

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	2015 QCCTQ 1072
DATE DE LA DÉCISION	:	20150501
DATES DE L'AUDIENCE	:	20141010, 20141105 et 20150324, à Montréal et Québec (Visioconférence)
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	194820
OBJET DE LA DEMANDE	:	Vérification du comportement
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Annick Poirier

8330433 Canada inc.

et

6388132 Canada inc.

et

8504938 Canada inc.

et

Satnam Singh Multani

(administrateur)

et

Rupinder Singh

(administrateur *de facto*)

et

Rajinder Singh

(administrateur *de facto*)

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de 8330433 Canada inc. (8330433) afin de décider si les déficiences qui lui sont reprochées affectent son 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] À l'audience tenue le 10 octobre 2014, Satnam Singh Multani (M. Multani), président de 8330433, est présent et par choix non représenté par avocat. La Direction des Services juridiques et secrétariat de la Commission (DSJS) est présente et représentée par M^e Pascale McLean.

[3] À la suite des faits mis en preuve, l'audience est ajournée afin de permettre l'envoi d'un avis d'intention et de convocation amendée à M. Rajinder Singh et M. Rupinder Singh.

[4] À l'audience du 5 novembre 2014, M. Rajinder Singh demande la remise de l'audience, car il désire être représenté par avocat.

[5] L'audience est remise au 31 mars 2015. M. Multani, président de 8330433, est présent et par choix non représenté par avocat. La DSJS est présente et représentée par M^e Pascale McLean. M. Rupinder Singh et M. Rajinder Singh sont présents et tous les deux représentés par M^e Franco Iezzoni.

LES FAITS

Preuve de la DSJS

[6] Les déficiences reprochées à 8330433, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, sont énoncées dans l'avis d'intention et de convocation amendé (l'Avis amendé), daté du 17 octobre 2014, que la DSJS lui a transmis, conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*. Le « Rapport de vérification de comportement »² ainsi que ses annexes, de la Direction des Services à la clientèle et de l'inspection de la Commission (DSCI), sont joints à l'Avis amendé.

[7] L'Avis amendé a également été transmis à 6388132 Canada inc. et à 8504938 Canada inc., des entreprises apparentées à 8330433, ainsi qu'à M. Multani, administrateur et dirigeant de 8330433, ainsi qu'à M. Rupinder Singh et M. Rajinder Singh qui, selon les informations fournies par M. Multani lors de l'audience du 10 octobre 2014, agiraient comme administrateurs de 8330433 et auraient une influence déterminante au sein de cette entreprise.

¹ L.R.Q. c. P-30.3

² Pièce CTQ-3

[8] Les événements considérés pour établir les déficiences de 8330433 sont énumérés à son dossier de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL). Ce document 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 (politique), conformément aux articles 22 à 25 de la *Loi*.

[9] La Commission est saisie de la présente affaire puisque le dossier PEVL de 8330433 établit que, au cours de la période comprise entre le 21 novembre 2011 et le 20 novembre 2013, 8330433 a accumulé quatre mises hors service alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de quatre.

[10] Ces mises hors service sont le résultat des défectuosités majeures suivantes aux véhicules, à savoir :

- Deux défectuosités majeures relatives à l'éclairage;
- Deux défectuosités majeures relatives au système de freinage.

[11] De plus, au cours de la même période, 8330433 a commis les dérogations suivantes résultant de son propre comportement ou celui de ses conducteurs :

- Un excès de vitesse;
- Une infraction relative aux fiches journalières;
- Une infraction pour conduite avec défectuosité majeure;
- Une mise hors service conducteur.

[12] Le dossier PEVL fait également mention que 8330433 a été impliquée dans un accident avec dommages matériels le 23 juillet 2013.

[13] Une mise à jour du dossier PEVL, datée du 3 octobre 2014, est déposée lors de l'audience³. La Commission entend le témoignage de Stéphano Michel (M. Michel), technicien en administration à la SAAQ. Il fournit une description détaillée des événements apparaissant au dossier et compare le dossier PEVL du 20 novembre 2013⁴ avec celui du 3 octobre 2014.

³ Pièce CTQ-2

⁴ Pièce CTQ-1

[14] M. Michel indique que le parc de véhicules à titre d'exploitant a augmenté considérablement entre le moment du transfert et la mise à jour. Il est passé de cinq véhicules par année à 13 véhicules par année.

