

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2019 QCCTQ 0855

DATE DE LA DÉCISION : 20190329

DATE DE L'AUDIENCE : 20180704, à Montréal et en visioconférence à Québec et Amqui

NUMÉRO DE LA DEMANDE : 429816

OBJET DE LA DEMANDE : Vérification du comportement d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds

MEMBRE DE LA COMMISSION : Linda Giroux

9164-8162 Québec inc.

(NIR : R-043395-4)

et

Gaétane Bérubé

(Administratrice)

et

Raynald Ayotte

(Administrateur *de facto*)

Personnes visées

DÉCISION

APERCU

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) évalue le comportement de 9164-8162 Québec inc. (9164) à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (la LPECVL)¹.

¹ RLRQ, c. P-30.3. Voir art. 26-30, 31, 32.1 et 42.

[2] Selon les renseignements inscrits à l'*État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises*, 9164 est immatriculée depuis le 24 janvier 2006. Madame Gaétane Bérubé (Mme Bérubé) est présidente et secrétaire de 9164; elle en est la seule dirigeante. De plus, elle est l'unique administratrice.

[3] L'adresse du domicile de 9164 correspond à son terminus d'attache. Il s'agit de la résidence de Mme Bérubé et de son conjoint, monsieur Raynald Ayotte (M. Ayotte) qui est à l'emploi de l'entreprise comme seul conducteur de véhicules lourds.

[4] Selon le Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (le Registre), tenu par la Commission², la cote de sécurité de 9164 porte la mention « **satisfaisant** ». Elle est assortie de la mention « non audité ».

[5] 9164 est spécialisée dans le transport d'animaux vivants, principalement des moutons, des fermes où ils sont pris en charge vers les abattoirs ou les établissements qui effectuent la vente d'animaux par encan. Ses services peuvent être requis par des organismes tels que l'Union des producteurs agricoles et les Coop agricoles.

[6] 9164 est propriétaire d'un camion et de trois remorques à étages doubles spécialement conçues pour le chargement et le transport d'un maximum de 150 moutons.

[7] Les mouvements de transport s'effectuent du terminus d'attache vers Saint-Hyacinthe, Québec, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie. Une proportion de ses déplacements se fait au-delà du rayon de 160 km du terminus d'attache.

[8] La Commission doit répondre aux questions suivantes :

- Existe-t-il des manquements de 9164 à ses obligations de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds?
- La Commission doit-elle modifier la cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » de 9164 et la remplacer par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** », et si oui, doit-elle appliquer cette cote à Mme Bérubé, à titre d'administratrice de 9164, qui y exerce une influence déterminante?
- Est-ce que M. Ayotte agit à titre d'administrateur *de facto* de 9164, qui y exerce une influence déterminante?

² Art. 4 LPECVL.

[9] La Direction des affaires juridiques de la Commission (la DAJ) recommande de modifier la cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » de 9164 et de la remplacer par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** ». Elle recommande également d'appliquer cette cote à Mme Bérubé, à titre d'administratrice de 9164. Elle plaide que M. Ayotte, agit à titre d'administrateur *de facto* de 9164 et expose que la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » lui est attribuée comme personne inscrite au Registre.

[10] M^e Denis Tremblay, avocat des personnes visées, invoque de maintenir la cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » de 9164, ou sinon, de la modifier et de la remplacer par une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » avec imposition de faire suivre des formations. Il plaide que M. Ayotte n'est pas un administrateur *de facto* de 9164.

[11] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission modifie la cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » de 9164 et la remplace par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** ». Elle applique de plus cette cote à Mme Bérubé, à titre d'administratrice de 9164, qui y exerce une influence déterminante. Enfin, elle confirme la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » attribuée à M. Ayotte.

ANALYSE

Généralités

[12] Les articles 26, 32.1 et 42 de la *LPECVL* autorisent la Commission à faire enquête pour déterminer si les agissements d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique ou compromettent l'intégrité de ces chemins.

