

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2019 QCCTQ 0145

DATE DE LA DÉCISION : 20190116

DATE DE L'AUDIENCE : 20181128, à Montréal et Québec
(Visioconférence)

NUMÉROS DES DEMANDES : 465030 et 465042

OBJET DES DEMANDES : Vérification du comportement d'un
propriétaire et exploitant de véhicules lourds
et
Évaluation du comportement d'un conducteur
de véhicules lourds

MEMBRE DE LA COMMISSION : Stéphane Bergevin

Gestion O. Kaiser inc.

et

Oliver Kaiser (Administrateur et conducteur)

Personnes visées

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine le comportement de Gestion O. Kaiser inc. (Gestion), à titre de propriétaire et d'exploitant¹, 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*² (la *Loi*).

[2] La Commission doit aussi décider si le dossier personnel de conducteur de véhicules lourds³ de M. Oliver Kaiser (M. Kaiser) présente des déficiences pouvant affecter son droit de conduire un véhicule lourd.

¹ Demande 465030.

² RLRQ, c. P-30.3.

³ Demande 465042.

[3] Enfin, dans le dossier 584028, la Commission doit aussi décider sur la demande de Gestion de céder un véhicule lourd. Le 30 novembre 2018, la Commission a rendu jugement relativement à cette demande⁴.

[4] L'ensemble de ces dossiers procèdent sous une preuve commune.

[5] À l'audience tenue le 28 novembre 2018, Gestion et M. Kaiser sont présents et, par choix, non représentés par avocat. La Direction des affaires juridiques de la Commission (DAJ) est représentée par M^e Émilie Belhumeur.

LES FAITS

Preuve de la DAJ

[6] Les déficiences reprochées à Gestion, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, sont énoncées à l'Avis d'intention et de convocation, daté du 18 avril 2018 (l'Avis), que la DAJ lui a transmis conformément au premier alinéa de l'article 37 de la *Loi*. Le rapport de vérification de comportement, traitement administratif, en date du 18 juillet 2017, préparé par la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission (DSCI) ainsi que ses annexes sont joints à l'Avis et déposés au dossier.

[7] La Commission est saisie de la présente affaire puisque le dossier de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds (dossier PEVL) de Gestion établit que, au cours de la période du 24 mars 2015 au 23 mars 2017, Gestion a dépassé le seuil applicable à la zone de comportement « Sécurité des opérations » en accumulant 27 points, alors que le maximum à ne pas atteindre est de 24.

[8] De plus, la Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ) a de nouveau soumis le dossier à la Commission puisque le dossier PEVL de Gestion établit que, au cours de la période du 9 août 2016 au 8 août 2018, Gestion a dépassé le seuil applicable à la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » en accumulant 35 points, alors que le maximum à ne pas atteindre est de 15.

⁴ *Gestion O. Kaiser* (30 novembre 2018) n° 2018 QCCTQ 2868 (Commission des transports du Québec).

[9] Les événements considérés pour établir ces déficiences sont énumérés au relevé périodique de comportement communément appelé PEVL. Ce document est constitué par la 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*.

[10] L'Avis indique que la Commission a entre autres l'intention d'analyser le comportement de Gestion à l'égard du respect des obligations légales et réglementaires imposées dans le cadre de la *Loi*, et qu'elle entend plus particulièrement examiner les faits et événements suivants pour lesquels elle souhaite obtenir les observations de Gestion :

- 2 infractions concernant des signalisations non respectées;
- 2 infractions concernant des feux rouges;
- 1 infraction concernant un excès de vitesse;
- 1 infraction concernant un panneau d'arrêt;
- 1 infraction concernant une vue obstruée ou conduite gênée;
- 2 infractions concernant la liste de défauts;
- 1 infraction concernant une conduite sous sanction;
- 1 infraction concernant la ronde de sécurité.

[11] Le dossier d'évaluation du comportement à titre de conducteur de véhicules lourds de M. Kaiser est également transféré devant la Commission.

