

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2018 QCCTQ 0568
DATE DE LA DÉCISION : 20180314
DATE DES AUDIENCES : 20171102, 20171201 et 20180220, à
Montréal et Québec
(Visioconférence)
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 402628
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Rémy Pichette

9200-7822 Québec inc. (Raison sociale : Transport Hamza)
(NIR : R-590751-5)

et

9356-1264 Québec inc. (Entreprise apparentée)
(NIR : R-127780-6)

et

6931634 Canada inc. (Entreprise apparentée)
(NIR : R-587304-8)

et

Moulage Windsor inc. (Entreprise apparentée)
(NIR : R-571681-7)

et

Sofia Zia Malik
(Administratrice)

et

Muhammad Haq
(Administrateur)

et

Tariq Zia Malik
(Administrateur de facto)

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 9200-7822 Québec inc. (9200), 9356-1264 Québec inc. (9356), 6931634 Canada inc. ainsi que les administrateurs Sofia Zia Malik, Muhammad Haq et l'administrateur de fait Tariq Zia Malik, afin de décider si les déficiences qui leurs sont

reprochées affectent leur droit de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds, conformément aux dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*¹ (la Loi).

[2] La Commission est saisie du dossier de comportement de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (le dossier PEVL²) de 9200, car elle a accumulé 15 points à la zone de comportement « Sécurité des opérations » alors que le seuil à ne pas atteindre est de 13, pour la période allant du 4 juin 2014 au 3 juin 2016.

[3] La mise à jour³ du dossier PEVL, datée du 8 février 2018, indique le retrait de deux événements en raison de la période d'évaluation de deux ans et l'ajout de trois événements depuis le transfert du dossier de 9200 à la Commission.

[4] Le nombre de points cumulés à la zone de comportement « Sécurité des opérations » diminue ainsi 14 sur un seuil à ne pas atteindre de 19 points. De même, le nombre de points cumulés à la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » passe de 15 à 14 points sur un seuil à ne pas atteindre de 22 points. L'ajout d'un véhicule au parc de l'entreprise explique la variation du seuil à ne pas atteindre à titre d'exploitant.

[5] 9200 et ses dirigeants ont été convoqués en audience publique tout d'abord le 3 octobre 2017 et le 1^{er} décembre 2017. Ces audiences se sont soldées par des remises, afin de permettre la convocation du nouveau propriétaire de 9200 et la présence d'un traducteur officiel, car le nouveau propriétaire n'était pas en mesure de comprendre les témoins.

[6] Ainsi, 9200, ses entreprises apparentées, son ancienne dirigeante et l'actuel dirigeant, ont été convoqués à une troisième audience publique le 20 février 2018.

[7] À cette audience et à la suite d'amendements verbaux, 9200, ses entreprises apparentées, les administrateurs Sofia Zia Malik, Muhammad Haq ainsi que l'administrateur de fait Tariq Zia Malik, sont présents et non représentés par avocat.

[8] La Direction des affaires juridiques de la Commission des transports du Québec (la DAJ) recommande de modifier la cote de sécurité de toutes les entreprises, soit 9200-7822 Québec inc., 9356-1264 Québec inc., 6931634 Canada inc. et Moulage Windsor inc. par une cote portant la mention « insatisfaisant » et l'attribution de la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » aux administrateurs Sofia Zia Malik, Muhammad Haq et Tariq Zia Malik.

¹ RLRQ, chapitre P-30.3.

² Pièce CTQ-7 : Dossier PEVL du 3 juin 2016.

³ Pièce CTQ-8.

[9] Les personnes visées demandent le maintien de la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de 9356. Elles ne s'opposent pas à un changement de cote de sécurité des autres entreprises, car les administrateurs n'ont pas l'intention de les exploiter.

LES QUESTIONS EN LITIGE

[10] La Commission doit d'abord examiner le comportement de 9200, afin de décider si les événements qui lui sont reprochés affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions légales de la *Loi*.

[11] Ensuite, dans la mesure où l'entreprise présente des déficiences, 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, la Commission doit évaluer si son comportement peut être corrigé par l'imposition de conditions.

