

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	MPVC11-00148
DATE DE LA DÉCISION	:	20111215
DATE DE L'AUDIENCE	:	20110913, à Montréal
NUMÉRO DE LA DEMANDE	:	0-M-001334-118-S
NUMÉRO DE RÉFÉRENCE	:	Q11-81159-2
OBJET DE LA DEMANDE	:	Remise en vigueur de permis de transport par autobus
MEMBRE DE LA COMMISSION	:	Pierre Gimaïel.

Denis Fortier Syndic inc.
Ès qualités syndic à la faillite des
Autocars Jordez inc.
Dossier : 0-M-001334

Demanderesse

Le Groupe Bell-Horizon inc.
Dossier : 8-Q-001421

Autocars Thetford inc.
Dossier : 0-Q-000264

Opposantes⁽¹⁾

2755-4609 Québec inc.
(Autobus de l'Estrie)
Dossier : 1-M-000897

9078-9975 Québec inc.
(Transdev Médicar)
Dossier : 8-M-330933

4345240 Canada inc.
Dossier : 9-M-001426

Autobus Granby inc.

Dossier : 8-M-000023

Les Autobus R. Pouliot inc.

Dossier : 2-M-000599

Autobus Voltigeurs inc.

Dossier : 2-Q-000841

Eugène Dolbec & Fils inc.

Dossier : 1-M-330864

Autobus du fer inc.

Dossier : 6-Q-001415

Opposantes⁽²⁾

1480275 Ontario inc.

(Preference Coach Line)

Dossier : 3-M-001398

Autocar Préférence Itée

Dossier : 6-Q-000003

Intervenantes⁽¹⁾

9147-4916 Québec inc.

(Skyport Estrie MC)

Dossier : 5-M-001511

Intervenante⁽²⁾

DÉCISION

[1] Denis Fortier Syndic inc., ès qualités syndic à la faillite des Autocars Jordez inc. (le Syndic) a introduit à la Commission des transports du Québec (la Commission) une demande de remise en vigueur des permis de transport nolisé par autobus numéros 0-M-001334-004A, 006A, 009B, 010A et 011B qui ont tous été délivrés avant le 18 décembre 1986, à l'exception du permis)-M-001334-004A.

LES FAITS

[2] La demande a été publiée sur le site Internet de la Commission le 5 mai 2011, selon les articles 17 et 18(1) du *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec*¹. Elle a suscité les oppositions et les interventions des transporteurs mentionnés à l'intitulé de la décision. Les parties sont entendues lors d'une audience publique tenue les 25 mai et 13 septembre 2011.

[3] En début de l'audience du 25 mai 2011, la Commission a accueilli, séance tenante, la demande des Autocars Thetford inc., introduite le 20 mai 2011, pour être relevée du défaut d'avoir produit son opposition en temps requis. Une décision écrite portant le numéro MPVP11-00002 a été rendue à cet effet, le 17 juin 2011.

[4] MM. Denis Fortier, syndic de faillite, et Gilbert Biron, comptable, ont témoigné au soutien de la demande. D'autre part, M^{me} Nathalie Laforme, directrice générale du Groupe Bell-Horizon, a témoigné pour cette opposante.

Historique des permis concernés

[5] Le Syndic a pris possession des actifs des Autocars Jordez inc. (Jordez) le 4 mars 2010, après qu'une proposition concordataire, faite le 4 février 2010, ne put être acceptée par les créanciers en raison de l'opposition de Revenu Québec.

[6] À partir de cette date, il a maintenu les opérations de Jordez. La direction de l'entreprise a été confiée à M. Gilles Biron, employé du Syndic. Par la suite, il y a eu des assemblées des créanciers, des ventes successives de systèmes de transport, des demandes de transfert de permis, des procédures devant les tribunaux, des ordonnances de sauvegarde furent émises, puis finalement des négociations qui aboutirent à une entente.

[7] Entre autres événements importants, les créanciers ont accepté, lors d'une assemblée tenue le 4 mars 2010, une offre d'achat des permis de transport nolisé visés par la présente demande de remise en vigueur, déposée par Autocar Préférence ltée (Préférence) et Preference Coach Line.

[8] Le 16 mars 2010, ces cessionnaires ont introduit des demandes de transfert et de transfert partiel de ces permis à la Commission.

