

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2015 QCCTQ 2458
DATE DE LA DÉCISION : 20150925
DATE DE L'AUDIENCE : 20150903, à Montréal, Québec et
Amos (visioconférence)
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 277264
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification de comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Rémy Pichette

Transport Benoît Paré inc.

NIR : R-043477-0

- et -

Benoît Paré (administrateur)

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de Transport Benoit Paré inc. (TBP) 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 légales de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la *Loi*).

LES FAITS

[2] Les déficiences reprochées à TBP sont énoncées dans l'avis d'intention et de convocation (l'avis), daté du 25 mars 2015, que la Direction des services juridiques et secrétariat de la Commission du Québec (DSJS) lui a transmis par messagerie², le 23 juin 2015, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

¹ L.R.Q. c. P-30.3.

² Récépissé de Purolator no. 330471077215

[3] TBP a été convoquée en audience publique le 3 septembre 2015. À cette date, son président et unique actionnaire, Benoît Paré (M. Paré), est présent et non représenté. La DSJS est représentée par M^e Patricia Léonard (l'avocate).

[4] L'avocate de la DSJS dépose le rapport de vérification de comportement daté du 2 février 2015 et préparé par Vinny Lubwele (l'inspecteur), inspecteur à la Direction des Services à la clientèle et de l'inspection de la Commission des transports du Québec (DSCI).

Historique des décisions

[5] Selon le rapport de l'inspecteur, M. Paré a vu le comportement de ses entreprises vérifié à trois reprises. D'abord en 2003³, alors que l'entreprise opérait sous le nom de Benoît Paré. Cette première vérification de comportement s'est conclue par une entente administrative entre M. Paré et la Commission, dans laquelle il s'engageait à suivre une formation d'une durée de quatre heures portant sur les obligations de gestion découlant de la *Loi*. La Commission notait également, de façon favorable, les déclarations de M. Paré quant aux changements et améliorations apportés aux politiques et procédures de gestion, les chauffeurs responsables des infractions ayant été congédiés.

[6] En 2008⁴, l'entreprise TBP s'est vu vérifier à la suite de l'atteinte du seuil dans la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* » en accumulant quatre mises hors service alors que le seuil à ne pas atteindre est de quatre. Par ailleurs, huit événements reliés à des excès de vitesse, respect des heures de conduite, absence de documents et surcharge font également partie du dossier évalué par la Commission.

[7] Dans sa décision, la Commission estime que TBP a pris des mesures correctrices sérieuses afin de remédier à ses déficiences, notamment par une formation sur la *Loi* (2^e formation), sur la gestion des dossiers d'une flotte de camions et la vérification avant départ. Conséquemment, la Commission maintient la cote de sécurité portant la mention « *satisfaisant* ».

[8] En 2010⁵, le dossier de comportement de TBP est évalué pour la deuxième fois par la Commission à la suite d'une combinaison d'événements au volet propriétaire, à l'intérieur d'une période d'un an. On lui reproche alors une infraction critique aux freins et l'atteinte de 75 % du seuil applicable dans la zone de comportement « *Sécurité des véhicules* ».

[9] La Commission a aussi évalué le dossier de l'entreprise en regard aux 13 infractions relatives à la sécurité routière inscrites à son dossier. De ces 13 infractions, 8 sont en lien avec des surcharges et 2 sont en lien avec la vitesse. Lors de son

³ Décision : MCRC03-00040 du 3 mars 2003

⁴ Décision no : QCRC09-00002 du 7 janvier 2008

⁵ Décision no : MCRC10-00244 du 8 décembre 2010

témoignage, M. Paré indique qu'il a congédié l'un des conducteurs fautifs, mais ne l'a pas fait en ce qui concerne le conducteur Stéphane Bergeron, bien que ce dernier ait suivi une formation sur la vérification avant départ. Afin de remédier à ses déficiences en entretien mécanique, M. Paré informe la Commission qu'il a agrandi son garage et a procédé à l'embauche d'un mécanicien.

[10] Quant à ce qui a trait aux événements reliés aux surcharges, M. Paré témoigne à l'effet qu'à moins d'une négociation avec les « *donneurs d'ouvrage* » pour établir leurs tarifs selon la limite légale des charges permises, il doute que des améliorations importantes puissent être réalisées sur la question des infractions.

[11] À la suite du témoignage de M. Paré, la Commission rend une décision imposant une formation sur la vérification avant départ à l'ensemble de ses employés. Elle impose également un suivi mécanique trimestriel obligatoire pour l'ensemble de la flotte de M. Paré.

