

NUMÉRO DE LA DÉCISION : QPVC11-00037
DATE DE LA DÉCISION : 20110315
DATE DE L'AUDIENCE : 20101129, à Québec
NUMÉRO DE LA DEMANDE : 7-Q-001430-103-S
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE : M10-81249-8
OBJET DE LA DEMANDE : Demande de permis de transport par
autobus – transport nolisé
MEMBRES DE LA COMMISSION : Jean Giroux

9191-6254 Québec inc.

Dossier : 7-Q-001430

Demanderesse

Le Groupe Bell-Horizon inc.⁽²⁾

Dossier : 8-Q-001421

Services internationaux Skyport inc.⁽²⁾

Dossier : 7-M-001030

Autocar Jeannois inc.⁽²⁾

Dossier : 0-Q-001296

Autocar La Capitale inc.⁽²⁾

Dossier : 7-Q-000994

Autocar Hélié inc.⁽²⁾

Dossier : 7-Q-001398

Autobus Fleur de Lys inc.⁽²⁾

Dossier : 5-Q-000921

Les Tours du Vieux Québec (1989) inc.⁽²⁾

Dossier : 6-Q-000904

Autobus Bourgeois-Tours ltée⁽²⁾

Dossier : 5-Q-000939

Autobus La Québécoise inc.⁽³⁾

Dossier : 4-Q-000336

4345240 Canada inc.⁽¹⁾

Dossier : 9-M-001426

Autobus Galland ltée⁽¹⁾

Dossier : 8-M-000239

Autocar Chartrand inc.⁽¹⁾

Dossier : 0-M-000815

Autobus Laval ltée⁽¹⁾

Dossier : 7-Q-000010

Intercar Atlantique inc.⁽¹⁾

Dossier : 0-Q-000900

Excel-Tours inc.⁽¹⁾

Dossier : 3-Q-000998

Autocar Excellence inc.⁽¹⁾

Dossier : 6-Q0000912

Autocars Fournier inc.⁽¹⁾

Dossier : 7-Q-000259

4468198 Canada inc.⁽²⁾

Dossier : 3-M-001471

Opposantes

Réseau de transport de Longueuil

Dossier : 5-M-00006T

Société de transport de Montréal

Dossier : 0-M-00004T

Société de transport de Québec

Dossier : 1-Q-00005T

Société de transport de Trois-Rivières

Dossier : 4-Q-00023T

Intervenantes

DÉCISION

[1] La Commission des transports du Québec (la Commission) examine la demande de 9191-6254 Québec inc. (la demanderesse), à l'effet que lui soit délivré un permis de transport par autobus, transport nolisé (la demande de permis).

LES FAITS

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

[3] Le 3 mai 2010, 9191-6254 Québec inc. (la demanderesse) a introduit à la Commission des transports du Québec (la Commission) la demande suivante :

« Demande de permis : Transport nolisé

TERRITOIRE(S) AUTORISÉ(S) :

Longueuil (58227)

Trois-Rivières (37067)

Zone Montréal (120001)

Zone Québec (120002)

CLIENTÈLE :

Groupes de personnes exclusivement

HORAIRE ET FRÉQUENCE :

Sur demande

CONDITION(S) ET RESTRICTION(S) :

1. la titulaire est limitée à la clientèle suivante : groupes de personnes participant à des forfaits voyages développés et mis en marché par Global Tourisme, Tours Chanteclerc, Rêve Sportif, une division de Voyage la Rêverie et Voyages Inter-Pays inc.;

2. la titulaire est autorisée à desservir les endroits mentionnés au présent article que dans la mesure où les passagers faisant partie du groupe montant à bord de l'autobus à l'un ou l'autre des points de service mentionnés;

3. la titulaire n'est pas autorisée à utiliser des zones d'arrêt d'autobus ainsi que les infrastructures de la STM, le RTC, le RTL et la STTR

CATÉGORIES D'AUTOBUS : A1-A3-A4-A5

Durée : 5 ans ».

[4] Un avis de la présente demande a été publié le 13 mai 2010 sur le site Internet de la Commission au www.ctq.gouv.qc.ca.

[5] Les opposantes dont les noms apparaissent à la page frontispice s'objectent à cette demande.

[6] Les services administratifs de la Commission ont fait parvenir au Réseau de Transport de Longueuil, à la Société de transport de Montréal, la Société de transport de Québec et à la Société de transport de Trois-Rivières (les intervenantes) l'avis transmis aux organismes publics de transport qui n'ont soumis aucune observation.