[12] Les déficiences qui lui sont reprochées, à titre de conducteur de véhicules lourds, sont énoncées à l'Avis que la DAJ lui a transmis le 18 avril 2018. Le rapport d'intervention auprès d'un conducteur de véhicules lourds, traitement administratif, daté du 29 mai 2017, préparé par le DSCI ainsi que ses annexes sont joints à l'Avis et déposés au dossier.

[13] Pour la période du 25 mars 2015 au 24 mars 2017, le dossier de suivi du comportement du conducteur de véhicules lourds constitué par la SAAQ (dossier CVL) révèle les infractions suivantes :

- 1 infraction concernant un feu rouge;
- 1 infraction concernant un excès de vitesse;
- 1 infraction concernant la ronde de sécurité.
- 1 infraction concernant la liste de défauts;
- 1 infraction concernant une signalisation non respectée;
- 1 infraction concernant une conduite sous sanction.

[14] Ainsi, à la zone « Sécurité des opérations », 16 points sont inscrits sur un seuil de 12 points à ne pas atteindre et à la zone « Comportement global du conducteur », 16 points sont inscrits sur un seuil de 14 à ne pas atteindre.

[15] Une mise à jour du dossier PEVL, datée du 14 novembre 2018, couvrant la période du 15 novembre 2016 au 14 novembre 2018, et une mise à jour du dossier CVL, également datée du 14 novembre 2018, couvrant la même période précitée, sont déposées lors de l'audience.

[16] Geneviève Labrie, technicienne en administration à la SAAQ, compare le dossier PEVL de Gestion, daté du 23 mars 2017, l'état du dossier CVL de M. Kaiser, daté du 24 mars 2017, ainsi que les mises à jour des dossiers PEVL et CVL datées du 14 novembre 2018. Elle indique à la Commission les ajouts et les retraits qui ont été inscrits au dossier PEVL et au dossier CVL entre ces deux dates.

[17] La mise à jour du dossier PEVL indique que depuis le transfert du dossier à la Commission, à la zone de comportement « Sécurité des opérations », six événements ont été retirés en raison du déplacement de la période mobile de deux ans et cinq événements ont été ajoutés.

[18] Quant au dossier CVL, la mise à jour indique que depuis le transfert du dossier à la Commission, à la zone de comportement « Sécurité des opérations », deux événements ont été retirés en raison du déplacement de la période mobile de deux ans et un événement a été ajouté.

[19] Entre le 14 avril 2015 et le 13 août 2018, la SAAQ a transmis à Gestion et à M. Kaiser des lettres les avertissant entre autres de la détérioration de leurs dossiers et des avis de transmission de leurs dossiers à la Commission.

Preuve des personnes visées

[20] M. Kaiser témoigne tant à titre personnel qu'à titre de gestionnaire et dirigeant de Gestion. Il exploite Gestion depuis environ dix ans. Sa conjointe travaille avec lui, et il n'a présentement qu'un employé à temps partiel.

[21] Il mentionne que Gestion effectue des livraisons de pain, principalement dans la région métropolitaine.

[22] Les déplacements s'effectuent principalement dans un rayon de 160 km du port d'attache de l'entreprise.

[23] Gestion a déjà eu plusieurs conducteurs et plusieurs véhicules lourds. M. Kaiser indique que sa compagnie a grandi trop rapidement.

[24] En conséquence, en 2018, il s'est départi de toutes ses routes de pain. À l'audience, M. Kaiser mentionne qu'il n'a plus qu'un véhicule lourd que Gestion souhaite vendre, et pour lequel la Commission l'a autorisé à le faire, tel qu'indiqué au paragraphe [3] des présentes.

[25] M. Kaiser veut dorénavant utiliser des camions qui ne sont pas considérés comme étant des véhicules lourds au sens de la *Loi*. Il explique à la Commission qu'il peut faire ses transports à partir de camion qui sont plus petits.

[26] M. Kaiser mentionne que son mécanicien externe s'occupe de l'entretien et des réparations de son véhicule lourd.