[9] Le 31 mars 2010, trois autobus ont été immatriculés et les droits autorisant leur circulation ont été acquittés par le Syndic, assurant ainsi le renouvellement des permis de transport interurbain et nolisé de Jordez.

¹ L.R.Q. c. T-12, r. 13.01.

[10] Parmi les trois véhicules qui furent immatriculés, un a été par la suite vendu aux Autobus La Québécoise inc. dans le cadre du transfert en sa faveur, par la décision MPVC10-00045 du 12 avril 2010, des permis de transport interurbain numéros 0-M-001334-012A à 019A dont Jordez était titulaire.

[11] Le 29 juin 2010, les deux autres autobus ont été remisés. Ce qui signifie que, depuis cette date, aucun véhicule de Jordez n'a été immatriculé de façon à pouvoir circuler.

[12] Du 4 mars 2010 au 19 avril 2010, le Syndic utilisa les autobus de Préférence en sous-traitance pour offrir les services de transport nolisé.

[13] Le 19 avril 2010, la Commission, par la décision QCRC10-00080, attribua la cote de sécurité « insatisfaisant » à Jordez, entraînant ainsi une interdiction de mettre en circulation et d'exploiter un véhicule lourd. N'étant plus autorisé à utiliser la sous-traitance pour réaliser ses contrats de transport, le Syndic référa les clients à d'autres transporteurs titulaires des permis requis pour les desservir.

[14] Le 19 mai 2010, la Commission accueillit la demande de transfert partiel des permis de transport nolisé numéros 0-M-001334-009A et 011A en faveur de Préférence, l'autorisant ainsi à desservir certaines municipalités décrites aux permis. Cette décision porte le numéro MPVC10-00064. Les permis restants ont été modifiés et portent depuis les numéros 0-M-001334-009B et 011B.

[15] Le 28 mai 2010, une deuxième assemblée des créanciers a été tenue en raison de l'impossibilité de conclure, de façon finale et entière, la transaction avec Préférence, un litige s'étant développé entre les deux parties. À cette occasion, une nouvelle offre d'achat des mêmes permis de transport nolisé, présentée par Skyport Estrie MC (Skyport Estrie), fut acceptée. Par la suite, Préférence obtint une ordonnance de sauvegarde qui interdisait au Syndic de vendre les permis, bloquant ainsi le processus de leur transfert en faveur de Skyport Estrie, la nouvelle cessionnaire.

[16] Le 31 mai 2010, le Syndic, par l'entremise de son procureur, a demandé à la Commission de suspendre le traitement de toutes les demandes pendantes devant elle, puisque les créanciers avaient décidé, lors de cette dernière assemblée, de revoir la situation.

[17] Par les décisions MPVC10-00074 à MPVC10-00079 et MPVC10-00090, rendues respectivement les 14 et 23 juin 2010, la Commission a pris acte des désistements unilatéraux du Syndic dans les demandes de transfert toujours pendantes en faveur de Préférence et de Preference Coach Line. Le 23 juin 2010, le procureur de ces deux compagnies a introduit à la Commission une demande de révision des décisions rendues, alléguant qu'il n'y avait pas eu respect de la règle *audi alteram partem* ainsi que

des ordonnances du tribunal et du Registraire des faillites du district de Montréal. Le 8 septembre 2011, il informa la Commission que ses clientes se désistaient de leur demande de révision.

[18] Le 8 juillet 2010, par sa décision MPVC10-00098, la Commission a accordé au Syndic une suppression totale et temporaire des services autorisés par les permis 0-M-001334-004A, 006A, 009B, 010A et 011B l'autorisent à donner, et ce, jusqu'au moment où ceux-ci soient transférés.

[19] Le 27 octobre 2010, une entente est intervenue entre les différentes parties impliquées dans le dossier, dont Préférence et Skyport Estrie.

[20] Le 5 novembre 2010, une troisième assemblée des créanciers entérina l'entente, dont un des éléments est la vente des permis de transport nolisé et d'un autobus à Skyport Estrie.

