

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2013 QCCTQ 2687
DATE DE LA DÉCISION : 20131029
DATE DE L'AUDIENCE : 20130614, à Québec et Montréal
(visioconférence)
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 35135
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION : Claude Jacques.

7609051 Canada inc.
(SSJ Transport)
NIR : R-595411-1

Dodd Harroop

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande d'examen de comportement de 7609051 Canada inc. (7609051), faisant affaire sous le nom SSJ Transport, et de Dodd Harroop en tant qu'administratrice de l'entreprise.

LES FAITS

[2] La Commission examine le comportement de 7609051 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 et de convocation du 21 novembre 2012 que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée, 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 lors de la transmission de l'Avis pour démontrer ces déficiences sont énumérés dans le dossier de comportement de propriétaire et exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) de 7609051 pour la période du 1^{er} août 2010 au 31 juillet 2012.

[5] La raison pour laquelle le dossier PEVL de 7609051 est soumis à la Commission est que l'entreprise a dépassé le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » en accumulant 42 points alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de 33.

[6] De plus, elle a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » en accumulant 42 points pour un seuil fixé à 42.

[7] 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*.

[8] Lors de l'audience du 14 juin 2013, bien que dûment convoqués, 7609051 et Dodd Harroop ainsi que Sukhwinder Singh, le responsable des transports au sein de l'entreprise, sont absents et non représentés par avocat, renonçant ainsi à leur droit de présenter des commentaires et observations auprès de la Commission.

[9] À la suite de l'appel de l'affaire, le procureur de la Commission explique qu'il s'agit d'une deuxième convocation. À la première audience qui devait être tenue le 22 avril 2013, 7609051, Dood Harroop et Sukhwinder Singh étaient également absents.

[10] Après vérification, une erreur s'était glissée à l'adresse des personnes visées et celles-ci n'avaient jamais reçu l'avis de convocation. Une remise a donc été accordée et les corrections nécessaires ont été apportées à l'adresse. Cette fois-ci, l'avis de convocation a bien été reçu et remis à une personne habitant à cette adresse.

[11] La Commission décide donc de procéder dans la présente affaire.

[12] La technicienne de la SAAQ fait état de l'ensemble du dossier PEVL de 7609051 ainsi que des lettres transmises par la SAAQ avisant l'entreprise de la détérioration de son dossier et de sa transmission à la Commission.

[13] Pour la période du 1er août 2010 au 31 juillet 2012, le dossier PEVL de 7609051 se lit comme suit relativement à l'évaluation continue² :

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)	1	14	15	3	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	14	17	42	33
Conformité aux normes de charges (voir 9)	0	0	0	0	18
Implication dans les accidents (voir 10)	0	0	0	0	16
Comportement global de l'exploitant	3	14	17	42	42

[14] Lors de l'audience, la technicienne de la SAAQ dépose une mise à jour³ du dossier PEVL couvrant la période du 12 juin 2011 au 11 juillet 2013.

[15] À la suite de cette mise à jour, due au déplacement de la période mobile d'évaluation de deux ans, 5 mises hors service se sont ajoutées à la zone de comportement « Sécurité des véhicules » pour un total de 8 sur un seuil à ne pas atteindre de 8. De plus, le nombre de points accumulés au volet « Sécurité des opérations » est maintenant de 56 sur un seuil à ne pas atteindre de 44, alors que celui du volet « Comportement global de l'exploitant » est aussi de 56, mais sur un seuil de 58 points à ne pas atteindre.

[16] Ces augmentations entre le dossier PEVL initial et la mise à jour ont eu lieu dans une période de temps d'un peu plus de dix mois.

[17] De plus, cette technicienne dépose le rapport pour le parc de véhicules de 7609051⁴. Selon ce rapport, seulement cinq semi-remorques de cette entreprise sont encore autorisées à circuler sur les routes.

[18] Elle ajoute que les huit mises hors service sont dues un grand nombre de défauts majeurs aux véhicules.

[19] En ce qui concerne la sécurité des opérations, elle note particulièrement un excès de vitesse grave commis le 15 avril 2012.

² Pièce CTQ-1.

³ Pièce CTQ-2.

⁴ Pièce CTQ-3.

[20] Elle souligne qu'il y a sept évènements ajoutés à ce volet entre le dossier PEVL initial et la mise à jour du 11 juillet 2013.

Visite en entreprise

[21] Un inspecteur de la Commission a produit un rapport de vérification de comportement en date du 21 septembre 2012, au sujet de 7609051⁵, à la suite de sa visite en entreprise du 7 septembre 2012.