[27] Il indique que ses camions ont fait l'objet dans le passé d'une vérification mécanique périodique chez un mandataire de la SAAQ tous les ans. Quant aux vérifications préventives, il indique qu'« il n'y avait pas de fréquence préétablie ». Ses réponses démontrent qu'il ne sait pas qu'il faut les faire tous les six mois.

[28] Quant à l'embauche de nouveaux conducteurs, il explique sa façon de procéder, soit d'abord une entrevue, suivi d'une vérification du permis de conduire de la personne concernée auprès de la SAAQ. Ce processus se conclut par un test sur route.

[29] Il explique qu'il y a eu, chez ses chauffeurs de véhicules lourds, au cours des dernières années, un taux de rotation élevé, ce qui peut expliquer en partie, selon lui, certaines des déficiences reprochées.

[30] Étant, de façon générale, en contact avec chacun de ses chauffeurs chaque jour, toute infraction lui était immédiatement rapportée. Dépendant de la nature de celle-ci, le chauffeur ou Gestion en assumait les coûts.

[31] M. Kaiser se souvient des circonstances précises entourant certains événements inscrits à son dossier CVL et au dossier PEVL de l'entreprise, et a également oublié quelques-uns d'entre eux.

[32] Lorsque questionné sur l'infraction du 7 décembre 2016, à l'effet que l'exploitant n'a pas placé dans le véhicule les listes de déficiences applicables au véhicule, il indique qu'il avait compris que son employé avait mal rempli le cahier.

[33] Le constat d'infraction indique cependant que *« lors de l'interception, le conducteur m'a montré un vieux livret de rapport d'inspection de véhicule lourd ... pas conforme à l'article 197.0.3 du règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers. De plus, il n'y avait aucune liste de déficiences à bord du véhicule. Le conducteur m'a déclaré qu'il a toujours eu le même genre de livret et que son employeur ne l'avait pas informé ou formé sur le nouveau règlement »*.

[34] Il commente les infractions du 2 juin 2018 où *« l'exploitant a laissé conduire un véhicule lourd alors que le rapport de ronde de sécurité n'était pas conservé à bord »*, et celles du 8 juin 2018, à l'effet que le conducteur n'a pas conduit le véhicule lourd à un poste de contrôle et que l'exploitant *« a omis de dresser un document dans lequel sont inscrits, pour chaque jour, les renseignements prévus à l'article 30 du règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds »*.

[35] Il indique qu'il n'était pas content, car deux conducteurs différents avaient fait, selon lui, la même chose.

[36] Or, le constat d'infraction du 2 juin 2018 indique que le livret pour la ronde de sécurité est non conforme et *« que le conducteur n'avait pas la liste 1 Véhicule Lourd. Cette modification au Règlement est en vigueur depuis le 20 novembre 2016. Il faut noter que l'exploitant a déjà reçu un constat d'infraction pour ne pas avoir la liste 1 à bord du camion, soit le 2016-12-07. De plus, il a déjà reçu un avertissement, le 2017-01-04 pour ne pas avoir de ronde de sécurité conforme. »*.

[37] M. Kaiser indique à l'audience qu'il n'est pas au courant du changement dans la réglementation en novembre 2016.

[38] Le constat d'infraction du 8 juin 2018 indique entre autres que « *l'exploitant contrevenait à l'article 30 du règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds en omettant de dresser un document dans lequel sont inscrits, pour chaque jour, les renseignements prévus à cet article* »

[39] De plus, « *... le conducteur ... ne comptabilisait pas ses heures réelles ... au moment de l'interception à 17h51, son poste de travail était donc rendu à 13h51. Aucune période de repos n'avait été prise pendant ce poste.*»

[40] Lorsque questionné plus tôt par la Commission à ce sujet, M. Kaiser indique qu'il croit que le nombre maximal d'heures pendant lesquelles un conducteur de véhicule lourd peut conduire dans une journée est de 12 heures. Il ignore le nombre d'heures de travail maximal pour un conducteur de véhicule lourd dans une journée.

