

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2014 QCCTQ 2664  
DATE DE LA DÉCISION : 20141029  
DATE DE L'AUDIENCE : 20140620, à Québec et Montréal  
(visioconférence)  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 141363  
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement  
MEMBRE DE LA COMMISSION : Claude Jacques.

---

**176061 Canada inc.**

NIR: R-539398-9

**Hanna Felsen**

**Pinchos Freund**

Personnes visées

### **DÉCISION**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande d'examen du comportement de 176061 Canada inc. (176061).

[2] La présente demande a été entendue en preuve commune avec la demande 132352, concernant l'évaluation du comportement d'un conducteur de véhicules lourds, Godwin Ranjith Ravindran, qui fait l'objet d'une autre décision<sup>1</sup>.

### **LES FAITS**

[3] La Commission examine le comportement de 176061 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*<sup>2</sup> (la Loi).

---

<sup>1</sup> Godwin Ranjith Ravindran (29 octobre 2014), n° QCCTQ 2014 2665 (Commission des transports du Québec)

<sup>2</sup> L.R.Q. c. P-30.3.

[4] Ces déficiences sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation daté du 27 septembre 2013 que les services juridiques de la Commission lui ont transmis le 27 décembre 2013 joint à un avis de convocation, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

[5] Les événements pris en considération pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement du propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) de 176061.

[6] 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*.

[7] La raison pour laquelle le dossier PEVL de 176061<sup>3</sup> est soumis à la Commission est que, pour la période du 9 mars 2011 au 8 mars 2013, l'entreprise a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ». En effet, elle a accumulé 26 points alors que le seuil à ne pas atteindre est de 24.

[8] Plus particulièrement, le dossier PEVL de 176061 fait état des événements suivants :

- 3 infractions pour cellulaire au volant;
- 3 infractions pour panneau d'arrêt;
- 1 infraction pour refus de déplacement;
- 1 infraction pour rapport de vérification;
- 1 infraction pour excès de vitesse;
- l'implication d'un de ses véhicules dans un accident avec dommages matériels.

[9] Le conducteur, Godwin Ranjith Ravindran, est responsable à lui seul, des trois infractions pour cellulaire au volant, de deux infractions pour panneau d'arrêt, de l'infraction pour excès de vitesse et de l'accident. Il a ainsi accumulé 17 des 26 points au dossier PEVL de 176061.

[10] Un autre conducteur est responsable des autres événements, dont le refus de déplacement.

---

<sup>3</sup> Pièce CTQ-1

[11] Lors de l'audience du 20 juin 2014, 176061, Hanna Felsen et Pinchos Freund, administrateurs (les personnes visées) sont présents et représentés par avocat.

[12] Les personnes visées admettent le contenu du dossier PEVL de 176061 ainsi que de sa mise à jour déposée lors de l'audience.

[13] Cette mise à jour du dossier PEVL<sup>4</sup> de 176061 couvre la période du 10 juin 2012 au 9 juin 2014 et indique que le nombre de points accumulés dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » a augmenté à 27, toujours sur un seuil à ne pas atteindre de 24.

[14] Ainsi, deux évènements en date du 13 janvier 2013 sont retirés de la zone de comportement « Sécurité des opérations », soit un concernant un panneau d'arrêt et un autre relatif au cellulaire au volant. Par ailleurs, trois infractions se sont ajoutées dans cette zone de comportement, le 31 mai 2013 concernant le port de la ceinture de sécurité, le 21 juin 2013 pour excès de vitesse et le 4 février 2014 pour cellulaire au volant.

[15] De plus, l'accident avec dommages matériels est aussi retiré du dossier PEVL.

[16] Les deux infractions et l'accident, retirés du dossier PEVL de 176061, étaient la responsabilité de Godwin Ranjith Ravindran. Il est par ailleurs responsable de deux des infractions ajoutées à ce dossier. Ainsi, après cette mise à jour il a accumulé 15 des 27 points dans la zone de comportement « Sécurité des opérations ».

[17] À la suite de la mise à jour, la zone « Évaluation continue » du dossier PEVL de 176061 se lit comme suit pour la période du 10 juin 2012 au 9 juin 2014 :

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)	3	0	3	0	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)	10	0	10	27	24
Conformité aux normes de charges (voir 9)	0	0	0	0	16
Implication dans les accidents (voir 10)	0	0	0	0	12
Comportement global de l'exploitant	10	0	10	27	29

<sup>4</sup> Pièce CTQ-2.