[13] La Société de l'assurance automobile du Québec (la SAAQ) constitue un dossier de comportement sur tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds (le Dossier PEVL), en vertu de l'une de ses politiques administratives³. La SAAQ transmet à la Commission le Dossier PEVL d'un propriétaire ou exploitant de véhicules lourds, qui vise une période spécifique, dans diverses circonstances. Il en est ainsi notamment lorsqu'un propriétaire ou exploitant atteint ou dépasse au moins un des seuils établis dans différentes zones de comportement au cours d'une période de 24 mois.

³ Art. 22-25 *LPECVL*.

[14] Lorsque, dans de telles circonstances, elle évalue le comportement d'une personne qui est soit propriétaire, soit exploitant de véhicules lourds ou encore les deux, la Commission examine le Dossier PEVL de cette personne transmis par la SAAQ. Elle examine aussi toute mise à jour de ce Dossier PEVL (la Mise à jour PEVL) déposée en preuve, qui cible une période de 24 mois postérieure à celle du dossier PEVL transmis. La Commission prend toutefois en compte l'ensemble de la preuve, afin de rendre sa décision.

[15] La cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » entraîne pour la personne inscrite à qui cette cote est attribuée, une interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd.⁴

[16] La Commission peut de plus imposer une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » à tout administrateur d'une personne inscrite au Registre, dont elle estime l'influence déterminante, lorsqu'elle attribue une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » à la personne inscrite à ce Registre⁵. Elle peut également imposer une cote de sécurité « **insatisfaisant** » à tout administrateur *de facto* de la personne inscrite, qui y exerce une influence déterminante.

[17] À l'audience, la DAJ fait témoigner madame Harmonie Bernier-Danis (Mme Bernier-Danis), technicienne à la SAAQ, sur le contenu du Dossier PEVL de 9164 et de la Mise à jour PEVL. La Commission entend également les témoignages de M. Ayotte et de Mme Bérubé.

Existe-t-il des manquements de 9164 à ses obligations de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds ?

Dossier PEVL de 9164 et Mise à jour PEVL

[18] La DAJ dépose en preuve le Dossier PEVL de 9164 visant la période du 20 octobre 2014 au 19 octobre 2016. Elle produit également la Mise à jour PEVL portant sur la période du 21 juin 2016 au 20 juin 2018. De plus, la DAJ dépose des compléments d'information relatifs aux infractions reprochées et le *Sommaire d'intervention de contrôle routier du Québec*. Enfin, la DAJ produit le *Rapport de vérification de comportement* préparé par monsieur Gilles Doumi, inspecteur à la Direction des services à la clientèle et de l'inspection de la Commission, ainsi qu'un extrait du registre de la Commission concernant l'attribution de la cote de sécurité « insatisfaisant » à M. Ayotte.

⁴ Art. 12, al. 1 *LPECVL*.

⁵ Art. 27, al. 2 *LPECVL*.

[19] Selon le dossier PEVL de 9164, cette société a dépassé le seuil de 15 points à ne pas atteindre à la zone « Comportement global de l'exploitant », alors que 19 points y sont cumulés.

[20] Les événements suivants sont inscrits au Dossier PEVL de 9164. On y retrouve dans la zone « Sécurité des opérations » une infraction concernant une signalisation non respectée et une infraction relative à une fiche journalière. De plus, deux infractions portant sur une surcharge axiale sont inscrites dans la zone « Charges et dimensions », l'une avec le statut « émis » et l'autre avec le statut « coupable ». Enfin, 9164 est impliquée dans un accident avec blessés.

[21] La Mise à jour PEVL indique que 13 points sont cumulés, alors que le seuil à ne pas atteindre est de 15 points, à la zone « Comportement global de l'exploitant ».

