

NUMÉRO DE LA DÉCISION : QCRC12-00164  
DATE DE LA DÉCISION : 20120524  
DATE DE L'AUDIENCE : 20120127, à Québec  
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 7-M-30038C-546-P  
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M11-12526-2  
OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement  
MEMBRE DE LA COMMISSION : Claude Jacques.

---

**9021-4735 Québec inc.**  
NIR : R-552602-6

**George Shoif**

Personnes visées

### **DÉCISION**

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) est saisie d'une demande d'examen de comportement de 9021-4735 Québec inc. (9021) et de George Shoif en tant qu'administrateur et président de l'entreprise.

### **LES FAITS**

[2] La Commission analyse et apprécie l'ensemble de la preuve qui lui est soumise. Cependant, elle ne mentionne que les faits nécessaires à sa décision.

[3] La Commission examine le comportement de 9021 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>1</sup> (la *Loi*).

[4] Ces déficiences sont énoncées dans l'Avis d'intention et de convocation (l'Avis) que les services juridiques de la Commission lui ont transmis par poste certifiée le 24 octobre 2011, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*.

---

<sup>1</sup> L.R.Q. c. P-30.3.

[5] 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 9021 pour la période du 30 juin 2009 au 29 juin 2011.

[6] 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*.

[7] Lors de l'audience, la technicienne de la SAAQ fait état de l'ensemble du dossier PEVL de 9021, dont des lettres transmises par la SAAQ avisant l'entreprise de la détérioration de ce dossier et de sa transmission à la Commission, en date du 28 juin 2011.

[8] La raison pour laquelle le dossier PEVL de 9021 est soumis à la Commission est que l'entreprise a atteint le seuil applicable dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » en accumulant quatre mises hors service, alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules, à titre de propriétaire, est de quatre. Ces mises hors service sont le résultat des déficiences majeures suivantes aux véhicules de 9021, à savoir :

- une (1) déficience majeure relative à l'éclairage;
- trois (3) déficiences majeures relatives au système de freinage

[9] De plus, il appert également des fichiers informatisés de la SAAQ que, durant la même période, 9021 a été impliquée dans un accident avec dommages matériels, le 18 août 2009.

[10] Pour la période du 30 juin 2009 au 29 juin 2011, le dossier PEVL de 9021 se lit comme suit relativement à l'évaluation continue et à la zone « Sécurité des véhicules »:

Évaluation du propriétaire	Nombre d'inspections de véhicules - Québec	Hors Québec	Total	Nombre de mises hors service effectuées	À ne pas atteindre
Sécurité des véhicules (voir 7)	0	8	8	4	4
Évaluation de l'exploitant	Nombre d'évènements considérés - Québec	Hors Québec	Total	Nombre de points au dossier	À ne pas atteindre
Sécurité des opérations (voir 8)	0	3	3	6	44
Conformité aux normes de charges (voir 9)	0	0	0	0	23

Évaluation de l'exploitant	Nombre d'évènements considérés - Québec	Hors Québec	Total	Nombre de points au dossier	À ne pas atteindre
Implication dans les accidents (voir 10)	0	0	0	0	18
Comportement global de l'exploitant	0	3	3	6	58

#### Sécurité des véhicules

Date	Province	Composante défectueuse	Conducteur	No de plaque	Mise (s) hors service
2010-10-23	ON	Éclairage	Petrov	RC3148F	1
2011-05-31	ON	Défectuosité mineure	Revicky Stanislav	L397962	0
2011-06-09	ON	Inspection conforme	Guadalupe Luis	RC5953B	0
2011-06-09	ON	Système de freinage	Guadalupe Luis	L420288	1
2011-06-09	ON	Inspection conforme	Polishtchouk Sergey	RC4804W	0
2011-06-09	ON	Système de freinage	Polishtchouk Sergey	L447504	1
2011-06-19	ON	Système de freinage	Vladislav Makarenko	RC8905K	1
2011-06-19	ON	Inspection conforme	Vladislav Makarenko	L447504	0
<b>TOTAL</b>					<b>4</b>

[11] Lors de l'audience, la technicienne de la SAAQ dépose une mise à jour<sup>2</sup> du dossier PEVL couvrant la période du 18 janvier 2010 au 17 janvier 2012.