[18] Les personnes visées admettent aussi le contenu du Rapport de vérification de comportement du 29 mai 2013 (le Rapport)<sup>5</sup> préparé par un inspecteur du Service de l'inspection de la Commission (l'inspecteur).

[19] Ce rapport indique notamment que la raison sociale de 176061 est « La nouvelle boulangerie Homemade Kosher » qui existe depuis 27 ans. L'entreprise est une boulangerie qui fait la livraison de son pain et de ses autres produits de boulangerie. Les activités de transport se font seulement au Québec soit, dans la région de Montréal et toujours dans un rayon de 160 kilomètres du port d'attache.

[20] Au moment de la visite en entreprise par l'inspecteur, 176061 offre une formation à l'embauche au nouveau candidat afin de lui enseigner le maniement de la marchandise, la route à suivre et la façon de compléter les documents de livraison. Elle n'offre pas de formation sur la *Loi* et la réglementation afférente.

[21] La politique écrite sur la gestion de la sécurité pour les employés de l'entreprise ne contient pas de règles spécifiques concernant la sécurité routière ou de sanctions graduées.

[22] Pour ce qui est de la vérification périodique des permis de conduire, l'entreprise ne demande pas les dossiers de conduite aux conducteurs, mais elle vérifie tous les mois la validité de leur permis de conduire avec la SAAQ.

[23] La vitesse des véhicules lourds de l'entreprise n'est pas limitée à 105 km/h. Les administrateurs donnent des consignes verbales aux conducteurs concernant entre autres les limites de vitesse et le Code de la sécurité routière.

[24] L'entreprise n'a pas, au moment de la visite, une politique sur l'utilisation des drogues et alcools.

[25] Au moment de sa visite, l'inspecteur constate que l'entretien des véhicules ne fait pas l'objet d'une fiche d'entretien et que la mesure de l'usure des freins et des pneus n'est pas consignée dans un registre. L'entreprise ne dispose pas non plus d'un calendrier pour la planification des entretiens mécaniques.

[26] L'entreprise, au moment de la visite de l'inspecteur a cinq conducteurs à son emploi, et possède deux camions porteurs de types fourgon et trois fourgonnettes.

[27] En ce qui concerne la structure et l'organisation de 176061, il note que trois personnes sont responsables concernant la sécurité des opérations et des véhicules.

---

<sup>5</sup> CTQ-3

[28] Kevin Hart est à l'emploi de l'entreprise depuis 27 ans, comme gérant des opérations pour tout ce qui a trait aux activités de transport. Il voit au recrutement et à la formation des conducteurs, à la répartition des mouvements de transport et au suivi des infractions et des accidents.

[29] Marcel Desnoyers est à l'emploi de 176061 depuis 15 ans comme conducteur et responsable de l'entretien des véhicules. Il s'assure du suivi des déficiences, des rapports de vérification avant départ (VAD) et de l'entretien des véhicules.

[30] Moise Solomon est gestionnaire des opérations comptable de l'entreprise depuis trois ans et demi. Il est responsable des heures de travail, de la tenue des dossiers véhicules et des dossiers conducteurs. Il voit aussi, en collaboration avec Kevin Hart, au suivi des infractions et des accidents.

[31] Moise Solomon se fait entendre au soutien de 176061.

[32] Il affirme que les véhicules de l'entreprise font des livraisons dans un rayon de 40 kilomètres de la boulangerie.

[33] Les conducteurs ont un horaire qui prévoit des journées de travail de 5 à 9 heures, du lundi au vendredi. Aucun conducteur ne travaille plus de 40 heures par semaine.

[34] Au sujet du conducteur Goodwin Ranjith Ravindran, il signale que celui-ci, à la suite d'un accord mutuel, n'est plus à l'emploi de 176061 depuis décembre 2013. Ce conducteur semblait avoir des problèmes et l'entreprise a dû lui faire plusieurs réprimandes concernant des manquements au Code de la sécurité routière.

[35] Moise Solomon indique que l'entreprise a maintenant, depuis le 19 juin 2014, une politique écrite pour les conducteurs concernant l'opération, l'entretien et la sécurité des véhicules lourds<sup>6</sup>. En vertu de cette politique écrite, le conducteur doit confirmer par écrit à l'entreprise, dans le mois qui suit son embauche, qu'il a lu en entier notamment, le Guide concernant la vérification avant départ et le Guide sur les obligations des conducteurs de véhicules lourds, joints à cette politique<sup>7</sup>. Ces documents sont publiés par la SAAQ.