[22] Les deux infractions apparaissant dans la zone « Sécurité des opérations » sont retirées dans la Mise à jour PEVL en raison de la période postérieure qu'elle vise. Une infraction est ajoutée, car 9164, à titre d'exploitant d'un véhicule lourd, ne s'est pas assurée de la réception des fiches journalières dans les délais prévus à la réglementation.

[23] Dans la zone « Charges et dimensions », les deux infractions ont dorénavant le statut « coupable ». Quant à l'accident qui apparaissait dans le Dossier PEVL de 9164, il ne se retrouve plus dans la Mise à jour PEVL, car plus de deux ans se sont écoulés. Enfin, à la suite d'une inspection en entreprise faite auprès de 9164, le 7 février 2018, six points sont pondérés sur un seuil de 11 points à ne pas atteindre dans la zone « Résultats des inspection(s) en entreprise », et ce, à titre de propriétaire de véhicules lourds.

Témoignage de M. Ayotte

[24] M. Ayotte témoigne pour décrire les circonstances entourant les événements inscrits au Dossier PEVL de 9164 à la Mise à jour PEVL.

[25] L'infraction relative à une signalisation non respectée est délivrée à la suite de la conduite d'un ensemble routier par son fils Michel sur un chemin public alors que la signalisation installée par la personne responsable de l'entretien interdit la circulation de ce véhicule lourd. M. Ayotte explique que son fils le remplace comme conducteur, car il a subi une intervention chirurgicale et est au repos.

[26] Son fils décide de poursuivre sa route malgré le panneau visible avec feux clignotants jaunes en fonction qui indique l'interdiction de circulation avec un véhicule

lourd. Il prend cette décision, car la ferme où il se rend pour y charger des moutons est située au-delà de ce panneau. Il ne fait pas le détour requis.

[27] Une infraction avec statut « coupable » survient le 14 mars 2017, alors que 9164 ne s'est pas assurée de la réception des fiches journalières dans les délais prescrits par règlement. M Ayotte mentionne qu'il doit retirer les feuilles jaunes du livret de fiches journalières tous les 14 jours et les remettre à Mme Bérubé.

[28] Deux infractions sont reprochées à 9164 en août et septembre 2016 pour avoir laissé circuler un véhicule lourd sans permis spécial, alors que la charge pour un essieu de 3 800 kg excède celle permise de 2900 kg. M. Ayotte indique qu'il conduit alors un ensemble routier composé d'un camion muni d'un essieu avec simples roues qui tire une remorque à étages doubles spécialement conçus pour le transport d'un maximum de 150 moutons.

[29] Il explique que les moutons ne sont pas attachés. Avec l'entrée de l'air froid provenant de l'extérieur, ils se déplacent vers l'avant de la remorque, ce qui crée une surcharge sur l'essieu à simples roues du camion. Par ailleurs, il ajoute qu'avant de prendre la route, il y a respect des normes de charge axiale. Toutefois, la pesée sur la route se faisant rapidement, les animaux ne sont pas alors replacés vers l'arrière de la remorque, ce qui entraîne une surcharge axiale.

[30] Afin d'éviter la survenance de nouvelles infractions pour surcharge axiale, M. Ayotte explique que, en décembre 2016, l'entreprise a acheté un camion neuf muni d'un essieu à roues doubles.

[31] Il décrit les circonstances particulières de l'accident avec blessés alors qu'il circule, selon le *Rapport d'accident de véhicules routiers*, dans des conditions de visibilité nulle due à un corridor de poudrerie. Alors qu'il circule lentement derrière une charrie, une voiture entre en collision avec la voiture qui suit l'ensemble routier. Par la suite, cette voiture emboutit l'arrière de la remorque. M. Ayotte déclare n'avoir rien à se reprocher à l'égard de cet accident.

[32] À l'égard de l'infraction reprochée à 9164 pour ne pas avoir reçu de la part de M. Ayotte les fiches journalières à l'endroit déterminé pour leur conservation, il explique qu'il doit arracher la feuille jaune du livret de fiches journalières tous les 14 jours.