[41] Quant à l'infraction de conduite sous sanction du 14 février 2017, il indique qu'il avait un employé qui travaillait pour lui et qu'il l'a quitté pendant la période où il avait une suspension de permis de trois mois. Il a décidé quand même de conduire le véhicule lourd à ce moment, et a été intercepté.

[42] Il indique ne pas avoir suivi de formation sur la *Loi*, et indique qu'il a appris beaucoup de choses sur la *Loi* surtout au cours de la dernière année par le biais des infractions de Gestion. Il reconnaît les lacunes démontrées par certaines infractions.

[43] Quant à la ronde de sécurité, il croit que la responsabilité de remplir la liste de sécurité appartient au locateur du véhicule lourd, et non à lui à titre d'exploitant. Il indique qu'il vérifiait les registres de ses véhicules lourds une fois aux deux/trois semaines.

LE DROIT

[44] L'article 1 de la *Loi* énonce qu'elle établit des règles particulières applicables aux conducteurs de véhicules lourds dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

[45] 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*.

[46] L'article 26 de la *Loi* habilite la Commission à évaluer si une personne met en péril ou en danger la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ces chemins.

[47] La Commission peut imposer une cote de sécurité « **conditionnel** » et 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.

[48] Suivant les articles 26, 32.1 et 42 de la *Loi*, la Commission peut faire enquête pour déterminer si les pratiques d'une personne mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins. Les événements pris en considération pour démontrer les déficiences d'un tel conducteur ou d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds sont établis à partir des données obtenues du dossier de conduite que constitue la SAAQ sur tout conducteur de véhicules lourds ou tout propriétaire ou exploitant de véhicules lourds.

[49] Le premier alinéa de l'article 31 de la *Loi* habilite la Commission à imposer à un conducteur de véhicules lourds des conditions afin de corriger un comportement déficient et à prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable.

[50] Le deuxième alinéa de l'article 31 de la *Loi* permet à la Commission d'ordonner à la SAAQ d'interdire la conduite d'un véhicule lourd à un conducteur qu'elle juge inapte à conduire en raison d'un comportement déficient qui ne peut être corrigé par l'imposition de conditions. Une personne ainsi interdite ne peut plus conduire un véhicule lourd tant que la Commission n'a pas levé son interdiction.

L'ANALYSE

[51] La Commission doit examiner et déterminer si les faits et gestes ou événements mis en preuve illustrent un comportement présentant un risque pour les usagers des

chemins publics de la part de Gestion, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, et de M. Kaiser, à titre de conducteur.

[52] Le cas échéant, la Commission décidera si les déficiences peuvent être corrigées ou non par l'imposition de certaines conditions.

[53] Le dossier PEVL de Gestion et le dossier CVL de M. Kaiser ont été transmis à la Commission puisque la SAAQ, selon sa politique administrative, a identifié Gestion et M. Kaiser comme ayant des dossiers dont le comportement présente un risque pour les usagers des chemins publics.

Dossier PEVL de Gestion

[54] Le dossier PEVL de Gestion établit que, au cours de la période du 24 mars 2015 au 23 mars 2017, Gestion a dépassé le seuil applicable à la zone de comportement « Sécurité des opérations » en accumulant 27 points, alors que le maximum à ne pas atteindre est de 24.

[55] Le dossier PEVL de Gestion établit de plus que, au cours de la période du 9 août 2016 au 8 août 2018, Gestion a dépassé le seuil applicable à la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » en accumulant 35 points, alors que le maximum à ne pas atteindre est de 15.

[56] La diminution du seuil applicable à la zone de comportement « Comportement global de l'exploitant » qui est passé d'un maximum à ne pas atteindre de 29 points en mars 2017 à 15 points en août 2018 semble reliée principalement à la diminution du nombre de véhicules lourds détenus et/ou exploités par Gestion.

[57] La preuve démontre une problématique récurrente d'absence de connaissances de la *Loi*, de même que d'absence de documents requis, telles que des fiches journalières, et d'utilisation de documentation erronée.