[36] L'intention de l'entreprise, au moment de l'audience, est de faire signer l'accusé de réception de cette nouvelle politique écrite par tous ses conducteurs<sup>8</sup>. Les conducteurs

---

<sup>6</sup> Pièce P-1, Driver Policy with respect to the Operation and Maintenance of Heavy Vehicles

<sup>7</sup> Pièce P-1, A. 4)

<sup>8</sup> Une copie des accusés de réception signés, concernant la nouvelle politique du 19 juin 2014, ont été envoyées à la Commission le 30 juillet 2014.

ont cependant déjà signé l'accusé réception de la politique écrite précédente datant d'avril 2014. La politique écrite de juin 2014 est une version améliorée de cette dernière politique.

[37] La nouvelle politique écrite contient aussi des sanctions graduées pour les conducteurs qui commettent des infractions. Ces sanctions consistent en des suspensions d'importance progressive et peuvent ultimement résulter dans le renvoi de l'employé<sup>9</sup>.

[38] De plus, les conducteurs devront dorénavant donner à l'entreprise, une copie de leur dossier de conducteur de véhicules lourds tous les trois mois.

[39] En vertu de la nouvelle politique écrite, les conducteurs devront dévoiler à 176061 toute infraction pour laquelle ils auraient reçu une contravention ou tout accident dans lequel ils auraient été impliqués, sous peine de sanction écrite<sup>10</sup>.

[40] Au surplus, l'entreprise a muni ses camions d'un système de localisation par satellites (GPS)<sup>11</sup>. Ce système GPS permet notamment à l'entreprise de localiser immédiatement ses camions et de vérifier leur vitesse. 176061 a ainsi un meilleur contrôle de la vitesse de ses conducteurs.

[41] Tout conducteur s'étant fait émettre une contravention pour excès de vitesse recevra un avertissement écrit. De plus, si l'entreprise constate en vérifiant le système GPS, qu'un conducteur a excédé la limite de vitesse de plus de 10 km/h, elle pourra aussi lui émettre un avertissement<sup>12</sup>.

[42] Pour ce qui est des drogues et alcools, les conducteurs n'en font pas usage, dû à leurs convictions religieuses. De plus, l'entreprise n'a aucune tolérance à ce sujet et un manquement résulterait dans un congédiement immédiat<sup>13</sup>.

[43] La nouvelle politique écrite concerne aussi les heures de conduites et de repos<sup>14</sup>, la vérification avant départ<sup>15</sup> et la procédure en cas d'accident<sup>16</sup>.

[44] Pour ce qui est des remarques faites par l'inspecteur dans le Rapport, concernant la vérification mécanique, Moïse Solomon affirme que les véhicules de l'entreprise sont plus récents que 2010, et qu'ils sont bien entretenus. Toutefois, la documentation

---

<sup>9</sup> Pièce P-1, D.

<sup>10</sup> Pièce P-1, B. 5)

<sup>11</sup> Pièce P-2

<sup>12</sup> Pièce P-1, B. 7)

<sup>13</sup> Pièce P-1, B. 9)

<sup>14</sup> Pièce P-1, B. 12)

<sup>15</sup> Pièce P-1, C.

<sup>16</sup> Pièce P-1, B. 10)

pertinente n'était pas bien organisée lors de la visite de l'inspecteur et ne facilitait pas sa vérification.

[45] Depuis cette visite, l'entreprise a constitué des dossiers véhicules dans lesquels se trouve toute l'information requise par la réglementation, par exemple les rapports de VAD et les documents concernant les entretiens préventifs. Elle a aussi mis en place un calendrier pour les entretiens des véhicules.

[46] Toutefois, au moment de l'audience, elle doit encore mettre en place un registre de la mesure de l'usure des freins et des pneus<sup>17</sup>.

[47] Il précise que 176061 possède trois véhicules lourds, soit deux camions porteurs de types fourgon de 16 pieds et un autre du même type, mais de 14 pieds.

[48] Il ajoute que l'entreprise a cinq conducteurs à son emploi et en dépose la liste<sup>18</sup>.

[49] Il n'a jamais suivi de formation sur la *Loi* et ne sait pas si quelqu'un d'autre dans l'entreprise en aurait suivi, par exemple Kevin Hart ou Marcel Desnoyers.