[12] En 2011⁶, TBP demande une prolongation du délai afin de se conformer aux conditions de la décision. La Commission accorde un délai à l'entreprise afin de s'y conformer.

[13] En 2012⁷, la Commission convoque TBP pour un non-respect de conditions. À la suite de l'audience tenue le 4 mai 2012, la Commission rejette la demande de non-respect de conditions à l'égard de TBP.

Le dossier de l'entreprise (2014-2015, 4^e vérification de comportement)

[14] Les événements pris en considération pour démontrer les déficiences de TBP sont énumérés dans son dossier de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (le dossier PEVL) pour la période du 9 décembre 2012 au 8 décembre 2014.

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

[16] La Commission est saisie du dossier PEVL⁸ de TBP, car l'entreprise a dépassé le seuil dans la zone de comportement « *Charges et dimensions* » en accumulant 22 points alors que le seuil à ne pas atteindre est de 18.

⁶ Décision no : MCRC11-00021 rendue le 26 janvier 2011

⁷ Décision no : MCRC12-00144 rendue le 14 mai 2012

⁸ Pièce CTQ-2

[17] La Commission entend également évaluer le comportement de TBP en ce qui a trait aux infractions apparaissant à la zone de comportement « *Sécurité des opérations* » où l'on retrouve les événements suivants :

- Deux (2) infractions concernant des non-respects des heures;
- Une (1) infraction concernant un chargement non conforme;
- Deux (2) infractions pour excès de vitesse;
- Une (1) mise hors service conducteur;
- Une (1) infraction concernant une circulation sur l'accotement;
- Une (1) infraction pour avoir dépassé le maximum d'heures;
- Une (1) infraction pour ne pas avoir ralenti/changé de voie.

[18] TBP a par ailleurs dépassé le seuil de points prévu dans la zone de comportement « *Comportement global de l'exploitant* » en accumulant 40 points sur un seuil fixé à 35.

[19] L'avocate de la DSJS verse au dossier une mise à jour du dossier PEVL de TBP, datée du 20 août 2015, couvrant la période du 21 août 2013 au 20 août 2015⁹. Elle fait entendre madame Marie-Claude Lepage (Mme Lepage), technicienne en administration à la SAAQ, qui en présente les points saillants et indique les ajouts et retraités depuis le dossier PEVL pour la période se terminant le 20 août 2015.

[20] Le tableau suivant résume l'évolution de la section « *Évaluation continue* » du dossier PEVL de TBP depuis sa transmission à la Commission :

ÉVALUATION CONTINUE

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules			Nombre de mises hors service	
	Québec	Hors Québec	Total	Effectuées	À ne pas atteindre
Sécurité des véhicules					
Au 8 décembre 2014	7	6	13	2	5
Au 20 août 2015	5	5	10	1	4
Évaluation de l'exploitant	Nombre d'événements considérés			Nombre de points	
	Québec	Hors Québec	Total	Au dossier	À ne pas atteindre
Sécurité des opérations					
Au 8 décembre 2014	5	3	8	18	29
Au 20 août 2015	6	7	13	27	33
Charges et dimensions					
Au 8 décembre 2014	10	1	11	22	18
Au 20 août 2015	10	0	10	21	20
Implication dans les accidents					
Au 8 décembre 2014	0	0	0	0	13
Au 20 août 2015	1	0	1	2	13
Comportement global de l'exploitant					
Au 8 décembre 2014	15	4	19	40	35
Au 20 août 2015	17	7	24	50	41

⁹ Pièce CTQ-3

[21] Cette mise à jour du dossier PEVL indique le retrait de cinq infractions du dossier à la suite du déplacement de la période mobile d'évaluation de deux ans. Ces infractions concernent une mise hors service, un non-respect des heures, un chargement non conforme, une surcharge et un permis spécial de circulation.

[22] La mise à jour indique, par ailleurs, l'ajout de neuf infractions en lien avec des excès de vitesse, surcharge, fiches journalières, vérification avant départ et conduite avec défectuosité majeure.

[23] L'examen du dossier PEVL révèle que les déficiences portent principalement sur le respect des charges (11 événements au 8 décembre 2014 et 10 événements au 20 août 2015). Les manquements au volet de la « *Sécurité des opérations* » concernent surtout le non-respect de la réglementation sur les heures de conduite et de repos et le respect des limites de vitesse.