[7] 9191-6254 Québec inc. est titulaire d'un permis de transport par abonnement (7-Q-001430-001B) qui prendra fin le 8 avril 2013 et d'un permis expérimental (7-Q-001430-002A) dont l'échéance est le 15 mars 2011 : la preuve a démontré que l'Aventure Leclerc, desservie par la demanderesse en vertu de son permis 7-Q-001430-001B, a fermé ses portes à l'automne 2009¹.

[8] La demanderesse veut obtenir son permis pour lui permettre surtout d'offrir ses services par le biais de son véhicule Multicar qui se distingue notamment d'un autobus de type coach traditionnel par l'installation d'une cabine sur un châssis de camion : un vidéo montrant le véhicule a été déposé².

[9] 9191-6254 Québec inc. ne désire pas utiliser les zones d'arrêt d'autobus ainsi que toute autre infrastructure de la Société de transport de Montréal (STM), de la Société de transport de Québec (RTC), du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et de la Société de transport de Trois-Rivières (STTR).

[10] 9191-6254 Québec inc. offre du transport par autobus depuis quelques années avec du personnel administratif et des chauffeurs ayant de l'expérience en transport de personnes; elle est inscrite au Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds de la Commission avec une cote de sécurité portant la mention « satisfaisant ».

[11] Selon les informations disponibles, au moment de l'audience, au fichier du Registraire des entreprises du Québec les actionnaires de 9191-6254 Québec inc. sont :

Dupont Industries inc. :	actionnaire majoritaire;
Pierre Sévigny :	deuxième actionnaire;
Jean Dupont :	administrateur, président et secrétaire;

¹ Pièce O2-3.

² Pièce D-13

Les actionnaires de Dupont Industries inc. sont :

Jean Dupont :	actionnaire majoritaire, administrateur, président et secrétaire-trésorier;
9029-1915 Québec inc. :	deuxième actionnaire;

L'actionnaire de 9029-1915 Québec inc., est :

Nicole Dupont :	actionnaire majoritaire, administratrice, présidente et secrétaire-trésorière.
-----------------	---

Témoignage de Jean Dupont, président de 9191-6254 Québec inc.

[12] Jean Dupont est le principal dirigeant de Dupont Industries et donc actionnaire majoritaire de la demanderesse : il dit consacrer 25 % de son temps à la gestion de 9191-6254 Québec inc.

[13] Dupont Industries 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 : c'est Dupont Industries qui a construit le Multicar.

[14] Selon Jean Dupont, l'idée du Multicar est une évolution des autobus traditionnels, tant dans leur aspect mécanique que dans leur aménagement, pour tenir compte de nouveaux besoins pour les déplacements des personnes sur de longues distances.

[15] L'aménagement intérieur de cette cabine permet d'installer une trentaine de sièges inclinables et des tables transformables en couchettes pour accommoder ces trente personnes; un coin-cuisine, avec four micro-ondes et réfrigérateur, peut y être aménagé pour conserver et préparer la nourriture.

[16] Le véhicule est également pourvu d'un équipement multimédia et d'un système de climatisation, d'une antenne parabolique, d'une prise audio pour chaque passager, d'une génératrice et d'une toilette.

[17] Le Multicar peut tirer une remorque pour y ranger tout le matériel et les bagages du groupe transporté dégageant ainsi l'habitacle.

[18] Le Multicar est pourvu d'une couchette pour les conducteurs lors de longs trajets ne prévoyant pas d'arrêt avant la destination finale notamment.

[19] 9191-6254 Québec inc. possède actuellement trois Multicar, contrairement à ce qui est prévu à son permis expérimental : la vente convenue de l'un d'entre eux n'a pu être finalisée selon le témoignage de monsieur Dupont d'où la présence de ce troisième véhicule.

[20] L'entreprise dispose d'installations pour l'entretien et la réparation des véhicules qui sont situées à son siège social dans la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures. La gestion et la majorité de l'entretien mécanique des autobus s'effectuent à cet endroit où elle peut se prévaloir à l'occasion des services de Dupont Industries.

[21] Selon monsieur Dupont, Dupont Industries peut également être mise à contribution pour soutenir financièrement les activités de la demanderesse en assumant certaines dépenses : par exemple, 9191-6254 Québec inc. ne paie pas de frais d'électricité et de téléphone à Dupont Industries³.