[22] L'entreprise a été fondée en 2010. Sa principale place d'affaires est à Montréal. Au moment de la visite de l'inspecteur, elle transporte uniquement des marchandises générales pour le compte d'autrui. Aucun transport hors-norme ou de matières dangereuses ne serait effectué.

[23] La majorité (95 %) des déplacements ont lieu à l'extérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache, c'est-à-dire vers l'Ouest canadien, principalement vers Calgary.

[24] À ce moment, l'entreprise est propriétaire de 5 camions et 6 remorques et le kilométrage annuel parcouru serait d'environ 450 000 kilomètres, majoritairement (95 %) hors du Québec. Elle serait en opération à l'année, et ce, 7 jours par semaine et 24 heures par jour.

[25] Dodd Haroop, la présidente de 7609051, ne s'occupe que de l'administration et de l'aspect financier de l'entreprise. Elle est la conjointe du responsable des transports, Sukhwinder Singh.

[26] Concernant la gestion de la sécurité au sein des activités de transport de l'entreprise, elle est responsable de :

- la gestion et du suivi des infractions;
- la gestion et du suivi des accidents.

[27] Quant à Sukhwinder Singh, il est à l'emploi de 7609051 depuis 2010 et détient la classe 1 (apprenti) à son permis de conduire.

⁵ Pièce CTQ-4.

[28] Concernant la gestion de la sécurité au sein des activités de transport, il a les responsabilités suivantes :

- les rapports de vérification avant départ (VAD) et le suivi des défauts;
- la tenue des dossiers des véhicules et des conducteurs;
- l'application et le suivi des procédures de l'entreprise;
- le recrutement et la formation des conducteurs;
- les registres des heures de conduite, de travail et de repos;
- les charges et les dimensions;
- la répartition des transports.

[29] Seulement lui, en tant que responsable des transports, aurait suivi une formation concernant le domaine du transport par véhicules lourds ou la réglementation afférente. La formation aurait porté sur la *Loi* mais l'attestation de formation ne serait plus disponible.

[30] Aucune politique écrite n'est en place au sein de l'entreprise, mais des consignes verbales seraient transmises aux chauffeurs. Aucune mesure disciplinaire contenant des sanctions graduées n'est en place non plus. En cas d'infraction, le conducteur reçoit un avertissement verbal.

[31] Dans le cas d'infraction le conducteur doit avertir Sukhwinder Singh et payer la contravention.

[32] Le cycle de travail prévoyant 120 heures par période de 14 jours est utilisé. Les conducteurs travaillent 40 heures par semaine et doivent compléter des fiches journalières en tout temps. Ces fiches seraient contrôlées aux deux semaines.

[33] Lors de la visite de l'inspecteur, Sukhwinder Singh lui a expliqué que toutes les fiches étaient conservées à son domicile, même s'il était au courant de la visite. Seulement 20 fiches journalières étaient disponibles. Parmi celles vérifiées, il manquait les totaux des heures sur trois d'entre elles.

[34] Les conducteurs doivent compléter un rapport de vérification avant départ (VAD) en tout temps, même si aucune défektivité n'est décelée.

[35] Tous les camions sont équipés de cadran à air et le poids des marchandises transportées est indiqué sur les documents d'expédition. En cas de doute les conducteurs doivent aller à la balance la plus près avec leur véhicule.

[36] L'inspecteur a vérifié les dossiers des sept conducteurs de l'entreprise. Parmi ceux-ci il manquait la copie du permis de conduire dans deux dossiers.

[37] 7609051 n'utilise aucun calendrier des vérifications et des entretiens mécaniques à venir. La vérification mécanique périodique obligatoire (CVM) serait effectuée une fois par année chez un mandataire de la SAAQ. Une copie de la fiche de vérification serait conservée durant au moins deux ans.

[38] Tous les mois un entretien complet est fait, mais aucune fiche d'entretien n'est complétée. Lors de ces entretiens la mesure des freins serait prise, mais l'information n'est consignée dans aucun registre.

[39] Lorsqu'une défectuosité est décelée, la consigne serait de la noter immédiatement au rapport de VAD et de contacter Sukhwinder Singhs. Toutefois, lors de la visite, aucun rapport de VAD n'était disponible et il a donc été impossible de les vérifier afin d'évaluer le délai de réparations des défectuosités.

[40] L'inspecteur a vérifié huit dossiers de véhicules. Les quatre éléments obligatoires étaient manquants dans chacun, soit :

- le calendrier des vérifications et des entretiens mécaniques à venir;
- les fiches d'entretien concernant les entretiens préventifs obligatoires;
- le registre de la mesure des freins;
- les rapports de VAD.