### **Les observations**

[50] Le procureur des services juridiques de la Commission constate que 176061 est d'abord une boulangerie et que le transport par véhicules lourds est un accessoire à cette occupation.

[51] Il considère que la nouvelle politique écrite de cette entreprise est une bonne politique, mais qu'elle est aussi très récente puisqu'elle date de la veille de l'audience du 20 juin 2014.

[52] Selon lui, il est important, pour bien mettre en place cette politique, que d'autres mesures soient prises.

[53] Ainsi, comme complément à cette politique, il recommande que la Commission fasse suivre une formation de quatre heures auprès d'un formateur reconnu concernant la *Loi* à tous les conducteurs identifiés sur la liste comme étant à l'emploi de 176061. Ceci leur permettrait de bien comprendre leur responsabilité de conducteur de véhicules lourds et ce à quoi ils s'engagent en signant la politique écrite.

---

<sup>17</sup> Une copie du registre de la mesure des freins et des pneus, a été envoyée à la Commission le 1<sup>er</sup> août 2014.

<sup>18</sup> Pièce P-3

[54] De plus, il recommande de faire suivre une formation similaire à Moïse Solomon afin qu'il soit plus à point dans ses connaissances et possiblement à Kevin Hart, pour la même raison.

[55] En réponse, l'avocat des personnes visées soutient que bien que les recommandations du procureur des services juridiques ne semblent pas déraisonnables, l'imposition de telles mesures à 176061 entraînerait l'attribution d'une cote de niveau « conditionnel ». Ceci se traduit par des conséquences négatives sur l'entreprise.

[56] Ce ne sont pas tous les conducteurs qui ont fait preuve d'un grand écart de conduite, à l'exception de Goodwin Ranjith Ravindran, qui a accumulé 15 des 27 points au dossier PEVL de 176061. L'entreprise a peut-être attendu trop longtemps pour mettre fin à son emploi. Les conducteurs connaissent très bien leurs obligations.

[57] L'attribution d'une cote de niveau « conditionnel » n'est pas justifiée, car la formation dans le cas de conducteurs est optionnelle et non obligatoire comme pour plusieurs professions.

[58] En ce qui concerne les gestionnaires de l'entreprise, les commentaires de l'inspecteur visaient le niveau organisationnel de l'entreprise. Il était insatisfait avec la forme selon laquelle l'entreprise rencontrait ses obligations et non le fond.

[59] Il soutient que la Commission doit faire la distinction entre les obligations de formes et celles de fonds avant d'imposer une cote de niveau « conditionnel ».

[60] Une cote de ce niveau porte des conséquences juridiques importantes pour 176061.

[61] La preuve démontre que les préoccupations de l'inspecteur quant à la forme, ont été réglées par 176061, ou le seront sous peu.

[62] Si la Commission a des doutes, elle peut envoyer l'inspecteur à nouveau dans un certain temps, faire une inspection en entreprise.

[63] Au surplus, les conducteurs doivent confirmer par écrit qu'ils ont lu la nouvelle politique et les documents pertinents. Ceci est l'équivalent de suivre un cours.

[64] De façon subsidiaire, il invite la Commission, si elle impose une condition à sa cliente 176061, qu'elle ne le fasse qu'en regard d'un seul gestionnaire, permettant ainsi à celui-ci de clarifier les questions que les autres employés, incluant les conducteurs, pourraient avoir après avoir lu la nouvelle politique et les documents afférents.

## **LE DROIT**

[65] Les dispositions des articles 1, 12 et 26 à 30 de la *Loi* trouvent ici leur application.

[66] 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.

[67] 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.

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

[69] 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**

[70] 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<sup>19</sup>.

[71] 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.

[72] 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.

[73] Dans le cas actuel, la Commission est consciente que 176061 est une boulangerie et que le transport n'est pour elle, qu'une activité secondaire. Cependant, cette entreprise doit respecter la réglementation applicable aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds comme tout autre transporteur routier.

---

<sup>19</sup> 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).

[74] Elle a accumulé 27 points sur un seuil à ne pas dépasser de 24 dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » de son dossier PEVL.

[75] De plus, l'inspecteur dans son rapport note plusieurs déficiences de cette entreprise, entre autres au niveau des politiques concernant les conducteurs et de la documentation relative à l'entretien des véhicules.