[33] Enfin, deux infractions pour non-conformité des dossiers de véhicules lourds/entretien maintenus par 9164 sont émises, alors que des documents requis sont

manquants et que les dossiers vérifiés sont non conformes, tel que reflété dans le *Rapport d'intervention en entreprise* (le Rapport d'intervention) délivré le 7 février 2018 par Contrôle routier Québec. M. Ayotte déclare avoir été présent pendant un certain temps lors de cette intervention en entreprise. Par ailleurs, il ajoute que l'entreprise a transmis un plaidoyer de non-culpabilité et que l'audition n'a pas été encore tenue. Enfin, il déclare remettre dorénavant à Mme Bérubé tous les documents relatifs aux réparations effectuées sur les véhicules lourds de l'entreprise.

[34] La Commission constate l'amélioration du Dossier PEVL de 9164 avec le temps. En effet, aucun des seuils dans les différentes zones de comportement n'est atteint ou dépassé selon la Mise à jour PEVL. Toutefois, 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 entreprise ou d'une personne visée, mais constituent plutôt un outil permettant à la SAAQ de déceler les cas problématiques et de les soumettre à la Commission.

[35] La Commission doit examiner et déterminer si les faits et gestes ou événements mis en preuve illustrent un comportement déficient de la part de 9164 à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds et, le cas échéant, si les manquements peuvent être corrigés ou non par l'imposition de certaines conditions.

Témoignage de Mme Bérubé

[36] Lors de son témoignage, Mme Bérubé n'apporte aucune observation ni explication additionnelle à l'égard des circonstances entourant les événements inscrits au Dossier PEVL de 9164 et à la Mise à jour PEVL.

[37] Elle est la conjointe de M. Ayotte depuis 30 ans. Alors que celui exploite une entreprise individuelle de transport jusqu'en 2005, elle s'occupe de la tenue et la gestion de ses dossiers. Elle exerce alors et elle continue d'exercer le métier de cuisinière à l'extérieur de la résidence du couple.

[38] Mme Bérubé confirme être responsable des tâches suivantes au sein de 9164 : le paiement des factures de réparation des véhicules lourds, l'émission de chèques provenant du compte bancaire de l'entreprise et le versement de dépôts dans ce compte, la tenue et la conservation des dossiers des véhicules lourds, la conservation des fiches journalières, la validation du permis de conduire de M. Ayotte et la conservation d'une copie de son permis.

[39] Elle déclare se fier à M. Ayotte à l'égard du travail qu'il effectue comme conducteur de véhicules lourds ayant 45 ans d'expérience. Par ailleurs, elle confirme la réponse donnée dans le Rapport d'intervention à la question « Que faites-vous pour vous assurer de la formation de vos conducteurs en matière de sécurité (conduite préventive, conduite d'urgence, etc.)? », à l'effet qu'elle a confiance en son chauffeur qui a 45 ans d'expérience.

[40] De plus, aux questions requérant une description des démarches effectuées ou des gestes posés pour s'assurer du respect des obligations de 9164 à titre d'exploitant de véhicules lourds, elle réitère les réponses courtes telles que « en vérifiant le livre de conduite » ou « je vérifie le dossier de conduite ». Enfin, aucune mesure n'est mise en place notamment pour s'assurer du bon comportement de M. Ayotte comme conducteur de véhicules lourds, ni pour s'assurer du respect de toutes les normes relatives à l'exploitation et l'usage des véhicules lourds.

[41] Quant au déroulement des activités de transport, Mme Bérubé déclare connaître l'heure à laquelle M. Ayotte quitte la résidence et l'heure à laquelle il revient. Il lui dit où il va. De plus, l'entreprise reçoit les demandes de services de transport d'animaux vivants des clients de 9164. Elles sont transmises par télécopieur au terminus d'attache de l'entreprise qui se trouve à la résidence du couple.