[22] Depuis deux ans, sous le permis expérimental 7-Q-001430-002A, certains groupes et équipes sportives, dont l'équipe de baseball Les Capitales de Québec notamment, ont utilisé le Multicar pour se rendre jouer dans les villes à l'extérieur de Québec⁴; une équipe de hockey de niveau junior des Maritimes utilise également le Multicar de temps à autre.

[23] La demanderesse aurait souhaité une utilisation plus soutenue de son véhicule au cours des deux années du permis expérimental mais demeure confiante qu'un marché existe pour le Multicar d'où la présente demande.

[24] 9191-6254 Québec inc. a déposé au dossier des documents démontrant :

- 1) la pertinence de ses connaissances et de son expérience en matière de transport de personnes par autobus⁵;
- 2) la suffisance de ses assises financières afin d'assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise⁶;
- 3) la suffisance de ses ressources humaines et matérielles pour administrer et gérer efficacement son entreprise de transport;
- 4) la suffisance des revenus projetés pour assurer la rentabilité des services pour lesquels elle demande ce permis⁷.

³ Pièces D-7 et D-16

⁴ Pièces D-12, D-14 et D-15

⁵ Pièce D-3

⁶ Pièce D-9.

⁷ Pièce D-16

[25] De plus, monsieur Dupont mentionne que la délivrance du permis demandé n'est pas susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité puisque aucun service comparable n'est présentement offert par les opposantes.

[26] Le contre-interrogatoire de Jean Dupont relativement à des voyages en Ontario et à l'impossibilité pour le Multicar d'utiliser certains tunnels de la région de New York a permis de révéler certaines lacunes de la demanderesse et de son principal dirigeant dans l'opération du Multicar.

[27] Le contre-interrogatoire a également permis de constater que la demanderesse n'avait pas régularisé auprès de la Commission sa situation suite au retrait d'un actionnaire; le témoin et son procureur ont affirmé que le tout devrait être complété incessamment.

Les agences de voyages

[28] Par sa demande, 9191-6254 Québec inc. souhaite obtenir un permis de transport par autobus, transport « nolisé » pour une durée de cinq ans pour une clientèle ciblée, soit des groupes de personnes ayant acheté des forfaits des agences de voyages Global Tourisme, Tours Chanteclerc, Rêve Sportif, une division de Voyage la Rêverie, et Voyages Inter-Pays inc.

[29] Des représentants et représentantes de ces agences ont appuyé la demande essentiellement pour l'utilisation du Multicar afin de développer ou répondre à une clientèle plus en moyen laquelle est prête à se payer du luxe et du confort pour des voyages de longue durée ou des excursions particulières que ce soient des groupes ou des équipes participant à des activités culturelles, sportives ou de tourisme aventure notamment.

[30] Pour ces agences, le Multicar est un produit différent qui peut leur permettre de se démarquer de la compétition.

[31] Dans leurs brochures publicitaires, certaines de ces agences ont déjà mentionné certaines excursions où l'utilisation du Multicar est prévue pour l'année 2011.

[32] Généralement, ces excursions ne seront réalisées que dans la mesure où le nombre d'inscriptions de clients le justifie.

[33] Selon leurs témoins, ces agences ont pris des engagements verbaux mais n'ont pas soumis de contrats avec la demanderesse pour confirmer formellement des engagements futurs.

[34] Certaines se sont déjà prévaluées des services de la demanderesse pour des excursions au Canada et en Nouvelle-Angleterre en 2010 mais, même s'il y a certaines possibilités, aucune de ces agences n'a confirmé des engagements pour 2012 et au-delà.

[35] Les agences ont reconnu que l'une ou l'autre des opposantes, selon le cas, leur fournissent déjà des services d'autocars de catégorie A1 pour plusieurs des excursions mentionnées à ces brochures et qu'elles continueront d'utiliser leurs services.

Les opposantes

[36] Dans leurs observations écrites à l'encontre de la demande, les opposantes ont invoqué les dispositions de l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus*⁸ (le *Règlement*).

[37] Elles ont fait porter leurs questions en contre-interrogatoire principalement sur l'existence des besoins invoqués par la demanderesse et les agences qui l'appuient ainsi que sur les revenus projetés⁹; elles trouvent que tant les besoins que les revenus projetés sont surévalués.

[38] Dans des admissions communes de la demanderesse et des opposantes déposées à la fin de l'audience il est spécifié que ces dernières exploitent les permis et les véhicules requis pour desservir tout ou partie du territoire visé par la demande.

[39] Il est admis de plus qu'elles ont toutes les ressources humaines et financières requises pour offrir un service de qualité.