Les infractions

[41] Le dossier PEVL initial de 7609051, couvrant la période du 1^{er} août 2010 au 31 juillet 2012, fait état de cinq infractions concernant les excès de vitesse.

[42] Sukhwinder Singh, le responsable des transports, a donné les explications suivantes à l'inspecteur :

- le 3 octobre 2011 : Le conducteur aurait fait modifier le limiteur de vitesse sans le lui dire et aurait également payé cette infraction sans le lui mentionner. Aussitôt qu'il en a pris connaissance, Sukhwinder Singh l'aurait congédié;
- le 11 octobre 2011, le chauffeur circulait sur une pente descendante et n'aurait pas freiné suffisamment, se retrouvant en excès de vitesse. Le conducteur a reçu un avis verbal;
- le 1^{er} décembre 2011 : Sukhwinder Singh ne se souvient plus du nom du conducteur, mais il l'a congédié;
- les 14 et 15 avril 2012 : il ne se souvient pas non plus de ces deux infractions.

[43] Le même dossier PEVL initial fait également état de huit infractions concernant les règles de la circulation routière et Sukhwinder Singh en donne les explications qui suivent :

- les deux infractions du 6 octobre 2011, le 4 mars 2012 et le 18 avril 2012 : il ne se souvient plus de ces infractions;
- le 26 décembre 2011 : le chauffeur avait subi un problème mécanique avec le véhicule et il avait dû le stationner d'urgence en attendant l'unité de service mobile;
- le 23 mai 2012 : le conducteur avait eu une crevaison et il a dû reculer son véhicule afin de le stationner à un endroit sécuritaire pour que le pneu soit changé.

[44] Pour ce qui est des infractions concernant les heures de conduite et de repos, le même dossier PEVL rapporte trois infractions.

[45] Sukhwinder Singh donne les explications suivantes à ce sujet :

- le 13 février 2012 : le conducteur aurait embarqué un autostoppeur et l'aurait déposé un peu plus loin. Toutefois, l'autostoppeur aurait oublié son café et le reçu dans le camion et lorsque le conducteur se serait arrêté à une balance, il a été mis hors service, car les informations inscrites sur le reçu n'auraient pas coïncidé avec celles inscrites sur la fiche journalière;
- le 23 mai 2012 : le conducteur aurait commis cette infraction puisque sa fiche journalière était incomplète. Certaines informations obligatoires n'auraient pas été inscrites sur la fiche;
- le 22 juillet 2012 : il ne se souvient pas de cette infraction.

[46] De plus, le dossier PEVL initial fait état de 15 contrôles sur route lors desquels cinq déficiences majeures (dont une fortuite) et 13 déficiences mineures ont été décelées. Quatre inspections conformes et trois mises hors service sont aussi rapportées.

[47] Les explications de Sukhwinder Singh à ce sujet sont les suivantes :

- les 6 octobre 2011, 16 mai 2012 et 25 juin 2012 : ces défauts mineurs étaient survenus en cours de route. Le chauffeur les aurait réparées aussitôt qu'il s'en serait aperçu. Pour cette raison, aucune défaut n'a été noté au rapport de VAD;

- la défaut mineur du 11 janvier 2012 : le conducteur a observé que le volant avait un peu de jeu mais qu'il ne croyait pas que c'était une défaut. Pour cette raison, il ne l'a pas noté au rapport de VAD;

- l'incident fortuit du 23 mai 2012 : Un pneu aurait éclaté. Le conducteur aurait donc effectué une manœuvre pour stationner son véhicule afin que le pneu puisse être changé de façon sécuritaire. Aucune défaut n'a été noté au rapport de VAD;

- les 26 mai, 30 mai et 23 juin 2012 : le premier incident implique des défauts majeurs et résulte en une mise hors service alors que les deux autres totalisent six défauts mineurs. Toutes ces défauts sont survenues en cours de route, mais elles n'étaient pas présentes au moment du départ. Lors des événements le conducteur a contacté une unité de service mobile qui a effectué les réparations. Pour ces raisons les défauts n'étaient pas inscrites au rapport de VAD;

-les deux mises hors service du 2 juin et du 19 juillet 2012 : les conducteurs ne pensaient pas que les pneus usés représentaient une défaut. Aucune défaut n'était noté au rapport de VAD.

[48] Une infraction en date du 23 juin 2012 se trouve au dossier PEVL initial en ce qui concerne la conformité aux normes de charge.

[49] Sukhwinder Singh explique que le conducteur avait mal positionné son essieu amovible. À la suite de l'interception, l'essieu aurait été immédiatement replacé et le conducteur aurait pu reprendre son chemin.