[15] À la suite de la mise à jour, le nombre de mises hors service est maintenant de 6 sur un seuil à ne pas atteindre de 5 mises hors service. Le nombre de points accumulés dans la zone « Sécurité des opérations » est de 34 points sur un seuil à ne pas atteindre de 59 points, alors que le nombre de points accumulés dans la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » est maintenant de 40 points sur un seuil de 79 points à ne pas atteindre. Quant à la zone « Implication dans les accidents », le nombre de points accumulés est maintenant de 6 points sur un seuil de 19 points à ne pas atteindre.

[16] La Commission entend également le témoignage de M. Guillaume Émard (M. Émard), inspecteur à la DSCI. M. Émard fait un résumé des éléments contenus à son rapport⁵ et mentionne avoir effectué une visite en entreprise le 23 janvier 2014 et avoir rencontré lors de sa visite M. Multani et M. Rajinder Singh.

[17] La Commission retient du témoignage de M. Émard et de son rapport que 8330433 est inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (RPEVL) de la Commission depuis le 14 juin 2013 et qu'une cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » lui a été attribuée.

[18] 8330433 est en opération depuis la fin du mois de juillet 2013. Elle effectue le transport de marchandises générales notamment des produits d'épicerie.

[19] La majorité des mouvements de transport de cette entreprise se fait à l'extérieur d'un rayon de 160 kilomètres du port d'attache et l'entreprise est propriétaire de 23 véhicules lourds et emploie 12 conducteurs à temps plein ou occasionnels.

[20] M. Multani et M. Rajinder Singh sont responsables de tout ce qui entoure les activités de transport.

[21] M. Multani est également impliqué dans deux autres entreprises inscrites au RPEVL de la Commission à titre de propriétaire et d'exploitant, soit 6388132 Canada inc. et 8504938 Canada inc. Ces deux entreprises ont une cote de sécurité portant la mention « satisfaisant ».

⁵ Pièce CTQ-3

[22] Le dossier PEVL de 6388132 Canada inc. indique que, pour la période du 8 février 2012 au 7 février 2014, 6388132 a accumulé une mise hors service sur un seuil à ne pas atteindre de quatre mises hors service. Le nombre de points accumulés dans la zone « Sécurité des opérations » est de 11 points sur un seuil à ne pas atteindre de 37 points, alors que le nombre de points accumulés dans la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » est de 17 points sur un seuil de 46 points à ne pas atteindre. Quant à la zone « Implication dans les accidents », le nombre de points accumulés est de 6 points sur un seuil de 14 points à ne pas atteindre.

[23] Quant au dossier PEVL de 8504938 Canada inc., il indique qu'aucun point n'a été accumulé au dossier.

[24] Une vérification du dossier de conduite, des antécédents criminels et des antécédents de travail avec l'employeur précédent est faite lors de l'embauche d'un conducteur ainsi qu'une évaluation sur la route. M. Multani demande également au nouveau conducteur de lui fournir ses fiches journalières des 14 derniers jours ou, à défaut, lui demande de lui fournir le nombre d'heures travaillées.

[25] Aucun plan de formation n'est en place dans l'entreprise, mais une formation est donnée lors de l'embauche par un conducteur d'expérience. L'entreprise a également mis en place une politique écrite incluant des sanctions graduées.

[26] L'entreprise serait propriétaire de 23 véhicules lourds, soit 13 camions tracteurs, 1 camion porteur, 8 semi-remorques de type fourgon et 1 semi-remorque de type fourgon réfrigéré. Les véhicules sont tous limités à 105 kilomètres/heures et sont munis de cadrans à air et d'indicateurs visuels d'ajustement de boulons de roues.

[27] Selon les dernières vérifications effectuées par M. Émard à la SAAQ, le 10 octobre 2014, neuf camions et neuf remorques sont immatriculés au nom de 8330433 à la SAAQ et sont tous remisés.

[28] Les conducteurs de 8330433 complètent en tout temps des fiches journalières et un contrôle de ces fiches journalières est effectué afin de s'assurer qu'il n'y a pas de dépassement des heures et qu'elles sont conformes. M. Multani a démontré à M. Émard qu'il connaissait les limites de 13 heures de conduite, de 14 heures de travail et de 16 heures écoulées depuis le début d'un poste de travail. Aucune anomalie n'a été constatée sur les 50 fiches journalières vérifiées par M. Émard.