[42] Questionnée par l'avocate de la DAJ sur les heures de conduite permises, elle déclare ne pas connaître le nombre maximal d'heures que M. Ayotte peut conduire par jour selon la réglementation. Elle répond avec hésitation que le maximum est de 8 heures de conduite. Elle ajoute se fier à son conjoint. Elle ne vérifie pas si les heures de conduite, de travail et de repos inscrites aux fiches journalières respectent les maximums prévus à la réglementation. Enfin, elle dépose les fiches journalières que M. Ayotte lui remet chaque semaine dans une chemise.

[43] La Commission estime que les règles applicables aux heures de conduite, de travail et de repos sont inconnues par Mme Bérubé. Elle se fie entièrement sur M. Ayotte. Lorsqu'elle tente d'apporter une réponse, son témoignage est soit erroné, soit sommaire et incomplet.

[44] Questionnée à l'égard des démarches qu'elle effectue pour obtenir le dossier PEVL de l'entreprise, elle répond ne pas savoir ce dont il s'agit, démontrant ainsi son ignorance.

[45] Avant de procéder à l'achat par 9164 en décembre 2016 du camion muni d'un essieu à roues doubles, Mme Bérubé déclare avoir discuté avec son conjoint, M. Ayotte,

pour déterminer le type de camion à acquérir afin d'éviter la survenance de nouvelles infractions pour surcharge axiale.

[46] À l'égard de la fréquence de la vérification mécanique périodique obligatoire et de l'entretien obligatoire des véhicules lourds, Mme Bérubé indique qu'une inspection annuelle et que deux entretiens préventifs à chaque six mois doivent être faits. C'est son conjoint qui se rend au garage externe ou au garage autorisé.

[47] Elle déclare que depuis que le contrôleur routier a procédé à une intervention en entreprise, elle a fait faire un entretien préventif à la fois pour le camion et pour une remorque. Les copies des fiches d'entretien préventif des 20 février et 10 juin 2018 sont déposées. Elle insère dans une chemise les documents constituant les dossiers des véhicules et les conserve pendant un an.

[48] Questionnée sur la ronde de sécurité, elle déclare d'emblée ne pas savoir ce que c'est. Elle ajoute que cela consiste à faire le tour du camion pour vérifier les pneus et l'état du camion. Lorsqu'il y a une défectuosité, M. Ayotte s'occupe de la réparation à faire. Selon Mme Bérubé, si la défectuosité est grave, la réparation doit être effectuée tout de suite. Elle ne mentionne pas que le véhicule lourd ne peut pas alors circuler. Toutefois, elle explique que si la défectuosité n'est pas grave, il faut prendre un rendez-vous au garage. Elle ne connaît pas le délai prévu à la réglementation pour effectuer la réparation d'une défectuosité mineure.

[49] Mme Bérubé mentionne que M. Ayotte lui remet les rapports sur lesquels sont inscrites les défectuosités mécaniques. Elle ajoute qu'il y a une liste des défectuosités dans les véhicules lourds qu'elle appelle « la liste des vérifications ».

[50] La Commission est d'avis que le témoignage de Mme Bérubé démontre soit de l'ignorance de sa part soit des lacunes dans les connaissances relativement au processus de la ronde de sécurité, aux composantes à vérifier et à la contre-vérification des rapports de ronde de sécurité à être faite par elle. Enfin, elle déclare ne pas connaître les changements apportés en 2016 à la réglementation sur la vérification avant départ qui s'appliquait antérieurement.

[51] Mme Bérubé mentionne que M. Ayotte l'informe lorsqu'il commet des infractions. Dans le Rapport d'intervention, à la question « Que faites-vous pour vous assurer du respect de la vitesse et des règles de circulation routière ? », elle inscrit qu'elle avertit son conjoint d'être prudent. Elle ne fait pas état de la mise en place ni de l'application d'un processus de gestion et de suivi quelconque des infractions effectué par elle-même.