[21] Le 10 novembre 2010, Skyport Estrie a introduit une demande de transfert partiel des permis 0-M-001334-009B et 011B, ainsi qu'une demande de transfert des permis 006A et 010A. Ces demandes ont suscité les oppositions du Groupe Bell-Horizon inc., des Autocars Thetford inc. et de 2755-4609 Québec inc., faisant affaire sous le nom et la raison sociale Autobus de l'Estrie.²

[22] Le 6 avril 2011, le procureur de 2755-4609 Québec inc. demande à la Commission de remettre l'audition des demandes de transfert pour le motif, entre autres, que la Commission, agissant proprio motu, n'avait rendu aucune décision concernant la codification des permis de transport nolisé détenus par Jordez. La demande préliminaire fut rejetée et référée au commissaire devant entendre la demande de remise en vigueur.

[23] Le 11 avril 2011, les parties furent entendues lors d'une audience publique qui fut ajournée pour permettre aux Services spécialisés Permis de la Commission de mettre à jour la codification des permis de transport nolisé de Jordez, en raison des transferts autorisés antérieurement. Les parties impliquées ont alors consenti à ce que les projets de permis issus de l'exercice de réécriture leur soient soumis, afin d'obtenir leurs commentaires avant de procéder à l'analyse des demandes de transfert et de transfert partiel des permis. L'audition de ces demandes fut donc ajournée aux 17, 18 et 25 mai 2011.

[24] Le 27 avril 2011, le Syndic a été avisé par les procureurs qu'aucun véhicule n'ayant été immatriculé au 31 mars 2011, il devait présenter une demande de remise en vigueur des permis dont les transferts étaient demandés. Il introduit sans délai la présente demande qui suscita les oppositions et les interventions des parties apparaissant à l'intitulé de la décision.

² N/Réf. : Q10-80994-4 et Q10-80995-1.

[25] Le 24 mai 2011, par l'entremise de son procureur, Autocar Préférence ltée s'est désistée de sa demande de transfert partiel du permis 0-M-001334-011B pour le point de départ de Saint-Élie-d'Orford.

[26] Les 25 mai et 13 septembre 2011, les parties ne furent entendues que sur la demande de remise en vigueur après que les audiences prévues pour l'audition de la codification des permis et des demandes de transfert et de transfert partiel de permis introduites par Skyport Estrie furent reportées à une date ultérieure à être fixée.

[27] Dès le début de l'audience, le soussigné indique aux procureurs que le permis 0-M-001334-004A, délivré le 27 février 2007 pour une période maximale de cinq ans, ne pouvait faire l'objet d'une demande de remise en vigueur prévu à l'article 37.1.1 de la *Loi sur les transports*³ (la *Loi*). Les parties admettent à l'unanimité qu'il devait être retiré de la présente demande.

[28] Les autres éléments tirés des documents déposés et des témoignages des représentants des parties et des autres personnes entendues apparaîtront au volet de l'analyse de la décision.

LE DROIT

[29] L'article 37.1 de la *Loi* porte sur le renouvellement d'un permis. Il énonce ce qui suit :

37.1. À moins d'une disposition contraire dans un règlement, un permis est réputé renouvelé pour une période d'un an si, avant la date de son expiration :

1° le titulaire du permis a payé à la Société de l'assurance automobile du Québec, les droits et les frais payables en vertu de l'article 31.1 du Code de la sécurité routière pour conserver le droit de circuler avec le véhicule routier utilisé pour fournir le service de transport autorisé par le permis;

2° le titulaire du permis fournit à la Commission le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule utilisé.

[30] Dans l'analyse d'une demande de remise en vigueur de permis, la Commission doit tenir compte, entre autres, des éléments spécifiés à l'article 37.1.1 de la *Loi* et aux articles 15.1 et 15.2 du *Règlement sur le transport par autobus*⁴ (le *Règlement*) décrits ci-dessous :

37.1.1. Le permis de transport par autobus délivré avant le 18 décembre 1986 ou délivré à compter de cette date en remplacement d'un tel permis peut faire l'objet d'une demande de remise en vigueur à la Commission dans les douze mois de son expiration.

³ L.R.Q. c. T-12.

⁴ L.R.Q. c. T-12, r. 21.2.

La Commission peut remettre en vigueur un permis lorsque le demandeur établit que le permis n'a pu être renouvelé dans le délai prescrit pour un motif prévu par règlement ou pour tout autre motif qu'elle estime raisonnable. Elle doit toutefois tenir une audience publique lorsque le motif invoqué n'est pas prévu par règlement.

La remise en vigueur, si elle est accordée, équivaut à un renouvellement du permis. Toutefois, elle a effet à compter de la décision de la Commission et le permis ainsi remis en vigueur expire à la date à laquelle il aurait expiré s'il avait été renouvelé.