[24] L'examen du dossier PEVL révèle également une détérioration générale du dossier de l'entreprise. En effet, à l'exception de la zone de comportement « *Charges et dimensions* » qui a vu une diminution d'un point, toutes les zones ont vu le nombre de points accumulés augmenté depuis le transfert du dossier à la Commission le 9 décembre 2014. Ainsi le nombre de points accumulés à la zone de comportement « *Comportement global de l'exploitant* » atteint 50 points le 20 août 2015 alors que le seuil à ne pas atteindre est de 41 points. Lors du transfert du dossier à la Commission, il atteignait 40 points alors que le seuil à ne pas atteindre était de 35 points.

[25] Mme Lepage fait également part des communications et correspondances de la SAAQ avec l'entreprise, soit un total de 10 lettres d'avertissement entre mars 2013 et juin 2015 avisant l'entreprise d'une détérioration de son dossier.

Témoignage du dirigeant de l'entreprise

[26] La Commission entend le témoignage de M. Paré, principal dirigeant de l'entreprise.

[27] La principale activité est le transport forestier. Ses activités se concentrent dans le transport du bois en forêt dans les régions du Nord-du-Québec et de l'Ontario et dans le transport de produits forestiers.

[28] M. Paré est le seul employé occupant une tâche administrative dans l'entreprise. Il est le seul responsable de la gestion et de la tenue des registres et dossiers. Une nouvelle employée sera embauchée le 8 septembre 2015 et agira à titre de réceptionniste. Elle aura aussi comme fonction de gérer la documentation.

[29] TBP emploie six conducteurs et possède cinq camions.

Interventions de l'entreprise afin d'améliorer son dossier

[30] M. Paré indique qu'il a congédié deux conducteurs impliqués dans les infractions concernant les excès de vitesse et les surcharges, soient les conducteurs Joseph Piché (M. Piché) et Éric Boily (M. Boily). Interrogé par la Commission quant à l'absence apparente de sanctions au conducteur Stéphane Bergeron, M. Paré déclare qu'aucune sanction ne lui a été imposée, car il est un conducteur fidèle qui « *travaille fort* » et qui reconnaît ses torts. La Commission note que les conducteurs MM. Bergeron, Piché et Boily sont individuellement responsables de 6 événements inscrits au dossier de TBP. Il a par ailleurs congédié un autre de ses conducteurs, Richard Vézina (M. Vézina), pour impolitesse.

[31] Questionné sur sa politique de sanction, M. Paré déclare ne pas en avoir. Il déclare avoir congédié verbalement ses conducteurs.

[32] Questionné sur les amendes, M. Paré déclare que son entreprise paye les constats d'infractions reliés aux surcharges. Les amendes associées aux autres infractions sont payées par les conducteurs eux-mêmes.

[33] En ce qui a trait aux infractions reliées à la vitesse, M. Paré affirme que ses conducteurs ne lui disent pas tout et ce n'est que lorsqu'il reçoit les lettres d'avertissement de la SAAQ qu'il apprend l'existence d'événements inscrits à son dossier.

[34] M. Paré déclare qu'il ignorait jusqu'à tout récemment qu'il pouvait se procurer son dossier PEVL.

[35] M. Paré déclare qu'il a fait ajuster la vitesse maximale de ses véhicules à 102 km/h depuis avril 2015. La Commission note que bon nombre des infractions reliées à la vitesse l'ont été dans des zones où la vitesse est limitée à 80 ou 90 km/h.

[36] Quant aux 11 infractions pour surcharge, M. Paré explique les pratiques commerciales des « *donneurs d'ouvrage* » dans l'établissement des tarifs. Ceux-ci payent et s'attendent à recevoir des chargements de bois de 60 000 kg en dépit des limites de poids permises de 57 500 kg. Tout le poids excédentaire à 60 000 kg est transporté gratuitement par l'exploitant, selon M. Paré.

[37] M. Paré affirme que son entreprise subit beaucoup de pression de la part de l'opérateur de chargeuse qui n'apprécie pas d'avoir à enlever du bois lorsque le véhicule est surchargé.

[38] M. Paré admet que ses conducteurs se dépêchent probablement un peu trop lors des chargements.

[39] M. Paré affirme avoir réduit les charges transportées à 57 500 kg en 2015 à la suite d'une entente avec un « donneur d'ouvrage » qui accepte de payer l'équivalent d'une charge de 60 000 kg. Cette entente est survenue dans le contexte d'une surveillance accrue de la part de Contrôle routier Québec à proximité d'un pont ayant des restrictions de charge.