La Commission doit-elle modifier la cote de sécurité portant la mention « satisfaisant » de 9164 et la remplacer par une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant », et si oui, doit-elle appliquer cette cote à Mme Bérubé, à titre d'administratrice de 9164, qui y exerce une influence déterminante ?

[52] La Commission doit s'assurer qu'un propriétaire ou exploitant de véhicules lourds prend 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.

[53] La Commission conclut que les manquements de 9164 mettent en danger la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique.

[54] Ces manquements sont tout d'abord la conséquence d'une ignorance ou d'un manque évident de connaissances de la part de Mme Bérubé, à titre d'administratrice et dirigeante de 9164, quant à l'application et la gestion de ses obligations. Il ressort de son témoignage qu'elle n'est pas consciente de la responsabilité ni des obligations qui lui incombent en vertu de la *LPECVL* comme gestionnaire d'une entreprise qui est propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

[55] De plus, il ressort clairement de la preuve que 9164 a confié à M. Ayotte l'exploitation *de facto* de ses activités de transport par véhicule lourd. Or, 9164 a des obligations en tant que propriétaire et exploitant de véhicules lourds. L'entreprise ne pouvait confier la totalité de cette responsabilité à M. Ayotte sans s'assurer que les exigences et obligations découlant de la *LPECVL* soient respectées.

[56] La Commission peut imposer des conditions lorsqu'elle juge que celles-ci sont de nature à corriger les manquements. La Commission estime que, dans les circonstances, le comportement de 9164 présente un risque qui ne peut être corrigé par l'imposition de conditions.

[57] Puisque des manquements de 9164 ont été démontrés et qu'il ne convient pas d'imposer des conditions dans les circonstances, la Commission va donc modifier la cote de sécurité portant la mention « **satisfaisant** » de 9164 et la remplacer par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** ».

[58] Selon les renseignements apparaissant à l'*État de renseignements d'une personne morale au registre des entreprises*, Mme Bérubé est inscrite comme présidente et secrétaire de 9164. De plus, elle y est inscrite comme l'unique administratrice *de jure* de 9164. La Commission juge donc que Mme Bérubé exerce, à ce titre, une influence déterminante sur 9164.

[59] La Commission va donc, pour les raisons exposées ci-dessus, appliquer également à Mme Bérubé une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** », à titre d'administratrice de 9164, qui y exerce une influence déterminante.

Est-ce que M. Ayotte agit à titre d'administrateur *de facto* de 9164, qui y exerce une influence déterminante?

[60] Quant au rôle joué par M. Ayotte dans 9164, la Commission est d'avis que la preuve présentée est suffisante pour conclure qu'il y exerce une influence déterminante et qu'il agit comme administrateur *de facto*.

[61] En effet, l'administrateur *de facto* peut se définir de la façon suivante⁶ :

« 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. »

[62] M^e Paul Martel définit quant à lui la notion d'administrateur *de facto* ainsi :

« Comme son nom l'indique, l'administrateur *de facto* sera considéré comme un administrateur si, *dans les faits*, il usurpe cette fonction en posant des actes normalement réservés aux administrateurs : par exemple, participer aux réunions du conseil d'administration, signer des résolutions du conseil, prendre ou participer à des décisions d'administration ou d'aliénation, donner des instructions au nom de la société, se présenter aux tiers comme un administrateur, etc. »⁷

[63] La Cour du Québec a souligné que « [...] la constatation qu'une personne agit comme administrateur *de facto* d'une compagnie ne peut pas découler uniquement du fait qu'elle s'informe régulièrement ou ponctuellement de ses affaires. Elle doit plutôt en être partie prenante et agir à son égard de manière particulièrement active. Elle doit y être impliquée et les activités de la compagnie doivent en être influencées. »⁸

⁶ Hébert c. Québec (Sous-ministre du Revenu), [1993] R.D.F.Q. 18 (C.Q.), 32.