15.1. Un permis expiré, visé à l'article 37.1.1 de la Loi sur les transports, peut être remis en vigueur conformément à cet article pour l'un des motifs suivants :

- 1° le titulaire du permis est décédé dans les 60 jours précédant immédiatement le 31 mars;
- 2° l'actionnaire unique de la compagnie de transport titulaire du permis est décédé dans les 60 jours précédant immédiatement le 31 mars;
- 3° le titulaire du permis a été hospitalisé durant une période continue de 15 jours précédant immédiatement le 31 mars en raison d'un accident ou d'une maladie;
- 4° l'actionnaire unique de la compagnie de transport titulaire du permis a été hospitalisé durant une période continue de 15 jours précédant immédiatement le 31 mars en raison d'un accident ou d'une maladie.

15.2. Lorsque la Commission est saisie d'une demande de remise en vigueur d'un permis pour un motif non prévu à l'article 15.1, les motifs de sa décision doivent comprendre notamment son appréciation des éléments suivants :

- 1° la justification du délai à soumettre la demande;
- 2° la durée de l'inexploitation du permis.

[31] En ce qui concerne l'immatriculation des autobus, la Commission doit s'en référer aux spécifications de l'article 189 du *Code de la sécurité routière*⁵ qui se lit ainsi :

189. La Société doit interdire de remettre un véhicule routier en circulation dans les cas suivants :

1° lorsque la Commission des transports du Québec, dans un cas prévu aux articles 35 ou 40 de la Loi sur les transports ou au deuxième alinéa de l'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01), lui ordonne de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation du véhicule;

1.1° lorsque la Commission des transports du Québec, conformément à la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3), interdit la mise en circulation des véhicules lourds visés par la mesure administrative qu'elle a prise;

[...]

⁵ L.R.Q. c. C-24.2.

ANALYSE

[32] Tel que mentionné précédemment, les parties ont convenu que le permis 0-M-001334-004A ne pouvait être remis en vigueur puisqu'il avait été délivré après le 18 décembre 1986.

[33] Le défaut d'avoir renouvelé les autres permis en temps utile n'étant suscité par aucun des motifs prévus à l'article 15.1 du *Règlement*, la Commission doit analyser le délai à soumettre la demande ainsi que la durée de l'inexploitation des permis avant de disposer de la demande.

Le délai

[34] La Commission constate que la demanderesse a introduit sa demande dans les douze mois de leur expiration, soit le 27 avril 2011. Elle répond ainsi à l'exigence de l'article 37.1.1 de la *Loi* en ce qui concerne le délai pour soumettre sa demande de remise en vigueur des permis 0-M-001334-006A, 009B, 010A et 011B.

[35] Après avoir apprécié ce délai, on doit conclure qu'il est raisonnable et qu'il ne constitue pas un élément empêchant la remise en vigueur des permis.

Appréciation de la durée de l'inexploitation des permis

[36] En ce qui concerne l'inexploitation des permis, M. Fortier a affirmé lors de son témoignage et démontré que ses intentions ont toujours été de préserver les permis. C'est pourquoi sa réaction a été immédiate lorsqu'il a appris qu'ils n'avaient pas été renouvelés par immatriculation le 31 mars 2011.

[37] Expliquant qu'il a tout mis en œuvre pour continuer à les exploiter, il déclare avoir maintenu les bureaux ouverts et gardé une large partie du personnel. Il a investi près de 100 000 \$ en honoraires et frais additionnels depuis que les actifs de Jordez lui ont été transférés.

[38] En ce qui concerne leur exploitation, il a loué des autobus avec chauffeur de Préférence et des Autobus La Québécoise inc. Les opérations ont ainsi été maintenues de manière directe ou par sous-traitance, jusqu'à ce que la Commission retire à Jordez son droit de circuler et d'exploiter des véhicules lourds, le 19 avril 2010.

[39] Le 26 mai 2010, soit un peu plus de trente jours après l'interdiction de mettre en circulation, une demande de suppression totale temporaire de services a été introduite par le Syndic. Le 8 juillet 2010, la Commission, par sa décision MPVC10-00098, la lui a accordée. Il y est aussi spécifié que la suppression ne serait que temporaire, puisque les permis visés seraient transférés dans un proche avenir.