[29] Un rapport de vérification avant départ est également complété avant chaque départ. Les vérifications effectuées par M. Émard ont toutefois permis de constater que les déficiences décelées lors des inspections sur route par les contrôleurs routiers n'étaient pas inscrites aux rapports de vérification avant départ.

[30] 8330433 ne possède aucun garage pour procéder à l'entretien mécanique et à la réparation de ses véhicules. Les entretiens et les réparations sont faits par un garage externe qui conserverait les fiches d'entretien. 8330433 n'a pas mis en place de calendrier des entretiens préventifs obligatoires ni de registre de la mesure des freins. Les entretiens préventifs obligatoires seraient faits tous les 18 000 kilomètres, mais aucune fiche d'entretien n'était disponible pour consultation lors de l'inspection.

[31] Les dossiers véhicules ne sont pas tenus conformément à la réglementation puisque plusieurs éléments sont manquants.

Preuve des personnes visées

[32] La Commission entend le témoignage de M. Multani, président de 8330433. Il explique qu'il est dans le domaine du transport depuis 2005 et que son dossier de conduite⁶ démontre qu'il a un excellent dossier.

[33] Il a débuté dans ce domaine en 2005 comme conducteur pour Speedy transport inc. Il mentionne agir pour elle comme sous-traitant via son entreprise 6388132 Canada inc. qui possède deux camions et emploie deux conducteurs.

[34] M. Multani mentionne qu'il est également administrateur et actionnaire de la société 8504938 Canada inc. Il ajoute que cette entreprise n'a présentement pas d'activité et qu'elle agissait à titre de sous-traitant pour la société Chameleon qui détenait un contrat de transport avec Canadian Tire.

[35] Quant à 8330433, il indique avoir été approché par M. Rajinder Singh qu'il connaît depuis 1999 afin de l'aider à démarrer une entreprise de transport. M. Rajinder Singh avait, selon lui, besoin de son expérience au niveau des opérations d'une entreprise de transport puisqu'il n'en avait pas.

[36] M. Multani mentionne avoir utilisé une société déjà existante, mais inactive qui appartenait à un ami de M. Rajinder Singh. M. Multani apparaît comme le seul

⁶ Pièce P-1

administrateur et actionnaire de 8330433 parce que, selon lui, il aurait un bon crédit. Il a signé personnellement les crédits-baux avec Lake Motors inc. pour l'achat des véhicules ainsi qu'une marge de crédit avec GE Capital.

[37] M. Rupinder Singh agissait comme répartiteur et s'occupait du chargement et du déchargement des remorques. M. Rajinder Singh s'occupait quant à lui de toute la comptabilité ainsi que des factures et parfois de la répartition. Il était également responsable des dossiers véhicules et conducteurs et signait les chèques.

[38] Toutes les autres opérations reliées au transport étaient la responsabilité de M. Multani. Il embauchait les conducteurs, s'occupait des fiches journalières et des vérifications avant départ et était responsable de l'entretien et de la réparation des véhicules.

[39] M. Multani mentionne que c'était la première fois qu'il opérait une entreprise semblable et qu'il n'avait pas toutes les connaissances pour le faire. Il indique que l'entreprise a débuté ses activités avec cinq véhicules, mais que la flotte a rapidement augmenté puisque les profits étaient tous réinvestis pour acheter d'autres véhicules.

[40] Il mentionne que les décisions étaient prises par lui et M. Rajinder Singh et que l'entente de départ était que les profits seraient partagés entre lui, M. Rajinder Singh et M. Rupinder Singh. Il produit un document non signé relativement à cette entente⁷ et mentionne que M. Rupinder Singh et M. Rajinder Singh ont tous deux refusé de la signer.

[41] M. Multani admet les faits mentionnés au rapport de M. Émard et réitère qu'il n'avait pas les connaissances et l'expérience pour opérer une telle entreprise, lui qui était habitué à travailler à titre de sous-traitant pour d'autres entreprises de transport.

[42] Il indique à la Commission que sa société n'a plus d'assurance depuis juin 2014. Des documents sont produits confirmant l'absence d'assurance⁸. N'étant plus en mesure de faire les paiements sur les véhicules, il veut les vendre ou les remettre au crédit-bailleur, et ce, afin d'éviter de faire faillite. C'est pourquoi il a présenté à la Commission deux demandes d'autorisation de céder ou d'aliéner des véhicules lourds. Ces demandes ont fait l'objet de décisions distinctes⁹.