[76] En ce qui concerne la zone de comportement « Sécurité des opérations », la Commission constate que la majorité des infractions commises sont le fait d'un seul conducteur qui a accumulé à lui seul, 15 points sur 27, soit près de 45 % des points de cette zone. Ce conducteur fait d'ailleurs l'objet d'une évaluation de comportement. De plus, il n'est plus à l'emploi de 176061.

[77] Cependant, les autres conducteurs de l'entreprise n'ont pas un comportement délinquant et même certains d'entre eux n'ont aucune infraction notée au dossier PEVL de 176061. En outre, l'entreprise aura un meilleur contrôle sur eux grâce à son système GPS.

[78] En ce sens, la Commission ne juge pas nécessaire de prendre des mesures relatives aux conducteurs.

[79] Pour ce qui est des déficiences relatives aux politiques de l'entreprise, la Commission constate que 176061 a rédigé une nouvelle politique qui corrige les déficiences présentes au moment de la visite de l'inspecteur. Toutefois, cette politique n'a été mise en place que le 19 juin 2014 soit le jour précédent l'audience dans la présente affaire, ou au mois d'avril 2014, si l'on considère la première version.

[80] Une telle politique n'est pas une fin en soi, mais n'est qu'un outil pour permettre à une entreprise d'avoir un comportement conforme relativement à la sécurité des opérations et ainsi accroître la sécurité des chemins ouverts à la circulation publique.

[81] Au moment de l'audience, le dossier PEVL de 176061 s'était détérioré depuis le moment de sa transmission à la Commission par la SAAQ puisque le nombre de points dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » a augmenté de 26 à 27.

[82] La mise en place tardive de la nouvelle politique ne permet pas de juger de son efficacité ou de son respect par 176061 ou ses conducteurs.

[83] La Commission est d'avis que pour assurer une mise en place efficace et le respect de cette nouvelle politique, il est essentiel que l'entreprise ait des connaissances significatives et à jour de la *Loi*. En ce sens, la preuve révèle que personne au sein de 176061, n'a suivi de formation à ce sujet et certainement pas Moïse Solomon, comme il l'a lui-même affirmé.

[84] Par conséquent, la Commission estime que 176061 se doit de faire suivre une formation sur la *Loi*-volet gestionnaire à Moise Solomon. Pour que cette formation soit significative, elle devra être d'une durée minimale de six heures et être donnée par un formateur reconnu.

[85] Cette formation favorisera aussi la mise en place et le respect de la documentation relative à l'entretien des véhicules.

[86] L'imposition d'une telle condition entraîne l'attribution d'une cote de niveau « conditionnel » à 176061.

[87] La Commission est consciente de l'effet négatif que peut avoir une telle cote sur une entreprise. Toutefois, bien que le fardeau de cette cote puisse être significatif, la Commission considère que la formation sur la *Loi* sera au bénéfice de 176061 et surtout, que la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique prime sur tout inconvénient que cette entreprise pourrait subir.

### **CONCLUSION**

[88] La Commission va modifier la cote de sécurité de 176061 pour lui attribuer le niveau « conditionnel » et lui ordonner de faire suivre à Moise Solomon une formation sur la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, d'une durée minimale de six heures, donnée par un formateur reconnu en sécurité dans les transports.

**PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :**

**ACCEUILLE** la demande;

**MODIFIE** la cote de sécurité de 176061 Canada inc. portant la mention « satisfaisant »;

**ATTRIBUE** à 176061 Canada inc. une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

**ORDONNE** à 176061 Canada inc. de faire suivre à Moïse Solomon, 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 reconnu en sécurité dans les transports;

**ORDONNE** à 176061 Canada inc. de transmettre à la Direction du service de l'inspection de la Commission, la preuve du contenu de cette formation et du suivi de cette formation par Moïse Solomon, au plus tard le **24 janvier 2015**.

Claude Jacques, avocat  
Membre de la Commission

p.j. Avis de recours  
c.c. M<sup>e</sup> Chronopoulos (Pinsky, Zelman, Segal, Santillo) avocat des personnes visées  
M<sup>e</sup> Jean-Philippe Dumas pour les services juridiques de la Commission des transports du Québec

**COORDONNÉES DE LA DIRECTION DES SERVICES  
DE L'INSPECTION**

Service de l'inspection  
Commission des transports du Québec  
200, chemin Sainte-Foy 7<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Z 1W7  
Téléphone : (514) 873-7154

1 800 567-0278