[40] Durant cette suppression de services, Skyport Estrie et le Syndic ont introduit de nouvelles demandes de transfert et de transfert partiel des permis. Des procédures entamées par Préférence, entre autres, devant les tribunaux supérieurs ont eu pour effet de prolonger les délais d'audition des demandes de transfert, avec comme conséquence, une prolongation de la durée de l'inexploitation des permis.

[41] De plus, le Syndic a fait défaut de payer à la Société de l'assurance automobile du Québec (la Société) les frais exigés en vertu de l'article 31.1 du *Code de la sécurité routière* afin de conserver le droit de circuler d'au moins un autobus utilisé pour donner les services autorisés par les permis, avant la date de leur expiration, soit le 31 mars 2011. De son propre aveu, c'est par manque d'expérience dans le domaine du transport par autobus qu'il a seulement remis les trois véhicules.

[42] Il s'est donc vu dans l'obligation d'introduire la présente demande. Conséquemment, le dossier de codification des permis ainsi que l'audition des demandes de transfert ont été suspendus le temps nécessaire pour disposer de la demande de remise en vigueur.

[43] Le procureur du Syndic a effectivement plaidé l'inexpérience de sa cliente et de son dirigeant en transport par autobus pour justifier cette erreur. Sur ce point, la Commission doit retenir les arguments des opposantes à l'effet que M. Fortier était bien appuyé par des procureurs spécialisés en transport qui connaissent très bien les lois et le règlement régissant le transport par autobus. La méconnaissance de la *Loi* ne peut constituer un motif raisonnable de passer outre un délai de rigueur aussi important que le paiement des droits lors de l'immatriculation.

[44] L'article 189 du *Code de la sécurité routière* stipule que la Société doit interdire de remettre un véhicule routier en circulation lorsque la Commission, conformément à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*⁶, interdit à son propriétaire ou son exploitant, la mise en circulation ou l'exploitation de véhicules lourds.

[45] Ainsi, même si M. Fortier avait voulu payer les droits pour remettre en circulation les autobus au 31 mars 2011, la Société lui aurait interdit de le faire car la cote de sécurité attribuée à Jordez comportait alors la mention « insatisfaisant » et qu'il lui était donc interdit de mettre en circulation et d'exploiter un véhicule lourd depuis le 19 avril 2010.

[46] Les faits démontrent que depuis que Jordez a fait cession de ses biens, elle a été dans l'impossibilité d'exploiter elle-même ses permis. Jusqu'au 19 avril 2011, les services de Préférence et d'Autobus La Québécoise ont été requis pour effectuer les transports nolisés. Depuis cette date, le Syndic ne peut plus utiliser les services d'autres

⁶ L.R.Q. c. P-30.3.

titulaires pour assurer l'exploitation des permis, en raison de l'interdiction de circuler et d'exploiter découlant de la cote de sécurité « insatisfaisant » qui a été attribuée à Jordez.

[47] Un des principaux arguments du procureur de la demanderesse est que le Syndic ayant obtenu de la Commission l'autorisation de supprimer les services que les permis l'autorisaient à offrir, la Commission ne peut rejeter la demande de remise en vigueur au motif qu'ils n'ont pas été exploités.

[48] On peut lire ce qui suit à la décision MPVC10-00098 qui a autorisé cette suppression :

[1] Le 26 mai 2010, Autocars Jordez inc. (Jordez) demande à la Commission des transports du Québec (la Commission) de supprimer totalement de façon temporaire les services de transport nolisé qu'elle offre en vertu des permis 0-M-001334-004A, 006A, 009B, 010A, 011B.

[2] Jordez ne peut plus mettre en circulation ni exploiter de véhicules lourds parce la Commission lui a attribué une cote de sécurité portant la mention « insatisfaisant » le 19 avril 2010¹.

[3] De plus, Jordez a fait faillite. Le syndic Denis Fortier procède à la vente des actifs de l'entreprise. Il demande donc la suppression de service jusqu'au moment où la Commission aura autorisé le transfert des permis de catégorie « nolisé ».

[4] L'article 43 de la *Loi sur les transports*² (la *Loi*) édicte que le titulaire d'un permis ne peut supprimer, réduire ou étendre les services que son permis l'autorise à fournir, ni en modifier les conditions, sans l'autorisation préalable de la Commission.