⁷ MARTEL, Paul. *La société par actions au Québec*, volume 1 *Les aspects juridiques*, Éditions Wilson & Lafleur Martel ltée, 2018, paragraphe 21-68.

⁸ Sirois c. Fortier, 2009, QCCQ 10254, par. 24.

[64] Pour déterminer si M. Ayotte a agi comme administrateur *de facto*, la Commission a donc analysé les faits qui lui ont été soumis afin d'établir le niveau d'implication de ce dernier au sein de 9164.

[65] M. Ayotte explique qu'il effectuait du transport de marchandise générale par le biais de son entreprise individuelle ayant comme domicile l'adresse résidentielle du couple. Il déclare que ses activités comprenaient alors le transport d'animaux vivants.

[66] À la suite de la décision QCRC04-00075⁹ rendue le 16 avril 2004, la Commission attribue une cote de sécurité portant la mention « **conditionnel** » à M. Ayotte. Elle lui ordonne de suivre et de faire suivre aux conducteurs de véhicules lourds à l'emploi de son entreprise individuelle une formation portant sur la *LPECVL* et une formation sur la conduite préventive (volet théorique). Enfin, elle statue que M. Ayotte doit fournir auprès du Service de l'inspection de la Commission la preuve du suivi et des résultats des formations imposées.

[67] M. Ayotte confirme que les formations ont été suivies par les conducteurs et par lui-même. Toutefois, il ne sait pas si les attestations de formation ont été transmises à la Commission. Il pense que ces attestations auraient probablement été transmises par le formateur.

[68] Dans la décision QCRC05-00131¹⁰ rendue le 14 septembre 2005, la Commission modifie la cote de sécurité de M. Ayotte portant la mention « **conditionnel** » et la remplace par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** ». C'est alors que M. Ayotte cesse les activités de transport de son entreprise individuelle et vend ses véhicules lourds.

[69] Par la suite, le 24 janvier 2006, Mme Bérubé immatricule 9164 et M. Ayotte y est employé comme seul conducteur de véhicules lourds à temps plein. Il reçoit un salaire jusqu'en 2015. Vu les achats par 9164 du camion et d'une nouvelle remorque en 2016, il renonce au versement d'un salaire.

[70] M. Ayotte explique être au courant de certains faits concernant 9164 étant donné que le couple travaille ensemble.

[71] Il décrit le processus de demandes de services de transport d'animaux vivants provenant des clients de 9164. Elles sont transmises par télécopieur au domicile et terminus d'attache de l'entreprise qui se trouve à la résidence du couple.

⁹ *Raynald Ayotte* (16 avril 2004) n° QCRC04-00075 (Commission des transports du Québec).

¹⁰ *Raynald Ayotte* (14 septembre 2005) n° QCRC05-00131 (Commission des transports du Québec).

[72] M. Ayotte prend et consulte la liste des demandes et effectue les mouvements de transport à partir du terminus d'attache selon le trajet déterminé. Il se rend dans les fermes afin de procéder au chargement des moutons pour les transporter soit vers les établissements qui effectuent la vente d'animaux vivants par encan, soit vers les abattoirs.

[73] M. Ayotte procède à la ronde de sécurité avant chaque départ. À l'égard du camion, il vérifie tout ce qui se voit à l'œil nu, dont les phares, les pneus, les cassures. Quant aux remorques, il vérifie les pneus, les freins et les phares. Il note les résultats de ses vérifications dans le livre contenant les rapports de ronde de sécurité.

[74] Il mentionne que le camion est un véhicule de l'année 2016 couvert par une garantie d'une durée déterminée par la première limite, soit 5 ans ou l'atteinte d'un kilométrage de 160 000 km. L'entretien mécanique est fait dans un garage externe. La vérification mécanique est effectuée auprès d'un mandataire autorisé par la SAAQ. Il confirme qu'il remet à Mme Bérubé tous les papiers relatifs aux réparations effectuées aux véhicules lourds.

