Commission des transports Québec

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	QPVC09-00054
DATE DE LA DÉCISION	:	20090316
DATE DE L'AUDIENCE	:	20080904
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	7-Q-001430-102-S
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE	:	Q08-03806-8
OBJET DE LA DEMANDE	:	Demande de permis de transport expérimental
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Jean Giroux.

9191-6254 Québec inc.
Dossier : 7-Q-001430

Demanderesse

Autobus Galland ltée
Dossier : 8-M-000239

Autobus Laval ltée
Dossier : 7-Q-000010

Intercar Atlantique inc.
Dossier : 0-Q-000900

Intercar inc.
Dossier : 4-Q-001334

Autobus Laterrière inc.
Dossier : 6-Q-000029

Transport Thom ltée
Dossier : 1-M-000384

Greyhound Canada Transportation Corp.
Dossier : 0-Q-001163

Transport Adirondack inc.
Dossier : 8-M-001021

Opposantes désistées

DÉCISION

[1] 9191-6254 Québec inc. (la demanderesse) a introduit à la Commission des transports du Québec (la Commission) la demande suivante :

> « DEMANDE : EXPÉRIMENTAL
> Territoire : Aéroport
> Montréal-Trudeau, Aéroport
> International Jean Lesage,
> L'ensemble du territoire du
> Québec, Frontière Québec-Ontario,
> Frontière Québec-Nouveau-
> Brunswick, Frontière Québec-États-Unis
> Horaire/fréquence : sur demande
> Clientèle : Groupes de personnes
> Participant à une activité
> Culturelle, récréative, sportive,
> Communautaire ou religieuse.
> Conditions/restrictions :
> 1.Le véhicule peut tirer une remorque ou une semi-remorque
> chargée des bagages ou d'équipements de loisirs.
> 2. Le véhicule a 32 sièges-lits
> (16 lits proviennent d'un système
> Appyjack et les 16 autres lits de
> la conversion des bancs), une
> antenne parabolique, une prise
> audio pour chaque passager, une
> génératrice, deux (2) fours micro-
> ondes, un réfrigérateur, des
> sièges à dossiers inclinables, la
> climatisation et un cabinet de
> toilette.
> Catégorie : A4
> Durée : 2 ans.»

[2] La publication de cette demande sur le site Internet www.ctq.gouv.qc.ca le 17 avril 2008 a suscité des oppositions à la demande de permis. Toutefois, les opposantes se sont désistées de leur opposition à la demande à la condition que le permis ait une durée de deux ans et limite à deux le nombre d'autobus utilisés.

[3] Par lettre de son procureur du 18 juillet 2008, la demanderesse a ajouté les conditions et restrictions suivantes :

> « 3. Le titulaire du permis limite son exploitation à un maximum de deux (2) véhicules en tout temps.
> 4. Le contrat de transport doit inclure une nuitée où les passagers couchent dans l'autobus.
> 5. Pour les voyages de groupe en direction des États-Unis, le service doit inclure soit un produit touristique, un forfait avec nuitée ou croisière.
> 6. Le permis ne peut être utilisé pour un contrat de transport pour les équipes de hockey suivantes : Les Drakars, les Remparts, les Saguenéens. »

[4] Les services administratifs de la Commission ont fait parvenir l'avis précité aux organismes publics de transport qui ont fait part n'avoir aucune observation à présenter.

[5] La demanderesse a produit avec sa demande divers documents justifiant sa conformité aux critères de l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus*[1].

[6] La demanderesse a déposé une autorisation écrite qui permet à un enquêteur de la Commission ou du ministère des Transports d'assister aux essais et à procéder à leur évaluation.

[7] Elle détient le permis de transport par abonnement 7-Q-001430-001A qui prendra fin le 8 avril 2013[2].

LES FAITS

[8] Jean Dupont est le principal dirigeant de Dupont industries, actionnaire majoritaire de la demanderesse, qui détient une licence de Transport Canada pour la fabrication de bus de niche, des motorisés, des trolleybus et la modification et l'aménagement des autobus de type coach.

[9] Il constate que les autobus ont très peu évolué depuis 15 ans tant dans leur aspect mécanique que dans leur aménagement.

[10] Son idée du véhicule Multicar proposé est une évolution d'un véhicule de transport de passagers pour tenir compte d'une nouvelle demande et des besoins pour les déplacements des personnes sur de longues distances.