[40] M. Paré affirme qu'il éprouve un problème de rentabilité en dessous de 60 000 kg.

[41] La Commission note qu'une infraction reliée à la masse totale a été constatée le 30 mars 2015. Le véhicule transportait alors une masse totale en charge de 60 480 kg alors que la masse permise était de 57 500 kg.

[42] En ce qui a trait aux fiches journalières, M. Paré déclare les regarder normalement une fois par mois, des fois plus souvent. La Commission note quatre infractions reliées aux heures de conduite au dossier PEVL de TBP.

LE DROIT

[43] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilent la Commission à attribuer une cote de sécurité de niveau « *insatisfaisant* », lorsqu'elle évalue notamment qu'une personne met en péril ou en danger de façon répétée la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins par des déficiences qui, à son avis, ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[44] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « *conditionnel* », lorsqu'elle évalue qu'il peut être remédié par des mesures aux déficiences constatées.

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

[46] Quant à l'article 28 de la *Loi*, il permet à la Commission de prendre toute mesure appropriée et raisonnable lorsqu'elle attribue ou maintient une cote de sécurité de niveau « *conditionnel* ».

[47] 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 entreprise acquise.

L'ANALYSE

[48] Il appartient à la Commission d'analyser la preuve soumise, de décider des mesures nécessaires et, le cas échéant, de les appliquer. Le dossier PEVL de la SAAQ et le rapport de l'inspecteur établissent les faits.

[49] Toutefois, le rôle de la Commission ne se limite pas à constater des déficiences. La Commission doit apprécier un comportement ainsi que, le cas échéant, les mesures mises en place pour remédier aux déficiences.

[50] La Commission constate qu'il s'agit de la troisième vérification de comportement de TBP et de la quatrième en ce qui a trait à M. Paré, la première étant alors qu'il était à la tête de l'entreprise « *Benoît Paré* ».

[51] La Commission remarque qu'il s'agit de la troisième vérification de comportement de TBP où les infractions sont en lien avec des surcharges et la vitesse.

[52] La preuve au dossier PEVL démontre que la problématique dans le comportement de l'entreprise se situe principalement au niveau des charges et dimensions et de la sécurité des opérations, car la presque totalité des événements inscrits au dossier y sont reliés.

[53] La Commission constate une dégradation du dossier PEVL de TBP depuis son transfert à la Commission le 9 décembre 2014. Le nombre de points accumulés à la zone de comportement « *Comportement global de l'exploitant* » passant de 40 points à 50 points alors que le seuil à ne pas atteindre est de 41 points.

[54] La Commission constate qu'une dizaine d'infractions reliées aux surcharges sont survenues entre janvier 2013 et novembre 2014. De toute évidence, les vérifications de comportement effectuées en 2008 et 2010 auprès de TBP où il est mentionné d'une problématique au niveau des charges n'ont pas porté des fruits en menant au respect de la réglementation concernant les charges et dimensions.

[55] Lors de son témoignage à l'audience du 3 septembre 2015, M. Paré déclare qu'une entente entre les « *donneurs d'ouvrage* » et son entreprise a été conclue. Cette entente permet à TBP de recevoir l'équivalent du tarif de 60 000 kg pour un transport de 57 500 kg pendant les restrictions de poids imposées aux véhicules circulant sur un pont situé à proximité. Il n'est pas mentionné qu'il s'agit d'une mesure permanente afin de respecter les limites de charge des véhicules.

[56] La Commission constate que malgré cette entente, une autre infraction reliée aux surcharges s'est ajoutée au dossier de TBP le 30 mars 2015. À cette occasion, un véhicule de TBP s'est fait intercepter transportant une cargaison de 60 480 kg alors que la limite de poids permise est de 57 500 kg. De toute évidence, TBP est incapable de respecter la limite de charges permise par la réglementation.

[57] Lors de son témoignage, le 3 septembre 2015, M. Paré affirme qu'il éprouve des problèmes de rentabilité lorsqu'il n'est pas payé pour un tarif équivalent à 60 000 kg.

[58] La Commission ne peut permettre à une entreprise d'ignorer des limites de charges sur les routes en raison de ses problèmes de rentabilité ou de se soumettre à la bonne volonté des « *donneurs d'ouvrage* » pour déterminer ce qui est acceptable ou non sur les routes du Québec.