⁷ Pièce P-5

⁸ Pièce P-4

⁹ Décisions 2014 QCCTQ 3033 et 2014 QCCTQ 3060

[43] Il mentionne qu'il opère sa société 6388132 Canada inc. depuis 2005 sans jamais avoir eu de problème. Il a de plus suivi une formation de quatre heures portant sur la *Loi*, volet gestionnaire, incluant la vérification avant départ¹⁰. Il désire continuer à opérer ses entreprises et réitère qu'agir comme sous-traitant pour une entreprise de transport est beaucoup moins exigeant que d'opérer soit même une entreprise de transport.

[44] La Commission entend également le témoignage de M. Rajinder Singh. Il explique qu'il a agi pendant plusieurs années comme courtier en transport, mais que son entreprise, Services C.L.L., n'est plus en opération depuis 2010.

[45] Il explique que c'est M. Multani qui lui a demandé son aide pour démarrer une entreprise de transport et non l'inverse et qu'il a voulu partager son expérience et le conseiller. Il mentionne qu'il s'occupait essentiellement de la comptabilité et admet avoir été autorisé à signer les chèques. Il mentionne que son nom et son adresse courriel apparaît sur différents documents produits par M. Multani¹¹ soit à titre de contact ou de témoin.

[46] Quant à l'entente non signée produite par M. Multani¹² concernant un partenariat, il mentionne n'avoir jamais vu ce document avant le jour de l'audience.

[47] M. Rupinder Singh mentionne pour sa part avoir été engagé comme opérateur de chariot élévateur et répartiteur à temps partiel. Il mentionne avoir été mis à pied lors de la cessation des activités de 8330433¹³.

LE DROIT

[48] La *Loi* établit, à son article 1, que ses objets sont d'accroître la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[49] La SAAQ constitue un dossier 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*.

¹⁰ Pièce P-13

¹¹ Pièces P-9, P-10, P-12

¹² Pièce P-5

[50] L'article 12 de la *Loi* prévoit ce qui suit :

« La Commission attribue à une personne inscrite l'une des cotes de sécurité suivantes : « satisfaisant », « conditionnel » ou « insatisfaisant ».

Une cote de sécurité « satisfaisant » indique que la personne inscrite présente un dossier acceptable de conformité aux lois et règlements qui lui sont applicables en matière de sécurité et pour préserver l'intégrité des chemins ouverts à la circulation publique.

Une cote de sécurité « conditionnel » indique que le droit d'une personne inscrite de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd est assorti de conditions particulières en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui peuvent être corrigées par l'imposition de certaines conditions.

Une cote de sécurité « insatisfaisant » indique que la personne inscrite est jugée inapte à mettre en circulation ou à exploiter un véhicule lourd en raison d'un dossier qui, de l'avis de la Commission, démontre des déficiences qui ne peuvent être corrigées par l'imposition de conditions. »

[51] Les articles 26 à 30 de la *Loi* habilite la Commission à attribuer une cote de sécurité « conditionnel » et à imposer des conditions afin de corriger une déficience. Ces conditions peuvent viser les véhicules lourds, les qualifications des associés, des administrateurs, des dirigeants et des employés ou la gestion et l'exploitation de l'entreprise ou de toute entreprise acquise par la personne inscrite.

[52] La Commission peut également attribuer une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » à une personne lorsqu'elle évalue notamment que 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 ou si elle évalue que 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 *Loi*, du *Code de la sécurité routière*¹⁴ ou à une autre loi visée à l'article 23 de la *Loi*.

[53] De plus, selon l'article 27 de la *Loi*, deuxième alinéa, 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.

¹⁴ L.R.Q. c. C-24.2

[54] La Commission inscrit alors au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, l'associé, l'administrateur ou toute autre personne qui n'est pas déjà inscrit.

[55] 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.

[56] L'article 36 de la *Loi* prévoit que la Commission peut, lorsqu'elle exerce ses pouvoirs, considérer les inspections et les contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité et, le cas échéant, les mesures correctrices apportées par une personne inscrite.

L'ANALYSE ET LA CONCLUSION

[57] Le dossier a été transmis à la Commission puisque la SAAQ, selon sa politique administrative, a identifié 8330433 comme ayant un dossier dont le comportement présente un risque pour les usagers des chemins publics.

[58] L'objectif premier de la *Loi* est d'accroître la sécurité routière. Or, le présent dossier a été soumis à la Commission puisque le dossier PEVL de 8330433 établit que, au cours de la période comprise entre le 21 novembre 2011 et le 20 novembre 2013, 8330433 a accumulé dans la zone de comportement « Sécurité des véhicules » quatre mises hors service alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est de quatre.