---

[1] D. 1991-86, 19 décembre 1986, G.O.Q. 1987.II.24.
[2] *9191-6254 Québec inc.* (9 avril 2008), n° QPVC08-00071 (Commission des transports).

[11] Ses nombreuses recherches ne lui ont pas permis d'identifier de véhicule équivalent au Multicar d'où son idée d'aller de l'avant sur une base expérimentale.

[12] Le Multicar se distingue d'un autobus de type coach traditionnel par l'installation d'une cabine pouvant accommoder environ trente personnes sur une base de camion Kenworth neuf[3] dont les spécifications mécaniques sont plus exigeantes que pour un autobus selon Jean Dupont.

[13] L'aménagement intérieur du Multicar permettra d'installer des sièges et des tables transformables en couchettes pour accommoder ces trente personnes; il sera pourvu d'installations hygiéniques et un coin cuisine pourra y être aménagé pour y garder et préparer la nourriture et des breuvages comme sur les avions.

[14] Le véhicule sera également pourvu d'un équipement multimédia et d'un système de climatisation; il pourra tirer une remorque pour y ranger tout le matériel et les bagages du groupe transporté dégageant ainsi l'habitacle du Multicar.

[15] Le Multicar bénéficiera de toutes les garanties d'un véhicule neuf Kenworth et son entretien mécanique sera effectué selon les exigences applicables à tout véhicule lourd.

[16] Afin de respecter les heures de conduites prévues par la réglementation le Multicar sera pourvu d'une couchette que deux conducteurs pourront utiliser en alternance lors de longs trajets ne prévoyant pas d'arrêt pour coucher dans des établissements hôteliers ou autres avant la destination finale.

[17] La demanderesse a également déposé une liste de chauffeurs expérimentés.

[18] Pour la période expérimentale on prévoit des profits de 25 000$ dès la première année en vertu de revenus de 236 000$ pour 236 jours de location.

[19] Un financement est confirmé auprès de la Banque Nationale, du CLD et d'investisseurs privés; des paiements initiaux plus faibles sont prévus au début d'une période convenue de remboursement de dix ans et le CLD a accordé un congé de remboursement de capital pour la première année.

[20] Pour Jean Dupont il est important que le territoire autorisé par pour le permis expérimental corresponde à tout le territoire du Québec pour permettre de développer et de confirmer un besoin pour ce nouveau créneau de marché du transport de personnes par véhicule Multicar.

---

[3] Pièce D-6

[21] Dupont industries a commandé une étude d'opportunité auprès de Tourisme Conseil inc. dont le principal dirigeant est Alain Winter, professeur en technique de tourisme au Collège Mérici de Québec.

[22] Ce dernier a déposé un rapport préliminaire[4] du 28 mai 2007 qui conclut à la viabilité du projet en tenant compte de certaines suggestions dont les suivantes :

- cibler les équipes sportives de la Ligue de Hockey Junior Majeur du Québec (LHJMQ);

- cibler la clientèle étudiante pour des voyages éducatifs ou sportifs;

- établir sa propre programmation de voyage et détenir un permis d'agence de voyages ;

- revoir l'aménagement face à face dans l'habitacle puisque selon 84,5 % des distributeurs touristiques interrogés lors de l'enquête téléphonique la position *dos à la route* est intenable sur une longue période, peut causer le mal du transport et est contraire au déroulement des attraits du paysage;

- s'assurer que le tarif moyen quotidien du Multicar soit inférieur à celui d'un autocar régulier en tenant compte de l'élimination des frais d'hébergement des groupes transportés.

[23] Monsieur Winter est d'avis que l'arrivée sur le marché du Multicar offrant la possibilité de dormir confortablement à bord du véhicule lors de longs trajets provoquera un effet de surprise et d'intérêt chez les clientèles cibles dans le milieu scolaire et auprès des équipes de hockey au Québec ou ailleurs.

[24] Yves Côté est directeur des produits sportifs pour Global Tourist international; à ce titre, il organise des déplacements en autobus pour des associations sportives et les institutions scolaires du Québec dont le quart offrent des programmes sports-études.

[25] Dans le cadre de ces programmes, plusieurs groupes d'athlètes sont appelés à se déplacer dans les états du sud des États-Unis pour y parfaire leur entraînement ou participer à des compétitions.