[40] Finalement, les opposantes reconnaissent qu'aucune d'entre elles n'est propriétaire d'un véhicule de type « Nouvelle Génération » (Multicar) et qu'elles n'ont pas l'intention d'en acquérir un.

⁸ L.R.Q. c. T-12, r.21.2.

⁹ Pièce D-16

LE DROIT

[41] La Commission peut, en vertu des dispositions de l'article 32 et 34 de la *Loi sur les transports*¹⁰, délivrer un permis de transport par autobus.

[42] Par ailleurs, les articles 11 à 14 du *Règlement* édictent les conditions à respecter pour que la Commission délivre le permis demandé dont la durée maximale ne peut dépasser cinq ans; ces conditions portent entre autres sur la place d'affaires, les assises financières, les ressources humaines et matérielles, les besoins de la clientèle, la rentabilité des services, les conséquences sur la qualité des services offerts par les autres transporteurs et, le cas échéant, les infractions commises.

[43] Les articles 35 à 55.2 du *Règlement* prévoient plus particulièrement les obligations d'un titulaire de permis nolisé et les conditions d'exploitation de ce permis.

[44] La demanderesse a produit avec sa demande divers documents pour répondre aux critères de l'article 12 du *Règlement*.

ANALYSE DE LA COMMISSION

Les connaissances, l'expérience pertinente et les ressources humaines et matérielles

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

[46] En effet, elle détient déjà le permis abonnement 7-Q-001430-001B, exploité jusqu'à la fermeture de l'Aventure Leclerc, et le permis expérimental 7-Q-001430-002A en vertu duquel certains groupes et équipes sportives, dont l'équipe de baseball Les Capitales de Québec notamment, ont utilisé le Multicar pour se rendre jouer dans les villes à l'extérieur de Québec¹¹.

[47] La demanderesse connaît donc le milieu du transport de personnes, bien que de toute évidence pas parfaitement compte tenu de certaines lacunes révélées par le contre-interrogatoire de Jean Dupont relativement à des voyages en Ontario et à l'impossibilité pour le Multicar d'utiliser certains tunnels de la région de New York.

¹⁰ L.R.Q. c. T-12.

¹¹ Supra note 4.

[48] La demanderesse 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; sous tous ces aspects, elle peut compter de plus sur le soutien de Dupont Industries.

Les conséquences sur la qualité des autres services de transport par autobus

[49] La Commission est d'avis que si elle était limitée à l'exploitation du Multicar il est improbable que la délivrance du permis demandé entraîne la disparition de tout autre service de transport par autobus offert par les opposantes ou d'en affecter sensiblement la qualité.

[50] En effet, il n'existe présentement aucun véhicule semblable au Multicar au Québec ni service comparable à celui que la demanderesse se propose d'offrir aux agences ayant appuyé la demande : les opposantes ne sont propriétaires d'aucun Multicar et n'ont pas l'intention d'en acquérir.

[51] Les opposantes ne peuvent donc perdre une clientèle dont elles ne sont pas en mesure de satisfaire les nouveaux besoins parce qu'elles n'ont pas le véhicule requis pour ce faire.

Les assises financières et les revenus projetés

[52] Selon la Commission, les états financiers et les revenus projetés présentés par 9191-6254 Québec inc. permettent de conclure que l'entreprise s'acquittera de ses engagements financiers et qu'elle ne sera pas dans une situation précaire qui la rendrait vulnérable sur une durée de permis de moins de deux ans.

[53] La pertinence, la forme et l'étendue des données soumises ont été remises en question suite à certaines hésitations de monsieur Dupont lors de son témoignage.

[54] Chaque entreprise peut soumettre ses propres données selon ses propres réalités organisationnelles tout en respectant les règles comptables généralement reconnues.

[55] Si la Commission doit se garder de faire un acte de foi sur les revenus et les dépenses projetés qu'on lui soumet elle doit quand même présumer d'un certain niveau de bonne foi et parfois passer outre la simple facture de leur présentation qui peut toujours faire l'objet d'amélioration.

[56] L'entreprise est encore active et il faut donc présumer que, pour l'instant, elle a les assises financières suffisantes pour en assurer la viabilité.

[57] Il est difficile d'estimer les revenus et les dépenses projetés à l'appui d'une demande pour un nouveau service, particulièrement pour du nolisé en comparaison avec un permis d'abonnement où des contrats sont souvent déjà en place entre le transporteur et les clients.