[59] Le rôle de la Commission est de protéger le réseau routier du Québec en s'assurant du respect de la *Loi* et non pas d'accommoder un mode d'opération d'une industrie ou d'un exploitant.

[60] La Commission est d'avis que TBP a failli à ses responsabilités à répétition en enfreignant les limites de charges permises pendant des années.

[61] Quant aux infractions reliées à la vitesse et aux heures de conduite, la Commission constate une hausse des infractions depuis que le dossier de TBP a été transféré à la Commission en décembre 2014.

[62] En effet, huit infractions reliées à la sécurité des opérations se sont ajoutées aux deux infractions déjà au dossier de TBP. Considérant que TBP a vu son comportement évalué trois fois par la Commission depuis 2008 sans compter l'évaluation de 2003 alors que l'entreprise opérait sous le nom Benoît Paré, la Commission considère que cela ne constitue pas un signe de bonne gestion.

[63] La Commission ne peut pas passer sous silence que TBP a imposé des mesures à certains conducteurs en les congédiant tandis que le conducteur M. Bergeron, malgré les nombreuses infractions similaires à son actif, est épargné de quelconques mesures disciplinaires. De l'avis de la Commission, l'absence de politique de sanctions contre ce conducteur déjà identifié dans une décision précédente constitue une lacune au niveau de la gestion.

[64] Quant aux infractions reliées aux fiches journalières, la preuve révèle que M. Paré les regarde une fois par mois, ce qui n'est certes pas un suivi sérieux de la part d'une entreprise en transport éprouvant des difficultés avec son dossier PEVL.

[65] La preuve révèle que M. Paré n'effectue pas de suivi de son dossier PEVL, mais attend simplement l'arrivée des lettres d'avertissement de détérioration de son dossier pour en prendre connaissance.

[66] La preuve révèle que M. Paré a suivi à deux reprises une formation sur la *Loi*, soit en 2003, à la suite d'une entente avec la Commission et en 2008 afin de se conformer à une décision de la Commission.

[67] Malgré ces formations portant sur la *Loi*, la Commission est d'avis que TBP n'a pas pris les mesures nécessaires afin de se conformer à la réglementation. À titre d'exemple, TBP n'a toujours pas de politiques écrites.

[68] La Commission est d'avis que TBP a eu plusieurs occasions d'améliorer son dossier PEVL, mais ne l'a pas fait.

[69] La Commission est d'avis que M. Paré, l'unique dirigeant de TBP, démontre des lacunes importantes au niveau de la gestion, malgré qu'il ait suivi des formations.

[70] La Commission est d'avis qu'elle ne peut imposer des conditions susceptibles d'améliorer le dossier de TBP, car il s'agit essentiellement d'un problème de gestion de l'unique dirigeant et propriétaire de l'entreprise.

[71] La Commission considère qu'à défaut de pouvoir compter sur M. Paré pour se conformer à la réglementation, elle doit intervenir pour protéger le réseau routier et les autres usagers de la route.

[72] Dans ces circonstances et vu les lacunes importantes affichées au niveau de la gestion par M. Paré au cours des années, la Commission n'a d'autre choix que d'attribuer une cote de sécurité « *insatisfaisant* » à TBP et appliquer cette cote à M. Paré en tant qu'administrateur et dirigeant.

[73] Dans ces circonstances, l'article 27 (4) de la *Loi* laisse peu de latitude à la Commission qui doit attribuer une cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* » à une personne si un des administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « *insatisfaisant* ».

LA CONCLUSION

[74] La Commission va donc attribuer la cote de sécurité portant la mention « *insatisfaisant* » à Transport Benoît Paré inc. et appliquer cette cote à Benoît Paré à titre d'administrateur.

PAR CES MOTIFS,

la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE

la demande;

MODIFIE

la cote de sécurité de Transport Benoît Paré inc. portant la mention « *satisfaisant* »;

ATTRIBUE	à Transport Benoît Paré inc. la cote de sécurité portant la mention « <i>insatisfaisant</i> »;
INTERDIT	à Transport Benoît Paré inc. de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;
ATTRIBUE	à Benoît Paré, la cote de sécurité portant la mention « <i>insatisfaisant</i> »;
INTERDIT	à Benoît Paré de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

Rémy Pichette, MBA
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours
c. c. M^c Patricia Léonard, avocate, pour la Direction des services juridiques et secrétariat
de la Commission des transports du Québec

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
N° sans frais : 1 888 461-2433

MONTREAL

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

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

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

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

QUÉBEC

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

MONTREAL

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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

1 800 567-0278