[12] À la suite de cette mise à jour, par l'effet du déplacement de la période de deux ans, l'accident du 18 août 2009 est retiré. De plus, deux évènements sont retirés du dossier PEVL sous le volet « Sécurité des opérations ». Par contre, le nombre de points sous ce volet augmente à 12, car on y retrouve trois ajouts. Quant au volet, « Sécurité des véhicules », il n'y a aucun changement.

[13] Le dossier de la Commission comporte également le rapport du 14 septembre 2011 que l'inspectrice de la Commission a déposé lors de l'audience.

<sup>2</sup> Pièce CTQ-1.

[14] Ce rapport précise entre autres, sous la rubrique « Profil de l'entreprise », que 9021 a été fondée en 1995. Elle se spécialise dans le transport de marchandises générales (fruits, légumes, meubles, fournitures diverses, etc.). Ses services sont offerts en sous-traitance pour le compte de l'entreprise « CAN US ».

[15] Dans le cadre de ses activités de transport, 9021 utilise les services de sept conducteurs et exploite sept camions tracteurs et sept remorques visés par la *Loi*. La plage horaire pour ces transports varie en fonction des voyages à effectuer. Les périodes de haut achalandage sont durant les mois de mai, juin et juillet.

[16] Les territoires desservis sont situés majoritairement à l'extérieur d'un rayon de 160 km (95 %), soit au Canada (Ontario et Québec), mais également aux États-Unis. 9021 est inscrite aux registres de l'Administration fédérale de la sécurité des véhicules lourds (FMCSA<sup>3</sup>) du Département du transport des États-Unis (DOT<sup>4</sup>).

[17] Au moins 2 300 000 kilomètres auraient été parcourus, au cours de la dernière année, avec les véhicules lourds de l'entreprise.

[18] George Shoif est le responsable des activités de transport de l'entreprise. Il détient son permis de la classe 1 depuis 1999.

[19] Lors de sa comparution, George Shoif était accompagné d'un consultant qui offre un service de conseils auprès des propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds (le consultant).

[20] Ce consultant affirme qu'il a débuté ses interventions auprès de 9021 en octobre 2008, à la demande de la compagnie d'assurance de 9021 et de CAN US.

[21] Il soutient être intervenu auprès de l'entreprise pour un total de 20 heures en 2008, 50 heures en 2009 et 6 heures en 2010. Dans ce dernier cas, il s'agissait de la mise à jour annuelle pour le programme C-TPAD des États-Unis.

### **Les politiques, les procédures et les formations**

[22] Au soutien de ses représentations, 9021 dépose la série complète de ses politiques et procédures d'entreprise.

[23] On y trouve la liste des conducteurs et des véhicules de l'entreprise. L'âge moyen de ces derniers est de quatre ans pour les tracteurs et de trois ans pour les semi-remorques. 9021 désire avoir des équipements récents pour assurer la fiabilité de son service, car CAN US exige cette fiabilité de service.

---

<sup>3</sup> Federal Motor Carrier Safety Administration.

<sup>4</sup> United States Department of transportation.

[24] Depuis 2008, la procédure d'embauche inclut une vérification de l'expérience et des compétences des candidats de même qu'une vérification routière d'une durée d'environ une heure, comportant un test de la vérification avant départ (VAD), administré par George Shoif lui-même. D'autres vérifications de nature plus administratives sont aussi faites concernant le candidat. De façon générale, les conducteurs embauchés ont au moins trois ans d'expérience et sont en mesure d'effectuer seul leur premier voyage.

[25] 9021 a récemment amélioré cette procédure par l'ajout du relevé de dossier du conducteur, l'historique des inspections de sécurité aux États-Unis et l'amélioration de la déclaration de validité du permis de conduire.