[5] La Commission est d'avis qu'il y a lieu de faire droit à la présente demande. En effet, Jordez est dans l'impossibilité de fournir quelque service de transport que ce soit étant donné sa cote de sécurité « insatisfaisant ».

[6] La Commission constate par ailleurs que cette situation n'est que temporaire puisque les permis faisant l'objet de la suppression seront transférés dans un proche avenir. Le public en général ne subira donc pas de préjudices.

[...]

[49] Cette décision autorise le Syndic à supprimer les services à partir du 8 juillet 2010, et ce, jusqu'au moment où la Commission aura transféré les permis à une autre personne. Elle impute son incapacité d'exploiter ses permis au fait que le transporteur se soit vu attribuer une cote de sécurité « insatisfaisant ». Il y est aussi spécifié que les permis devraient être transférés dans un proche avenir. Selon son procureur, le Syndic est donc dégagé de la responsabilité de l'inexploitation des permis.

[50] Cependant, la décision MPVC10-00098 ne lie pas la Commission en ce qui concerne la présente demande de remise en vigueur qui n'a été introduite qu'en 2011. Le fait que le Syndic ait obtenu l'autorisation de supprimer totalement et temporairement ses services le met à l'abri de toute procédure de révocation qui aurait pu être initiée par

la Commission ou par toute autre personne intéressée au motif que les permis ne sont pas exploités.

[51] La décision est basée sur le fait que l'impossibilité d'exploiter a été occasionnée par l'attribution de la cote de sécurité « insatisfaisant » à Jordez. Il n'était pas nécessaire, pour le commissaire, de faire l'évaluation de l'exploitation des permis au cours des dernières années dans son analyse de la demande de suppression, puisque c'est un des éléments importants sur lesquels la Commission aura à statuer lorsqu'elle disposera des demandes de transfert des permis.

[52] Le procureur de l'intervenante Skyport Estrie a référé, en termes de jurisprudence, à la décision QPVC06-00166⁷. Cette décision a statué sur l'inexploitation dans le cadre d'une demande de transfert et d'une demande de révocation d'un permis de transport par autobus détenu par Daniel Adam, ès qualités syndic à la faillite d'Autobus R. Audet inc. On peut y lire ce qui suit, à la page 74 :

[...]

Dans la situation actuelle où se retrouve le syndic et selon ce qu'il rapporte avoir vécu, il est normal de s'attendre à ce que, dans le cours de son administration, certains ralentissements ou certaines périodes durant lesquelles il y a eu cessation complète d'exploitation aient pu survenir. Lorsque la Commission analyse la question d'exploitation et en vient à la conclusion que la responsabilité du titulaire du permis ou du syndic n'est pas en cause, cette notion inscrite à l'article 41 de la Loi est satisfaite.

La conformité de cette exigence est même renforcée par les autres décisions rendues par la Commission et autorisant le syndic à suspendre, de façon temporaire mais totalement, les services de transport autorisés par le permis en cause.

On ne peut, d'une part, autoriser une personne à supprimer son service pour des raisons que la Commission considère valables et décider qu'une inexploitation n'est pas de la responsabilité du titulaire d'un permis et, d'autre part, expliquer à cette même personne à l'occasion d'une demande de transfert de ce permis qu'il ne pourrait être transféré puisqu'il n'a pas été exploité. Il serait pour le moins curieux de suggérer qu'une inexploitation autorisée conformément à la loi (art. 43 de la Loi sur les transports) constitue un empêchement au transfert au terme de la même loi.

[...]

[53] Comme on peut le constater, cette décision statuait, entre autres, sur une demande de transfert de permis. La Commission en est venue à la conclusion qu'il n'y avait pas lieu de révoquer le permis et d'en empêcher le transfert parce qu'elle avait accordé une suppression totale temporaire de services.

⁷ Décision *Daniel Adam, Ès qualité de syndic à la faillite d'Autobus R. Audet inc.* (29 août 2006), n° QPVC06-00166 (Commission des transports).

[54] Lorsque cette décision a été rendue, les permis concernés, bien que la Commission en ait autorisé la suppression de services, avaient été renouvelés.

Contexte de la présente demande

[55] La situation actuelle est complètement différente et très particulière. Les permis détenus par Jordez sont expirés puisqu'ils n'ont pas été renouvelés dans le délai prescrit; la cote de sécurité du transporteur comporte la mention « insatisfaisant » au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (le Registre), lui interdisant, par le fait même, d'exploiter ou de mettre en circulation un véhicule lourd. De ce fait, la Société ne peut lui permettre d'immatriculer un véhicule routier.