[75] Enfin, M. Ayotte déclare remettre ses fiches journalières chaque semaine à Mme Bérubé qui les classe dans une chemise.

[76] Il ressort de la preuve qu'il est la seule personne impliquée activement dans la gestion des activités de transport de l'entreprise, soit les seules activités de celle-ci. Il prend connaissance des demandes de services des clients, il effectue ses mouvements de transport en fonction du trajet déterminé par les clients, il est responsable du chargement et du transport des animaux et à cet égard, il est en relation constante avec les fermiers et les représentants des abattoirs et des établissements qui effectuent la vente d'animaux par encan. Il voit à l'entretien et à la réparation des véhicules lourds. Il a donc une implication importante dans la gestion des affaires de 9164, et il y exerce une influence déterminante.

[77] Il ressort de la preuve que Mme Bérubé n'a qu'un rôle de nature purement administrative au sein de 9164 consistant en la tenue et la conservation des dossiers véhicules lourds et de certains documents relatifs au dossier de conducteur de véhicules lourds de M. Ayotte.

[78] En tant qu'administratrice de 9164, elle se devait d'assumer la responsabilité de la gestion des activités de transport. Elle ne connaît pas la responsabilité ni les obligations qui incombent à 9164 à titre de propriétaire et d'exploitant de véhicules lourds en vertu de la *LPECVL* puisqu'elle ne s'occupe pas de cet aspect qui est de l'entière responsabilité de M. Ayotte.

[79] Il ressort clairement que Mme Bérubé a plutôt abandonné ses responsabilités et obligations à cet égard, et qu'elle a laissé son conjoint, M. Ayotte, les assumer à sa place, permettant ainsi à ce dernier d'avoir une influence déterminante sur les activités de transport de 9164.

[80] Considérant la preuve soumise, la Commission est d'avis que M. Ayotte exerce une influence déterminante sur 9164, et elle le considère comme un administrateur *de facto*. Bien qu'il ne soit pas un administrateur *de jure* (en droit) de 9164 inscrit comme tel au registre des entreprises, il est administrateur *de facto* puisqu'il dirige et administre les activités de transport de 9164. C'est lui l'âme dirigeante pour tout ce qui touche les activités de transport par véhicule lourd.

[81] La Commission va donc confirmer la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** » attribuée à M. Ayotte.

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

ACCUEILLE la demande;

REMPLECE la cote de sécurité de 9164-8162 Québec inc. portant la mention « **satisfaisant** » par une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** »;

INTERDIT à 9164-8162 Québec inc. de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

APPLIQUE à madame Gaétane Bérubé, à titre d'administratrice de 9164-8162 Québec inc., qui y exerce une influence déterminante, une cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** »;

INTERDIT à madame Gaétane Bérubé de mettre en circulation ou d'exploiter tout véhicule lourd;

CONFIRME

la cote de sécurité portant la mention « **insatisfaisant** »
attribuée à monsieur Raynald Ayotte.

Linda Giroux, avocate
Juge administrative

p. j. Avis de recours

c. c. M^e Émilie Belhumeur, avocate à la DAJ
M^e Denis Tremblay, avocat des personnes visées

ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (RLRQ, chapitre S-6.01) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, chapitre P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réviser une décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

- 1) pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;
- 2) lorsque, partie au litige, il n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;
- 3) lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider cette décision.

La demande de révision doit être motivée et notifiée à la Commission, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet, à l'une ou l'autre des adresses suivantes :

MONTREAL

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

QUEBEC

Commission des transports du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 7^e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
N° sans frais : 1 888 461-2433

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 85 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, toute décision de la Commission peut être contestée devant le TAQ par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Toutefois, le TAQ ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la Commission en avait fait, en vertu de la présente Loi ou d'un de ses règlements, pour prendre sa décision.

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le TAQ aux adresses suivantes :

MONTREAL

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

QUEBEC

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

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