[26] L'entreprise a aussi un « Guide du conducteur » qui est un résumé de toutes les politiques de l'entreprise qui s'appliquent aux conducteurs dans le cadre de leur emploi. Ce guide inclut, à titre d'exemple, de l'information sur la VAD, la conduite préventive et l'interdiction d'utiliser le téléphone cellulaire au volant. Les conducteurs doivent accuser réception par écrit au moment où le guide leur est remis.

[27] Comme les conducteurs de 9021 font de nombreux voyages aux États-Unis, sa politique sur les heures de conduite et de repos est basée sur les normes des États-Unis qui sont plus sévères que celle du Québec. Par conséquent, 9021 soutient que si ses conducteurs respectent les normes américaines, ils seront en conformité avec celles du Québec.

[28] Les mesures disciplinaires imposées aux conducteurs, selon la politique de 9021, vont de la réprimande verbale pour une première infraction, à une réprimande écrite pour une seconde et, pour une troisième, une suspension sans solde dont le nombre de jours varie en fonction de la gravité de l'infraction. Éventuellement, le conducteur délinquant peut se faire congédier. Ces mesures sont importantes, car les infractions commises aux États-Unis ont un effet encore plus significatif sur l'entreprise que celles commises au Québec. Les mesures prises contre un conducteur restent dans son dossier tant qu'il demeure un employé de l'entreprise.

[29] En ce qui concerne la formation donnée aux conducteurs, 9021 leur a donné, par l'entremise du consultant, une séance de formation de 3,5 heures, le 26 novembre 2009, portant sur les sujets suivants :

- les politiques et les procédures relatives à la *Loi*;
- les politiques et les procédures relatives au DOT et à ses règlements;
- les heures de conduite et de repos;
- la VAD;
- le « Guide du conducteur »;

- le Code de la sécurité routière (Québec, Canada et États-Unis);
- le programme C-TPAT;
- les politiques concernant les stupéfiants et l'alcool;
- le comportement sécuritaire à adopter;
- les procédures d'opération, ainsi que d'autres sujets.

[30] Les 14 et 18 janvier 2012, le consultant a aussi donné une formation similaire de quatre heures aux conducteurs, incluant George Shoif. Les deux conducteurs qui étaient absents lors de cette formation l'ont reçue par la suite. Ainsi, tous les conducteurs de l'entreprise ont suivi cette formation.

[31] Pour ce qui est des gestionnaires de 9021, incluant George Shoif, , le consultant a donné le 11 janvier 2012 une formation de 4.5 heures portant sur les sujets suivants :

- la *Loi*;
- les exigences et la gestion des obligations et des engagements, à titre de propriétaire, exploitant et conducteur de véhicules lourds, au DOT;
- la gestion des obligations et des engagements à la Commission à titre de propriétaire, exploitant et conducteur de véhicules lourds;
- l'impact de la politique d'évaluation;
- la tenue des dossiers conducteur et véhicule;
- la réglementation des heures de conduite et de repos;
- la VAD;
- le programme d'entretien;
- la politique du suivi des accidents et des incidents;
- le dossier de propriétaire, exploitant et conducteur de véhicules lourds;
- le CSA 2010;
- le manuel du gestionnaire et du conducteur;
- les politiques et les procédures;
- le code de sécurité routière (Québec, Canada et États-Unis);
- le programme C-TPAT;
- le programme de stupéfiants et alcool.

[32] En ce qui concerne le programme d'entretien de 9021, George Shoif précise que les véhicules de son entreprise parcourent mensuellement de 25 000 à 35 000 kilomètres. Par conséquent ils sont sujets à un entretien mensuel qui inclut la vidange de l'huile et une vérification du véhicule.

[33] De plus, 9021 a mis en place en janvier 2012 un calendrier d'entretien qui comprend les deux entretiens obligatoires aux six mois et l'inspection annuelle qui doit être effectuée par un mandataire de la SAAQ. Lors de l'audience, elle dépose le calendrier de même que les formulaires utilisés lors des entretiens.

