novembre 2012, la majorité des événements au dossier sont postérieurs à son passage. Ceci démontre que les mesures prises ne sont pas mises en place de façon adéquate ou ne sont pas efficaces pour assurer la sécurité du transport par véhicules lourds de l'entreprise.

[62] Ainsi, la Commission est d'avis que, pour accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique :

- M. Kotilevski doit suivre une formation sur la *Loi* – volet gestionnaire;
- M. Kotilevski, tous les conducteurs à l'emploi de Goldenway et tous les voituriers-remorqueurs faisant affaire avec elle, doivent suivre une séance de formation sur la VAD ainsi que sur les heures de conduite et de repos.

[63] Pour s'assurer que ces séances de formation soient significatives, la Commission est d'avis que chacune d'elles doit être d'une durée minimale de 4 heures et donnée par un formateur reconnu en transport.

[64] De plus, pour s'assurer que les formations ont été suivies par tous les conducteurs de Goldenway et tous les voituriers-remorqueurs faisant affaire avec elle, celle-ci devra fournir une liste à jour de tous les conducteurs à son emploi et de tous les voituriers-remorqueurs faisant affaire avec elle.

CONCLUSION

[65] La Commission va attribuer une cote de niveau « conditionnel » à Goldenway et va lui ordonner de faire suivre respectivement à M. Kotilevski, aux conducteurs de l'entreprise et aux voituriers-remorqueurs faisant affaire avec elle, les formations mentionnées ci-haut.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

MODIFIE la cote de sécurité de Goldenway Transportation Incorporated, faisant affaire sous le nom Camionnage du chemin Doré, portant la mention « satisfaisant »;

ATTRIBUE à Goldenway Transportation Incorporated, faisant affaire sous le nom Camionnage du chemin Doré, une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

ORDONNE à Goldenway Transportation Incorporated, faisant affaire sous le nom Camionnage du chemin Doré :

- de faire suivre à Victor Kotilevski une formation d'une durée minimale de 4 heures sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* – volet gestionnaire;

- de faire suivre à Victor Kotilevski, à tous les conducteurs à son emploi et à tous les voituriers-remorqueurs faisant affaire avec elle, une formation sur la vérification avant départ, d'une durée minimale de 4 heures, donnée par un formateur en transport reconnu;

- de faire suivre à Victor Kotilevski, à tous les conducteurs à son emploi et à tous les voituriers-remorqueurs faisant affaire avec elle, une formation sur les heures de conduite et de repos, d'une durée minimale de 4 heures, donnée par un formateur en transport reconnu;

- de transmettre la preuve écrite du contenu de ces séances de formation et la preuve écrite qu'elles ont été suivies respectivement par Victor Kotilevski, tous les conducteurs à son emploi et tous les voituriers-remorqueurs faisant affaire avec elle, à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-après, et ce, au plus tard le 17 octobre 2014;

- de fournir une liste à jour de tous les conducteurs et
voituriers-remorqueurs à son emploi, au plus tard le 22 août
2014, à la Direction des services à la clientèle et de
l'inspection de la Commission des transports du Québec, à
l'adresse mentionnée ci-après.

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission

p.j. Avis de recours

c.c. M^e Marie-Andrée Gagnon Cloutier, pour la Commission des transports du Québec

**COORDONNÉES DE LA DIRECTION DES SERVICES
À LA CLIENTÈLE ET DE L'INSPECTION**

Service de l'inspection
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy
7^e étage
Québec (Québec)
G1R 5V5
Télécopieur : (418) 644-8034

COORDONNÉES DES FORMATEURS

Le nom et les coordonnées des formateurs professionnels en
sécurité routière sont soumis à titre indicatif seulement et
apparaissent sur le site Internet suivant :
<http://www.repertoireformations.qc.ca>

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^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Téléphone : (418) 266-0350

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTRÉAL

Commission des transports du Québec
545, boul. Crémazie Est, bureau 1000
Montréal (Québec) H2M 2V1
Téléphone : (514) 906-0350

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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTRÉAL

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

1 800 567-0278