[58] La Commission ne peut qu'en évaluer la raisonnable, car de toute évidence au stade de la demande ils ne peuvent être que prospectifs et on ne doit pas en faire un exercice de vérification comptable.

[59] Dans cette affaire, les Multicar ont déjà été construits par Dupont Industries, qui assume déjà certains coûts fixes pour 9191-6254 Québec inc., et des modalités de financement sont déjà en place depuis l'octroi du permis expérimental; vu les liens qui unissent ces entreprises, il serait plutôt surprenant qu'elles se poursuivent pour manquement à leurs obligations réciproques.

[60] Il est possible que certains coûts fixes reliés à l'entretien des véhicules, la gestion de personnel de bureau et des chauffeurs ainsi que différentes charges administratives soient partagés lorsqu'ils sont offerts par une même entreprise ou des entreprises liées.

[61] L'opération du permis demandé, si limité à l'utilisation d'un Multicar, ne nécessite pas l'acquisition de véhicules additionnels de sorte qu'il est plus que probable que les revenus prévus seront suffisants pour en assurer la rentabilité sur une courte période.

[62] Dans les circonstances, malgré certains points d'interrogation soulevés lors des contre-interrogatoires et la facture des documents soumis, la Commission estime toutefois que les revenus projetés à ce stade paraissent suffisants sur la base d'une période de moins de deux ans.

[63] 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; des agences de voyages ont prévu utiliser un véhicule Multicar au cours de l'année 2011 avec certaines possibilités pour 2012.

[64] 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.

[65] 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.

[66] La tarification proposée pour l'utilisation du Multicar est légèrement supérieure à celle généralement approuvée par la Commission pour des autocars de catégorie A1; compte tenu que, selon la preuve, les clientèles visées pour l'utilisation du Multicar sont en mesure de payer un peu plus cette tarification est raisonnable et la Commission l'accepte¹².

[67] La Commission est finalement d'avis que pour limiter les risques financiers de la demanderesse et confirmer la fiabilité du service offert à sa clientèle ainsi que la viabilité future du véhicule Multicar il y a lieu de fixer la durée du permis jusqu'au début décembre 2012 : cette période permettra à la demanderesse de se prévaloir des grandes périodes d'achalandage annuelles liées aux grandes fêtes et grands congés tant pour 2011 que pour 2012.

CONCLUSION

[68] La Commission considère ainsi que la demande est conforme aux exigences légales et réglementaires et qu'il y a lieu de délivrer le permis demandé jusqu'au 1^{er} décembre 2012 ce qui permettra de confirmer l'intérêt définitif ou non des clientèles visées pour l'utilisation du véhicule Multicar et aux gestionnaires de la demanderesse d'améliorer tous les aspects de leur administration.

[69] Compte tenu que l'appui manifesté par les agences de voyages est essentiellement lié à l'utilisation du véhicule Multicar, tel que décrit à l'annexe 3 des documents soumis par la demanderesse à l'appui de sa demande, le permis sera limité à l'utilisation de ce véhicule et à une clientèle ciblée, soit celle des groupes de personnes ayant acheté des forfaits des agences de voyages Global Tourisme, Tours Chanteclerc, Rêve Sportif, une division de Voyage la Rêverie, et Voyages Inter-Pays inc.

POUR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE en partie la demande;

¹² Pièce D-6

DÉLIVRE

en faveur de 9191-6254 Québec inc., dossier 7-Q-001430, le permis de transport par autobus, transport nolisé, joint à la présente décision pour en faire partie intégrante;

ce permis sera connu et codifié sous le numéro 7-Q-001430-003A et sera en vigueur du 15 mars 2011 jusqu'au 1er décembre 2012;

ce permis sera restreint à l'utilisation du véhicule Multicar, véhicule de catégorie A4, tel que décrit à l'article 2 du *Règlement sur le transport par autobus*;

ce permis sera limité à une clientèle ciblée, soit celle des groupes de personnes ayant acheté des forfaits des agences de voyages Global Tourisme, Tours Chanteclerc, Rêve Sportif, une division de Voyage la Rêverie, et Voyages Inter-Pays inc;

ACCEPTÉ

les tarifs proposés et joints en annexe « A » pour faire partie intégrante de la décision.

Jean Giroux, avocat
Membre de la Commission

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

c.c. M^e Serge Bouchard, avocat de la demanderesse
M^e David Blair, avocat des opposantes (1)
M^e Stéphane Lamarre, avocat des opposantes (2)
M^e Charles Brassard, avocat de l'opposante (3)