[26] À son avis près de quarante groupes par année pourraient utiliser les véhicules proposés par la demanderesse, une première au Québec, pour permettre aux athlètes de dormir confortablement dans des couchettes lors d'un long trajet plutôt que subir l'inconfort d'un siège régulier d'autobus en tentant de trouver le sommeil.

---

[4] Pièce D-9

[27] Le coût quotidien d'environ 1000 $ est abordable d'autant plus que le même véhicule peut être utilisé pour déplacer ces groupes à leurs lieux d'entraînements, de compétition ou pour d'autres activités une fois rendus dans leur région de destination.

[28] Raymond Bolduc est responsable de l'encadrement des jeunes joueurs de hockey de la LHJMQ dont des équipes sont établies, en plus de celles du centre du Québec, tant en Nouvelle-Écosse qu'au Maine, en Abitibi, sur la Côte-Nord, au Saguenay ou dans l'Outaouais.

[29] Les joueurs ont donc de très longs trajets à effectuer à plusieurs reprises durant le calendrier régulier et les séries éliminatoires.

[30] Actuellement la grande majorité des déplacements des équipes s'effectuent en autobus régulier de type coach où une trentaine de passagers de bonne taille tentent de s'accommoder du mieux qu'ils peuvent pour tenter de dormir sur les sièges réguliers.

[31] Il voit beaucoup d'avantages à l'utilisation des véhicules proposés par la demanderesse dont un meilleur équilibre sommeil pour les joueurs avant et après les joutes et la possibilité de prendre des repas équilibrés à bord durant les déplacements en aménageant un coin cuisine comme sur les avions.

[32] De plus, la possibilité d'installer des accès Internet dans le véhicule permettra aux joueurs de faire leurs études et travaux scolaires.

[33] Finalement comme les équipements de hockey seront transportés dans une remorque tirée par le Multicar il sera possible de les faire sécher complètement avant leur prochaine utilisation au grand plaisir des joueurs.

[34] Compte tenu des avantages décrits précédemment il considère lui aussi que le coût de location quotidien de 1000 $ est compétitif et intéressant pour ses équipes.

[35] Claude de Gaspé Beaubien est actionnaire minoritaire de la demanderesse et directeur de la Différence un intermédiaire en transport se spécialisant dans le transport de passagers depuis 2003. L'entreprise est titulaire d'un permis d'agence de voyages dont le chiffre d'affaires annuel au Québec de quelque 4 M$ est réalisé pour du transport terrestre seulement.

[36] Il voit de multiples utilités au véhicule proposé par la demanderesse pour les voyages éducatifs scolaires, l'écotourisme toutes saisons dans les différentes régions du Québec, les clubs de ski de compétition et même le marché corporatif pour les entreprises désireuses d'offrir des expériences particulières à leurs employés.

[37] Le véhicule proposé n'a pas d'équivalent au Québec ou ailleurs à sa connaissance et il considère que le tarif quotidien de 1000 $ est compétitif et susceptible de susciter beaucoup d'intérêt.

[38] Par courriel du 11 février 2009 la Commission avisait la demanderesse qu'elle lui accordait un délai jusqu'au 20 avril 2009 pour produire un CVM du véhicule visé et mettre à jour sa preuve de besoins et de revenus avant de prendre la demande en délibéré; ces documents ont été reçus par lettre du 13 mars 2009 du procureur de la demanderesse transmise par courriel.

LE DROIT

[39] Les dispositions légales qui s'appliquent dans le présent dossier sont celles contenues à l'article 36 de la *Loi sur les transports*[5] (la *Loi*) et plus particulièrement aux articles 53, 54 et 55 du *Règlement sur le transport par autobus*[6] (le *Règlement*).

[40] Ainsi, nul ne peut transporter des passagers contre rémunération sans détenir un permis prescrit à cette fin par règlement.

[41] Pour obtenir un permis de transport expérimental visant l'essai d'un nouvel équipement et un nouveau service de transport une personne doit :

– autoriser par écrit un enquêteur de la Commission ou du ministère des Transports à assister aux essais et à procéder à leur évaluation;

- être déjà titulaire d'un permis de transport par autobus;

- déposer un certificat de vérification mécanique délivré par la SAAQ attestant de la conformité du véhicule utilisé au CSR;

- démontrer que le nouveau service n'entre dans aucune des catégories de transport prévues au règlement.