L'ANALYSE

Le comportement de l'entreprise

[12] La Commission est saisie du dossier PEVL de 9200, car son entreprise a accumulé 15 points à la zone de comportement « Sécurité des opérations » alors que le seuil à ne pas atteindre est de 13, pour la période comprise entre le 4 juin 2014 au 3 juin 2016.

[13] 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*.

[14] Les événements pris en considération pour démontrer les déficiences de l'entreprise énumérés à son dossier PEVL sont les suivants :

- une infraction concernant le non-respect des règles sur les heures;
- une infraction concernant une mise hors service conducteur;
- deux infractions concernant un cellulaire au volant;
- une infraction concernant le port de la ceinture de sécurité.

[15] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilite 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.

[16] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue que les déficiences constatées peuvent être corrigées par l'imposition de mesures appropriées.

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

[18] La Commission évalue le comportement de l'entreprise à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires qui lui sont imposées dans le cadre de l'application de la *Loi* en matière de sécurité routière. À cette fin, elle examine les faits et événements survenus depuis le 4 juin 2014, soit le début de la période d'évaluation.

[19] La mise à jour du dossier PEVL, datée du 8 février 2018, indique le retrait de deux événements concernant le non respect des règles sur les heures et une mise hors service conducteur, en raison de la période d'évaluation de deux ans. Trois événements se sont ajoutés depuis le transfert du dossier de 9200 à la Commission. Ces événements concernent une classe de permis, un panneau d'arrêt et une signalisation non respectée.

[20] Le nombre de points cumulés à la zone de comportement « Sécurité des opérations » diminue ainsi 14 sur un seuil à ne pas atteindre de 19 points. De même, le nombre de points cumulés à la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » passe de 15 à 14 points sur un seuil à ne pas atteindre de 22 points

[21] 9200 a répondu à une demande de renseignement⁴ le 23 août 2016, toutefois, le document ne porte aucune signature et 9200 n'est pas en mesure d'identifier celui qui a complété le document. Celui-ci indique qu'il n'y a aucune entreprise apparentée ou personne liée et M. Rizman Saleem est désigné comme étant responsable de la sécurité routière.

[22] Selon l'acte de vente intervenue entre Sofia Zia Malik et Muhammed Haq signée par les deux parties le 6 novembre 2016⁵, 9200 a été vendu à ce dernier le 1^{er} juillet 2016, la modification aux renseignements au Registraire des entreprises du Québec⁶ (le REQ) a été effectuée le 26 octobre 2016.

[23] La Commission note que le changement d'administrateurs au REQ a eu lieu avant la signature du contrat de vente entre les parties.

[24] Sofia Zia Malik témoigne à titre d'ancienne présidente de 9200. Elle reconnaît qu'elle travaille à titre d'hygiéniste dentaire et qu'elle n'a jamais géré 9200. Elle affirme que son père, Tariq Zia Malik assumait la gestion de cette entreprise.

[25] Questionné par la DAJ, Tarik Zia Malik confirme qu'il était l'unique administrateur de 9200 du temps que sa fille en était la présidente.

⁴ Pièce CTQ-6 : Document et renseignement exigés en application de la *Loi*.

⁵ Pièce P-1 (à produire) : Acte de vente reçu le 21 février 2018.

⁶ Pièce CTQ-3 : REQ du 16 janvier 2018.

[26] Tarik Zia Malik explique qu'il a mis son entreprise 9200 au nom de sa fille à la suite d'une faillite d'une autre compagnie.

[27] Muhammed Haq, actuel actionnaire de 9200 confirme que la gestion de l'entreprise est demeurée sous contrôle de Tarik Zia Malik et qu'il travaillait également à titre de camionneur pour Muhammed Haq en 2016 et 2017. Un autre gestionnaire a également travaillé pour Muhammed Haq, il s'agit de M. Bashir, ce dernier s'occupait de trouver des clients et de recruter des conducteurs. Il n'est plus à l'emploi de l'entreprise. La durée de l'emploi de celui-ci n'est pas précisée.

[28] Muhammed Haq déclare qu'il a acquis 9200, afin de la faire bénéficier d'économie, car il possède les installations requises pour l'exploitation d'une entreprise de camion.