[50] La mise à jour du dossier PEVL couvrant la période du 12 juin 2011 au 11 juin 2013, indique que sept événements se sont ajoutés à la zone de comportement « sécurité des opérations ». Toutefois comme cette mise à jour est postérieure à la visite en entreprise de l'inspecteur et que 7609051 et Dodd Harroop de même que Sukhwinder Singh étaient absents lors de l'audience, il n'y a aucune explication au dossier à ce sujet.

Observations

[51] En résumé, vu la teneur du dossier, le procureur des services juridiques de la Commission recommande l'attribution d'une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » à 7609051 ainsi qu'à l'administratrice de droit madame Dodd Harroop et à Sukhwinder Singh dû à son influence déterminante au sein de l'entreprise en tant qu'administrateur de fait.

LE DROIT

[52] 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.

[53] Par ailleurs, l'article 27 de la *Loi* prévoit que la Commission attribue une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » à une personne, ce qui a pour effet d'interdire à cette personne de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd, notamment si :

1° à son avis, cette personne met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet de façon significative l'intégrité de ces chemins;

2° à son avis, cette personne met en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins en dérogeant de façon répétée à une disposition de la présente loi, du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou d'une autre loi visée à l'article 23;

3° cette personne ne respecte pas une condition qui lui a été imposée avec une cote de sécurité « conditionnel », à moins que cette personne ne démontre que d'autres mesures ont permis de corriger les déficiences à l'origine de l'imposition de la condition;

4° un associé de cette personne ou, s'il s'agit d'une personne morale, un de ses administrateurs ou dirigeants, dont elle juge l'influence déterminante, a une cote de sécurité « insatisfaisant »;

5° elle juge, compte tenu des renseignements dont elle dispose sur cette personne, ses administrateurs, ses associés, ses dirigeants, ses employés ou sur une entreprise visée au deuxième alinéa de l'article 32, que cette personne inscrite est incapable de mettre en circulation ou d'exploiter convenablement un véhicule lourd.

La Commission peut appliquer à tout associé ou à tout administrateur d'une personne inscrite, dont elle estime l'influence déterminante, une cote de sécurité « insatisfaisant » qu'elle attribue à cette personne inscrite.

La Commission inscrit alors au registre l'associé, l'administrateur ou toute autre personne qui n'est pas déjà inscrit.

Une cote de sécurité « insatisfaisant » entraîne, pour la personne inscrite à qui cette cote de sécurité est attribuée, une interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.

[54] L'article 23 de la *Loi sur les transports*⁶ prévoit qu'une décision de la Commission a effet à compter de la date de sa signature ou à toute autre date ultérieure qui y est indiquée.

ANALYSE

[55] Le dossier PEVL de 7609051 s'est détérioré depuis le moment où la SAAQ l'a transféré à la Commission.

[56] La Commission a donné à cette entreprise et à sa présidente, Dodd Harroop, de même qu'au responsable des transports, Sukhwinder Singh, l'opportunité de se faire entendre. Bien que dûment convoquées, ces personnes n'ont pas saisi cette opportunité.

[57] Ainsi, La Commission n'a pas leur version des faits sauf les explications que Sukhwinder Singh, le responsable des transports, a données à l'inspecteur lors de sa visite en entreprise du 7 septembre 2012 et qui sont rapportées à son rapport. Ces explications ne sont pas complètes car elles ne concernent pas les événements qui se sont ajoutés au dossier PEVL et qui sont rapportés à la mise à jour couvrant la période du 12 juin 2012 au 11 juin 2013.

[58] Bien que 7609051 n'a que cinq remorques qui soient susceptibles actuellement d'être tirées sur les routes par des tracteurs de différentes entreprises, l'état médiocre de son dossier PEVL amène la Commission à considérer ces opérations comme minant la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique.

[59] Dans ce contexte la Commission est particulièrement soucieuse du nombre significatif d'infractions relatives à la sécurité des véhicules. Les explications données à l'inspecteur par Sukhwinder Singh ne justifient pas ces infractions aux yeux de la Commission.

[60] À cela s'ajoute le fait que l'inspecteur a vérifié huit dossiers de véhicules et que les quatre éléments obligatoires étaient manquants dans chacun soit le calendrier des vérifications et des entretiens mécaniques à venir, les fiches d'entretien concernant les entretiens préventifs obligatoires, le registre de la mesure des freins et les rapports de VAD.

⁶ L.R.Q. c. T-12.