[34] Par ailleurs, les remorques réfrigérées font l'objet d'un entretien aux trois mois en plus des entretiens et de l'inspection de la SAAQ.

### **Les infractions**

[35] Lors de l'audience, George Shoif fournit des explications et de l'information supplémentaire pour chacun des événements figurant au dossier PEVL de 9021.

[36] Il affirme que toutes les déficiences notées au volet « Sécurité des véhicules », résultant en des mises hors service, ont été réparées le jour même et la plupart du temps sur place. De plus, des sanctions, sous forme de réprimandes verbales, ont été imposées à deux des conducteurs visés. Il souligne par ailleurs que la majorité des infractions est survenue au mois de juin en Ontario, car les contrôleurs routiers de cette province ont fait preuve de vigilance accrue à ce moment.

[37] De plus, à la suite des événements relatifs au système de freinage notés au dossier PEVL de 9021, l'entreprise va munir toutes ses semi-remorques d'indicateurs visuels d'ajustement des freins. À la date de l'audience, il ne restait qu'une seule remorque à munir de ce dispositif, car toutes les autres l'étaient. Auparavant, seulement deux semi-remorques étaient équipées de ce dispositif.

[38] En ce qui concerne les infractions notées sous le volet « Sécurité des opérations » du dossier PEVL de 9021, George Shoif souligne, entre autres, que le conducteur responsable des événements du 12 novembre 2011, relatif aux heures de conduite et de repos, était aussi responsable d'événements similaires en septembre 2008. Il a reçu une réprimande et devait suivre une formation pour pallier ses carences. Comme il a refusé de la suivre, George Shoif affirme l'avoir remercié de ses services le 29 décembre 2011.

[39] L'autre conducteur responsable d'un dépassement de ses heures de conduite et de repos a reçu une réprimande verbale puisqu'il s'agissait de sa première infraction. Il a reçu une formation pertinente et fait maintenant l'objet d'un contrôle serré de George Shoif.

[40] En terminant, George Shoif indique qu'il tient à maintenir sa cote de sécurité au niveau « satisfaisant », car une cote de niveau « conditionnel » pourrait lui apporter des soucis en ce qui concerne les assurances de son entreprise.

## **OBSERVATIONS**

[41] La procureure de la Commission lui suggère de modifier la cote de sécurité de niveau « satisfaisant » de 9021 pour lui attribuer une cote « conditionnel » et de lui imposer les mesures suivantes :

- de lui ordonner de faire suivre à tous ses conducteurs une formation plus exhaustive que celle déjà suivie sur la VAD, car selon elle il y a une carence à ce niveau;
- de lui ordonner de transmettre à la Commission les rapports d'entretien préventif et les certificats de vérification mécanique en conformité avec le calendrier produit pour la prochaine année, afin d'en évaluer l'effet à long terme.

## **LE DROIT**

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

[43] Ainsi, la Commission peut 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 pas être corrigées par l'imposition de conditions.

[44] Elle peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « conditionnel », lorsqu'elle évalue que des mesures peuvent rectifier 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] 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.

## **ANALYSE**

[47] La politique d'évaluation et le système de pointage introduit par la SAAQ ne lient pas la Commission dans son évaluation du comportement d'une personne ou d'une entreprise visée, mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler des cas problématiques et de les soumettre à la Commission<sup>5</sup>.

---

<sup>5</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).

[48] 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.

[49] 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.

[50] Dans le cas actuel, 9021 a engagé un consultant qui a fait un suivi de l'entreprise depuis 2008. Il a mis en place de nombreuses politiques, pratiques et procédures, dont le « Guide du conducteur », pour faire en sorte que les opérations soient sécuritaires.

[51] De plus, ce consultant a donné en janvier 2012 des séances de formation aux conducteurs sur tous les sujets relatifs à leur travail. Il a fait de même en ce qui concerne les gestionnaires de l'entreprise.