[29] Muhammed possède l'entreprise également Moulage Windsor inc.⁷, celle-ci est inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants (RPEVL) avec droits suspendus depuis 2014.

[30] Muhammed Haq affirme son intention de cesser d'exploiter une entreprise de transport dans un proche avenir, que ce soit Moulage Windsor inc. ou 9200.

[31] Tarik Zia Malik confirme être également administrateur de 6931634 Canada inc.⁸, dont les droits sont suspendus au RPEVL. Il déclare que cette entreprise n'est plus en exploitation.

[32] Tarik Zia Malik reconnaît avoir démarré l'entreprise 9356⁹, le 1^{er} mars 2017. Sa fille Sofia Zia Malik en est l'unique dirigeante et l'entreprise n'a pas de véhicule, car 9200 est soumis à un code de blocage lui interdisant de transférer ses véhicules.

[33] Tarik Zia Malik désire reprendre ses véhicules et être conducteur pour 9356.

[34] Il déclare qu'il n'a jamais suivi de formation en lien avec la gestion de la sécurité.

[35] Tarik Zia Malik affirme avoir vérifié le travail des conducteurs, mais admet qu'il a dû se fier à eux et que parfois, ils font des erreurs.

[36] Il mentionne que Rizman Saleem travaillait pour son entreprise 9200 en 2016 et qu'il était responsable de la sécurité routière au même titre que lui-même.

[37] Aucune preuve de gestion de la sécurité n'a été produite par 9200.

⁷ Pièce CTQ-4 : REQ, Moulage Windsor inc.

⁸ Pièce CTQ-3 : REQ, 6931634 Canada inc.

⁹ Pièce CTQ-2 : REQ, 9356-1264 Québec inc.

[38] 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'inspectrice¹⁰ établissent les faits.

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

[40] Les infractions inscrites au dossier PEVL de 9200 telles que la signalisation non respectée, la classe de permis, le port de ceinture de sécurité, le panneau d'arrêt et l'usage du cellulaire au volant à répétition démontrent des déficiences importantes dans son comportement de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds. Ainsi, l'entreprise déroge à la *Loi* et au *Code de la sécurité routière*¹¹ (*le Code*).

[41] Il est indéniable que le comportement déficient de l'entreprise a mis en danger la sécurité des usagers en circulant sur les chemins ouverts à la circulation publique. L'usage du cellulaire au volant et le non-respect de la signalisation sont parmi les principales causes des accidents sur la route.

[42] Dans son témoignage, Tarik Zia Malik admet s'être servi de sa fille, afin de démarrer 9200 à la suite d'une faillite. Il admet avoir démarré l'entreprise 9356 en mars 2017 et, encore là, sa fille a été désignée à titre d'unique dirigeante.

[43] La preuve démontre que Sofia Zia Malik n'a jamais administré d'entreprise de transport. Elle est hygiéniste dentaire de son métier.

[44] La preuve démontre qu'à la suite de la vente de 9200 à Muhammed Haq en juillet 2016, afin de diminuer ses frais d'exploitation en faisant usage des installations de Moulage Windsor inc., Tarik Zia Malik a continué à gérer les activités de transport.

[45] Muhammed Haq affirme avoir complètement délégué cette tâche à ce dernier.

[46] Il ne fait nul doute pour la Commission que Tarik Zia Malik est le fil conducteur et qu'il en est de fait, l'administrateur. Il l'est chez 9200 et également pour 9356.

[47] Tarik Zia Malik affirme vouloir reprendre ses véhicules et les transférer à sa nouvelle entreprise.

[48] La Commission est d'avis que Tarik Zia Malik a cherché à contourner la *Loi* en ne se représentant pas comme président de ses compagnies. L'usage de sa fille à titre de prête-nom est déplorable.

¹⁰ Pièce CTQ-1 : Rapport de vérification de comportement, daté du 4 août 2016.

¹¹ RLRQ, chapitre C-24.2.

[49] La Commission note qu'aucune mesure n'a été prise, afin d'améliorer la gestion de la sécurité au sein de 9200. En fait, aucune preuve documentaire quant à la gestion de ses obligations n'a été produite par 9200.