ANALYSE

[42] La preuve démontre que la demanderesse possède les connaissances pertinentes et l'expérience pour l'exercice compétent des activités couvertes par le permis dont la délivrance est demandée.

---

[5] L.R.Q. c. T-12.
[6] D. 1991-86, 19 décembre 1986, G.O.Q. 1987.II.24.

[43] Elle détient déjà un permis de transport par autobus et a autorisé par écrit un enquêteur de la Commission ou du ministère des Transports à assister aux essais et à procéder à leur évaluation.

[44] Le permis visé n'est pas de nature à entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité, car il n'existe présentement aucun véhicule semblable au Multicar ni service comparable à celui que la demanderesse se propose d'offrir.

[45] La demanderesse connaît le milieu du transport de personnes et a les ressources suffisantes pour fournir le service et exploiter efficacement le permis demandé tant en regard de l'aspect financier, des personnes affectées aux opérations et à l'administration qu'à l'égard des équipements.

[46] La Commission est consciente qu'il est difficile d'estimer les revenus et dépenses d'un projet expérimental; elle estime toutefois que les revenus projetés à ce stade paraissent suffisants.

[47] Même si aucun transporteur n'offre présentement un service et un véhicule de transport de personnes par autobus comparable à celui demandé la preuve démontre que le potentiel des besoins pour un véhicule Multicar est présent.

[48] Quant à l'aspect sécurité, la demanderesse est déjà inscrite au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Sa cote de sécurité est satisfaisante et aucune procédure en vérification de comportement n'est entreprise.

[49] Comme l'ont reconnu les témoins, la tarification proposée est raisonnable et la Commission l'accepte tout comme la durée du permis demandé.

[50] Le service proposé n'entre dans aucune des catégories prévues par règlement.

[51] De toute évidence, ce ne peut être du transport urbain, interurbain, aéroportuaire, scolaire ou touristique.

[52] Ce ne peut être du transport par abonnement car au stade expérimental on ne peut préciser une clientèle ni sa destination pour un service sur une base régulière.

[53] Ce ne peut être non plus du transport nolisé car au stade expérimental le projet serait voué à l'échec si les endroits indiqués à son permis sont limités à une région ou à une ville; l'idée est justement d'avoir accès à plusieurs groupes ou organisations dans l'ensemble du Québec pour vérifier la viabilité du service et du véhicule à long terme.

[54] Le véhicule Multicar a comme base un châssis de camion Kenworth neuf dont l'ensemble des composantes et accessoires correspond à un véhicule de catégorie 4 selon la Commission.

[55] Un certificat de vérification mécanique du 25 février 2009 a été déposé avec la correspondance du 13 mars 2009 du procureur de la demanderesse.

CONCLUSION

[56] La Commission considère ainsi que la demande est conforme aux exigences légales et réglementaires et qu'il est d'intérêt public de délivrer le permis expérimental demandé pour une durée de deux ans et de limiter à deux le nombre d'autobus utilisés ce qui permettra de confirmer l'intérêt ou non des clientèles visées pour l'utilisation du véhicule Multicar.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande;

DÉLIVRE en faveur de 9191-6254 Québec inc., dossier 7-Q-001430, le permis de transport expérimental joint à la présente décision pour en faire partie intégrante, permis qui sera connu et codifié sous le numéro 7-Q-001430-002A et prendra fin le 15 mars 2011.

APPROUVE les tarifs suivants et faisant partie intégrante de la présente décision :

Prix minimum au kilomètre :	1.60 $, taxes en sus;
Prix maximum au kilomètre :	2.50 $, taxes en sus;
Prix horaire minimum :	50.00 $, taxes en sus;
Prix horaire maximum :	75.00 $, taxes en sus;
Prix minimum journalier :	700.00 $, taxes en sus;
Prix maximum journalier :	1 500.00 $, taxes en sus;
Supplément Jours fériés :	10 %
Supplément second chauffeur :	139.00 $

FIXE la durée du permis à deux ans;

LIMITE le nombre de véhicules utilisés à deux pour la durée du permis.

Jean Giroux, avocat
Membre de la Commission

P.j. Certificat de permis
Annexe « A » grille tarifaire

c.c. Me Serge Bouchard, avocat de la demanderesse