[52] Tenant compte de ce qui précède, la Commission considère que la preuve révèle que la problématique de 9021 se situe principalement au niveau de la sécurité des véhicules.

[53] La Commission est aussi d'avis que 9021 a déjà pris certaines mesures pour améliorer la sécurité de ses véhicules.

[54] D'abord, 9021 a récemment décidé de munir toutes ses semi-remorques d'indicateurs visuels de l'ajustement des freins. Au moment de l'audience, il restait à en effectuer l'installation sur un véhicule.

[55] De plus, 9021 a mis en place, en janvier 2012, un calendrier d'entretien de ses véhicules pour assurer le suivi des entretiens préventifs et de la vérification mécanique annuelle.

[56] Toutefois, la Commission note que bien que 9021 savait depuis juin 2011 que son dossier était transféré à la Commission, la mise en place de ces mesures est récente.

[57] En ce sens, la Commission n'est pas en mesure présentement de déterminer si ces mesures ont déjà un effet positif sur les déficiences qui sont démontrées dans le dossier PEVL de 9021.

[58] Ainsi, afin de s'assurer que le calendrier d'entretien récemment mis en place est suivi de façon conforme et continue par 9021 et qu'il en résulte l'effet souhaité, la Commission est d'avis qu'elle doit lui ordonner de lui transmettre les rapports de l'entretien préventif, ainsi que les certificats de vérification mécanique en conformité avec le calendrier d'entretien préventif produit, pour une période d'un an, et ce à tous les trois mois.

[59] De plus, afin de s'assurer que toutes les semi-remorques de 9021 soient munies d'indicateurs visuels de l'ajustement des freins, la Commission est d'avis qu'elle doit lui ordonner de compléter l'installation de ce dispositif dans un délai d'un mois de la présente décision.

[60] En ce qui concerne la formation sur la VAD, la Commission constate qu'une formation a déjà été donnée à tous les conducteurs en janvier 2012, alors que la majorité des infractions a eu lieu en juin 2011, soit avant que cette formation ne soit donnée. La Commission est donc d'avis qu'il est prématuré de déterminer en ce moment qu'une formation plus exhaustive est nécessaire et n'imposera pas de mesure en ce sens.

### **CONCLUSION**

[61] La Commission va attribuer une cote de niveau « conditionnel » à 9021 et va lui ordonner de lui transmettre des rapports d'entretien préventif, ainsi que les certificats de vérification mécanique en conformité avec le calendrier d'entretien préventif de l'entreprise, pour la prochaine année et ce, à tous les trois mois. De plus, elle va lui ordonner de compléter l'installation d'indicateurs visuels de l'ajustement des freins sur toutes ses semi-remorques dans un délai d'un mois.

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

**ACCUEILLE** la demande;

**MODIFIE** la cote de sécurité de 9021-4735 Québec inc. portant la mention « satisfaisant »;

**ATTRIBUE** à 9021-4735 Québec inc. une cote de sécurité portant la mention « conditionnel »;

**ORDONNE** à 9021-4735 Québec inc., de transmettre au Service de l'inspection de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-après, l'ensemble des rapports d'entretien et des certificats de vérification mécanique en conformité avec le calendrier d'entretien préventif de l'entreprise, aux dates suivantes :

- 31 août 2012;
- 30 novembre 2012;
- 28 février 2013;
- 31 mai 2013;

**ORDONNE** à 9021-4735 Québec inc. de compléter l'installation d'indicateurs visuels de l'ajustement des freins sur toutes ses semi-remorques et d'en transmettre la preuve écrite auprès du Service de l'inspection de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-après et ce, au plus tard le 29 juin 2012.

Claude Jacques, avocat  
Membre de la Commission

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

Service de l'inspection  
Commission des transports du Québec  
200, chemin Sainte-Foy  
7e 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>

p. j. Avis de recours

c.c. Daneau & avocats (M<sup>e</sup> Patricia Léonard), 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<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