[50] Les explications données par Tariq Zia Malik quant aux infractions démontrent le peu de volonté à se conformer à la réglementation.

[51] Au contraire, le témoignage de Tariq Zia Malik révèle son désir de ne pas être responsable de quoi que soit. La Commission n'arrive tout simplement pas à déterminer avec précision qui a fait quoi au sein de 9200 depuis 2014.

[52] La Commission considère que le dossier de 9200 est inacceptable et que Tariq Zia Malik a tenté de cacher son rôle réel au sein des entreprises 9200 et 9356.

[53] La Commission prend note que Sofia Zia Malik a servi de prête-nom et a participé aux méthodes douteuses employées par son père.

[54] La Commission prend note de l'intention de Muhammed Haq de ne plus exploiter d'entreprises de transport.

L'imposition de conditions

[55] La Commission devait d'abord examiner le comportement de 9200, afin de décider si les événements qui lui sont reprochés affectent son droit de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, conformément aux dispositions légales de la *Loi*.

[56] La Commission considère le comportement de 9200 comme étant inacceptable.

[57] De l'avis de la Commission, les dirigeants n'ont pas pris les mesures nécessaires, afin d'assurer une bonne gestion de la sécurité routière.

[58] 9200 n'a pas géré le comportement de ses conducteurs. Par son inaction, elle a mis en danger les autres usagers de la route.

[59] De façon générale, la preuve administrée démontre des déficiences dans le comportement de 9200 et nécessite l'intervention de la Commission.

[60] Dans un deuxième temps, la Commission doit évaluer si son comportement peut être corrigé par l'imposition de conditions.

[61] Étant donné le peu de rigueur démontrée par 9200 en gestion de la sécurité routière et l'absence de mesures mises en place depuis le transfert de son dossier à la Commission.

[62] Étant donné que 9200 est géré par Tariq Zia Malik depuis 2014 et que ce dernier a tenté de contourner la *Loi* en cachant son rôle au sein de l'entreprise.

[63] Étant donné que Tariq Zia Malik a démarré une nouvelle entreprise 9356-1264 Québec inc., au nom de sa fille et qu'il a l'intention de reprendre ses véhicules.

[64] Compte tenu de l'intention de Muhammed Haq de ne plus exploiter de services de transport chez 9200, 6931634 Canada inc. et Moulage Windsor inc.

[65] La Commission croit qu'il est nécessaire, dans ces circonstances, d'attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant » à 9200-7822 Québec inc., 9356-1264 Québec inc., 6931634 Canada inc. Moulage Windsor inc. et d'appliquer cette cote à Sofia Zia Malik, Tariq Zia Malik et Muhammed Haq en tant qu'administrateurs et dirigeants.

[66] 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 morale si l'un de ses administrateurs ou de ses dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « insatisfaisant ».

LA CONCLUSION

[67] La Commission va donc attribuer la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » à 9200-7822 Québec inc., 9356-1264 Québec inc., 6931634 Canada inc. et Moulage Windsor inc. Elle appliquera également cette cote à Sofia Zia Malik, Tariq Zia Malik et Muhammed Haq en tant qu'administrateurs et dirigeants.

PAR CES MOTIFS,

la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE

la demande;

MODIFIE

la cote de sécurité de 9200-7822 Québec inc., 9356-1264 Québec inc., 6931634 Canada inc., et Moulage Windsor inc., portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

INTERDIT

à 9200-7822 Québec inc., 9356-1264 Québec inc., 6931634 Canada inc. et Moulage Windsor inc., de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;

ATTRIBUE

à Sofia Zia Malik, Tariq Zia Malik et Muhammad Haq en tant qu'administrateurs, la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;

INTERDIT

à Sofia Zia Malik, Tariq Zia Malik et Muhammad Haq en tant qu'administrateurs, de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

Rémy Pichette, MBA
Juge administratif

p. j. Avis de recours
c. c. M^e Patricia Léonard, avocate à la DAJ

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 :

MONTREAL

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

QUEBEC

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 fait, 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 :

MONTREAL

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

QUEBEC

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

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