[58] La preuve a entre autres démontré que dès le 7 décembre 2016, Gestion avait un problème de documentation non conforme. En effet, le constat d'infraction indique que « *lors de l'interception, le conducteur m'a montré un vieux livret de rapport d'inspection de véhicule lourd ... pas conforme à l'article 197.0.3 du règlement sur les*

normes de sécurité des véhicules routiers. De plus, il n'y avait aucune liste de défauts à bord du véhicule. Le conducteur m'a déclaré qu'il a toujours eu le même genre de livret et que son employeur ne l'avait pas informé ou formé sur le nouveau règlement ».

[59] Cette problématique n'est toujours pas corrigée, plus d'un an et demi plus tard, car l'infraction du 2 juin 2018 est à l'effet que « *l'exploitant a laissé conduire un véhicule lourd alors que le rapport de ronde de sécurité n'était pas conservé à bord* ».

[60] De plus, l'infraction du 8 juin 2018, indique que le conducteur n'a pas conduit le véhicule lourd à un poste de contrôle et que l'exploitant « *a omis de dresser un document dans lequel sont inscrits, pour chaque jour, les renseignements prévus à l'article 30 du règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* ».

[61] Aussi, lorsqu'interrogé à l'audience, M. Kaiser indique qu'il croit que le nombre maximal d'heures pendant lesquelles un conducteur de véhicule lourd peut conduire dans une journée est de 12 heures. Il ignore le nombre d'heures de travail maximal pour un conducteur de véhicule lourd dans une journée.

[62] En conséquence, de l'avis de la Commission, la nature des infractions commises et les explications fournies par M. Kaiser indiquent une problématique au niveau du respect du *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*⁵ et du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*⁶ (collectivement, les « *Règlements* »).

[63] La preuve révèle également des manquements et des déficiences au niveau des connaissances de M. Kaiser en regard de ses obligations à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, ainsi qu'au niveau de sa connaissance de la *Loi* et des *Règlements*.

[64] La Commission est donc d'avis que Gestion, à titre de propriétaire et d'exploitant, présente des comportements déficients en regard de la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et que cela met en danger la sécurité des usagers de la route.

⁵ RLRQ, chapitre C-24.2, r. 28.

⁶ RLRQ, chapitre C-24.2, r. 32.

[65] La responsabilité du respect de la *Loi* et des *Règlements* revient à l'administrateur qui administre dans les faits Gestion. M. Kaiser se doit de prendre les mesures nécessaires pour en assurer le respect.

[66] Une connaissance accrue de ses obligations, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, lui permettrait de mettre en place des procédures pour assurer la gestion sécuritaire de ses activités de transport, de faire en sorte que les registres et les dossiers soient tenus, que les vérifications avant départ soient faites, que les *Règlements* soient respectés et que la documentation requise soit produite et conforme, le tout conformément à la *Loi* et à la réglementation en vigueur.

[67] De même, il est de la responsabilité d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds de faire preuve de diligence envers ses conducteurs et d'appliquer de façon constante un suivi sur leur comportement sur la route et de prendre toutes les mesures requises pour accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et assurer l'intégrité de ces chemins.

[68] Considérant ce qui précède, la Commission est d'avis que les déficiences constatées justifient la modification de la cote de sécurité routière de Gestion par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » et nécessitent l'imposition de conditions afin de lui donner l'occasion corriger les déficiences constatées.

Dossier CVL de Oliver Kaiser

[69] L'analyse du dossier CVL de M. Kaiser qu'à la zone « Sécurité des opérations », 16 points sont inscrits sur un seuil de 12 points à ne pas atteindre et à la zone « Comportement global du conducteur », 16 points sont inscrits sur un seuil de 14 à ne pas atteindre, le tout pour la période du 25 mars 2015 au 24 mars 2017.

[70] Le témoignage de M. Kaiser révèle qu'il ne maîtrise pas les obligations reliées à un conducteur de véhicules lourds.

[71] Entre autres,, lorsque questionné par la Commission, M. Kaiser indique qu'il croit que le nombre maximal d'heures pendant lesquelles un conducteur de véhicule lourd peut conduire dans une journée est de 12 heures. Il ignore le nombre d'heures de travail maximal pour un conducteur de véhicule lourd dans une journée.