[61] La tenue des dossiers des véhicules lourds ainsi que la VAD sont des éléments essentiels à la sécurité de ces véhicules. Ces dossiers permettent notamment de vérifier que les inspections et les entretiens requis ont été complétés.

[62] De plus, 7609051 n'a pas de politiques d'entreprise au niveau de la sécurité, ni de régime de sanctions graduées. Cette situation serait intolérable dans le cas où cette entreprise décidait de racheter des tracteurs et reprendre sa pleine exploitation.

[63] En ce sens, la Commission est d'avis qu'elle ne peut maintenir la cote de sécurité de 7609051 au niveau « satisfaisant ».

[64] De plus, vu l'absence de 7609051, Dodd Harroop et Sukhwinder Singh à l'audience, la Commission n'est pas en mesure d'évaluer qu'il peut y avoir un changement de comportement de l'entreprise et de ses administrateurs et de conclure que les déficiences démontrées peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions.

[65] Au contraire, à la lumière de ce qui précède, la Commission est d'avis que le dossier PEVL de 7609051 démontre que cette entreprise met en péril la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique à cause de déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions.

[66] Par conséquent, elle va lui attribuer une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant ».

[67] Elle attribuera aussi la cote de même niveau à Dodd Harroop, en tant que présidente et administratrice de droit de l'entreprise, et qui est responsable de la gestion et du suivi des infractions de même que de la gestion et du suivi des accidents.

[68] Pour ce qui est de Sukhwinder Singh, ses tâches sont de première importance et même s'il n'est pas un administrateur de 7609051 en droit, il l'est de fait. En d'autres termes la Commission est d'avis qu'il a une influence déterminante sur l'entreprise et le considère comme un administrateur *de facto*.

[69] L'administrateur de facto peut se définir de la façon suivante ⁷:

L'administrateur de facto agit généralement dans l'ombre des administrateurs élus. Pour différentes raisons il ne veut pas apparaître comme étant le véritable gestionnaire. Pour considérer quelqu'un comme administrateur *de facto*, le tribunal doit s'assurer du rôle important et de l'influence exercée sur les affaires de la compagnie. Pour ce faire, il faut avant tout analyser les faits et voir l'implication de l'individu.

⁷ Gérard Hébert c. Le Sous-Ministre du Revenu, [1993] R.D.F. Q18 (C.Q.) 32.

[70] Sukhwinder Singh est imputable de la gestion de la sécurité au sein des activités de transport, concernant les rapports de VAD et le suivi des déficiences, la tenue des dossiers des véhicules et des conducteurs, l'application et le suivi des procédures de l'entreprise, le recrutement et la formation des conducteurs, les registres des heures de conduite, de travail et de repos et les charges et les dimensions.

[71] C'est d'ailleurs lui qui a donné les explications à l'inspecteur de la Commission.

[72] De plus, ses pouvoirs au sein de l'entreprise sont significatifs puisque lors de ces explications il a entre autres affirmé avoir congédié des employés à au moins deux reprises.

[73] La preuve a révélé des déficiences dans des matières relevant de la responsabilité de Sukhwinder Singh, notamment en ce qui concerna la tenue des dossiers et des rapports de VAD et le manque de procédures de l'entreprise reliée à la sécurité dans les transports.

[74] Le Tribunal administratif du Québec a reconnu que la Commission pouvait reconnaître une personne comme administrateur *de facto* dans des circonstances similaires⁸.

CONCLUSION

[75] La Commission va donc attribuer à Sukhwinder Singh la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant », tout comme à 7609051 et Dodd Haroop.

[76] La cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » a pour effet d'interdire à 7609051, Dodd Haroop et Sukhwinder Singh de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

⁸ *Manon Choquet et al. c. Commission des transports du Québec* 2003 CanLi 67382 (QC TAQ).

REMPLECE	la cote de sécurité de 7609051 Canada inc., faisant affaire sous le nom SSJ Transport, portant la mention « satisfaisant »;
ATTRIBUE	à 7609051 Canada inc., faisant affaire sous le nom SSJ Transport, une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
INTERDIT	à 7609051 Canada inc., faisant affaire sous le nom SSJ Transport, de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;
APPLIQUE	à Dodd Harroop et Sukhwinder Singh en tant qu'administrateurs, la cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant »;
INTERDIT	à Dodd Harroop et Sukhwinder Singh de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;
ORDONNE	que toute demande à la Commission des personnes visées ainsi que de Sikhwinder Singh, tant personnellement que pour une société ou une personne morale qu'ils contrôlent ou dont ils sont administrateurs, fasse l'objet d'un examen de la part d'un commissaire.

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours

c.c. M^e Jean-Philippe Dumas pour 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
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