[59] La preuve documentaire déposée démontre qu'entre le moment du transfert du dossier à la Commission et l'audience publique portant sur la vérification du comportement de 8330433, deux mises hors service se sont ajoutées. Le nombre de mises hors service est maintenant de six, alors que le seuil correspondant à son parc de véhicules est maintenant de cinq.

[60] La preuve établit que les déficiences dans le comportement de 8330433 concernent principalement la sécurité des véhicules. L'absence de calendrier d'entretien mécanique et de registre de la mesure des freins, le non-respect des délais pour les entretiens mécaniques obligatoires et le fait qu'aucune des défectuosités décelées par les contrôleurs routiers n'apparaisse sur les fiches de vérification avant départ démontrent sans équivoque des déficiences importantes de la part de 8330433 en ce qui concerne la sécurité des véhicules.

[61] M. Multani a clairement expliqué les circonstances particulières ayant entraîné le transfert du dossier PEVL de 8330433 à la Commission si peu de temps après son inscription au RPEVL par l'augmentation rapide de son parc de véhicules et de son manque de connaissances et d'expérience pour opérer une entreprise de cette importance, lui qui était habitué à agir comme sous-traitant pour d'autres entreprises de transport.

[62] Considérant ce qui précède, les déficiences constatées auraient pu amener la Commission à attribuer à 8330433 une cote de niveau « conditionnel » et lui imposer certaines mesures pour corriger ces déficiences.

[63] Toutefois, considérant que 8330433 n'est plus en opération depuis juin 2014 en raison de l'absence d'assurance et qu'elle désire se départir de la totalité de ses véhicules, la prise de mesures pour améliorer le comportement de 8330433 devient sans objet.

[64] Par conséquent, l'attribution d'une cote de sécurité de niveau « insatisfaisant » à 8330433 s'impose puisque les déficiences constatées ne peuvent être corrigées.

[65] Pour ce qui est de 6388132 Canada inc. et de 8504938 Canada inc., la Commission va maintenir leur cote de sécurité « satisfaisant » puisque rien dans la preuve soumise ne permet de conclure à des déficiences de la part de ces entreprises.

[66] En effet, 6388132 Canada inc. est inscrite au RPEVL de la Commission depuis 2005 et n'a jamais fait l'objet d'une convocation devant de la Commission et son dossier PEVL ne démontre aucune problématique particulière. Quant à 8504938 Canada inc., son dossier PEVL ne fait état d'aucun point.

[67] Qui plus est, le rapport de M. Émard démontre que M. Multani possède une bonne connaissance de ses obligations eu égard à la *Loi* et à la réglementation applicable au niveau de la sécurité des transports notamment eu égard aux heures de conduite et de repos, aux pratiques d'embauche, aux politiques d'entreprise incluant des sanctions graduées.

[68] De plus, M. Multani n'a pas attendu la décision de la Commission pour suivre une formation sur la *Loi* afin de parfaire ses connaissances. Son témoignage a d'ailleurs démontré qu'il est maintenant plus conscient de ses obligations en matière de gestion de la sécurité routière.

[69] Dans les circonstances, la Commission est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les pouvoirs que lui confère l'article 27 de la *Loi*, deuxième alinéa, et d'appliquer à M. Multani une cote de sécurité « insatisfaisant ».

[70] Quant à M. Rupinder Singh et M. Rajinder Singh, la Commission estime, considérant les circonstances particulières de la présente affaire, qu'il n'y a pas lieu non plus de leur appliquer une cote de sécurité « insatisfaisant ».

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE en partie la demande;

REMPLECE la cote de sécurité de 8330433 Canada inc. portant la mention « satisfaisant » par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** »;

INTERDIT à 8330433 Canada inc. de mettre en circulation ou d'exploiter des véhicules lourds;

MAINTIENT la cote de sécurité de niveau « satisfaisant » attribué à 6388132 Canada inc. et à 8504938 Canada inc. au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission.

Annick Poirier, avocate
Membre de la Commission

p. j. Avis de recours

c. c. M^e Pascale McLean, avocate de la Direction des Services juridiques et secrétariat
de la Commission des transports du Québec

M^e Franco Iezzoni, avocat de Rajinder Singh et Rupinder Singh

**ANNEXE
AVIS IMPORTANT**

Veuillez 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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

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