[72] La preuve démontre donc une problématique en ce qui concerne les vérifications avant départ et des manquements de façon générale eu égard à la *Loi* et aux règles de la sécurité routière.

[73] Certaines infractions ont même été commises en toute connaissance de cause dans le non-respect de la *Loi* et de la réglementation en vigueur. En effet, la preuve démontre que M. Kaiser a décidé sciemment de conduire un véhicule lourd alors qu'il avait, à ce moment, une suspension de permis de trois mois.

[74] La Commission est donc d'avis que la nature des infractions inscrites au dossier de comportement du conducteur de véhicules lourds de M. Kaiser révèle un comportement à tout le moins déficient notamment en ce qui concerne sa connaissance de la *Loi*.

[75] La Commission estime également qu'une formation sur la ronde de sécurité est de nature à rappeler à M. Kaiser son devoir de comportement sécuritaire avant qu'il ne prenne le volant d'un véhicule lourd. Ceci devrait diminuer ses infractions relatives au *Code de la sécurité routière*⁷ à l'avenir et accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique.

LA CONCLUSION

[76] La Commission conclut que les déficiences constatées mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique.

[77] Les déficiences constatées peuvent être corrigées par l'imposition de conditions à Gestion, à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds, et à M. Kaiser, à titre de conducteur. En conséquence, la Commission va modifier la cote de sécurité routière de Gestion par une cote portant la mention « **conditionnel** » et imposer les mesures appropriées afin de remédier à ses déficiences.

[78] Relativement au dossier conducteur de Oliver Kaiser, la Commission est d'avis que l'imposition d'une formation portant sur la ronde de sécurité en vertu de la *Loi* à Oliver Kaiser est de nature à corriger les déficiences constatées.

⁷ RLRQ, c. C-24.2.

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

Dans la demande 410983

ACCUEILLE la demande de vérification du comportement de Gestion O. Kaiser inc.;

MODIFIE la cote de sécurité de Gestion O. Kaiser inc. portant la mention « **satisfaisant** » par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** »;

ORDONNE à Gestion O. Kaiser inc. de faire suivre à son administrateur, Oliver Kaiser, une formation d'une **durée minimale de six heures** portant sur les obligations d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds selon la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, volet gestionnaire, auprès d'un formateur reconnu en sécurité routière, **au plus tard le 16 avril 2019;**

ORDONNE à Gestion O. Kaiser inc. de transmettre les attestations des formations qui auront été suivies à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission, à l'adresse ci-après mentionnée, et ce, **au plus tard le 16 avril 2019;**

Dans la demande 470904

ACCUEILLE la demande d'évaluation du comportement du conducteur Oliver Kaiser;

ORDONNE à Oliver Kaiser de suivre une formation d'une **durée minimale de quatre heures** portant sur la ronde de sécurité, auprès d'un formateur reconnu en sécurité routière, et ce, **au plus tard le 16 avril 2019;**

ORDONNE

à Oliver Kaiser de transmettre les attestations des formations qu'il aura suivies à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission des transports du Québec, à l'adresse mentionnée ci-après, et ce, **au plus tard le 16 avril 2019.**

Stéphane Bergevin, avocat
Juge administratif

COORDONNÉES DE LA COMMISSION

Direction des services à la clientèle et de l'inspection
Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e 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>⁸

p. j. Avis de recours

c. c. M^e Émilie Belhumeur, pour la Direction des affaires juridiques de la Commission de la Commission des transports du Québec

⁸ Les établissements, formateurs et services mentionnés dans ce répertoire sont proposés à titre informatif seulement. La Commission n'assume aucune responsabilité à l'égard du contenu du répertoire et de la qualité des services offerts. La personne qui consulte le répertoire a donc la responsabilité de faire les vérifications nécessaires pour s'assurer d'obtenir un service qui répond à ses exigences et attentes.

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 :

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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 :

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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