[56] Ainsi, la preuve démontre que c'est le comportement de la compagnie même qui a mené à l'attribution de la cote « insatisfaisant ». La décision MCRC08-00076 du 16 mai 2008 modifiait la cote de sécurité de Jordez afin qu'elle porte la mention « conditionnel » et son inscription était assortie de plusieurs conditions. Le 30 septembre 2009, la Direction des services juridiques de la Commission faisaient parvenir à Jordez un avis d'intention et de convocation à une audience publique tenue, le 12 février 2010, à Montréal. Il y était mentionné, entre autres, que son dossier avait été transféré par la Société à la Commission en raison de différents événements récents inscrits à son dossier. L'audience avait pour but de vérifier le comportement du transporteur. La Commission devait aussi statuer sur une demande de réévaluation de cote qui avait été introduite par Jordez.

[57] Ces circonstances démontrent que le droit de circuler et d'exploiter le système de transport était déjà compromis lorsque le Syndic a pris possession des actifs le 4 mars 2010. M. Fortier devait être au courant de la situation ou, à tout le moins, il aurait dû en être informé par ses procureurs. La Commission avait déjà entamé une procédure pouvant mener à l'attribution d'une cote de sécurité « insatisfaisant » à Jordez, qu'elle a finalement interdit de circuler et d'exploiter le 19 avril 2010.

[58] Il est évident que, depuis cette date, les permis ne sont plus exploités. La titulaire Jordez est en faillite et a fait cession de ses biens au Syndic. Ce dernier ne peut plus mettre en circulation ni exploiter un véhicule lourd en raison de la cote de sécurité de Jordez qui porte la mention « insatisfaisant ». Finalement, les droits de mettre en circulation un autobus n'ayant pas été payés par le Syndic à la Société au 31 mars 2011, les permis sont réputés ne pas avoir été renouvelés et sont donc expirés.

[59] L'absence de paiement des droits lors de l'immatriculation au 31 mars 2011 fait en sorte que plus d'un an s'est écoulé depuis que la suppression totale temporaire de services a été accordée, et presque une année et demie depuis que Jordez a perdu son droit d'exploiter. Le dossier démontre une absence continuelle d'exploitation, avant même le défaut d'avoir payé les frais exigibles au 31 mars 2011.

[60] Une jurisprudence abondante démontrant la constance de la Commission à remettre en vigueur des permis d'autobus a été déposée par les procureurs de la demanderesse et de l'intervenante. Par contre, il est à remarquer qu'aucune de ces demandes n'avait été opposée et que dans la presque totalité des cas, les demandeurs désiraient obtenir une remise en vigueur pour reprendre l'exploitation des permis le plus rapidement possible.

[61] Or, M. Fortier ne peut revendiquer cette possibilité, puisque le *Code de la sécurité routière* empêche Jordez de rétablir son droit de circuler avec ses autobus en raison de sa cote « insatisfaisant ». Le Syndic, qui assure la sauvegarde des actifs pour les créanciers, ne peut donc reprendre l'exploitation des services que ses permis l'autorisent à donner tant que la cote de sécurité n'aura pas été réévaluée.

[62] L'article 40.3 de la *Loi*, pour sa part, oblige la Commission à révoquer un permis de transport par autobus s'il n'est pas exploité pendant une période d'au moins 30 jours. Le Syndic, en obtenant une autorisation de supprimer totalement et temporairement les services autorisés par les permis de Jordez a évité toute procédure en révocation de la part de la Commission ou de toute autre partie. Il faut toutefois tenir compte du fait que, lors de la prise de possession des actifs par le Syndic, le système de transport était déjà dans une situation précaire.

[63] Le Syndic, par la demande de remise en vigueur des permis, a comme objectif de les sauvegarder jusqu'à leur transfert en faveur d'un autre titulaire. L'article 41 de la *Loi* indique clairement que la Commission peut autoriser le transfert d'un permis s'il y a cession de la propriété ou du contrôle d'un moyen ou d'un système de transport. Depuis le 31 mars 2011, les permis concernés sont inactifs et le système de transport qui y était attaché est inopérant, car aucun véhicule n'est immatriculé de façon à pouvoir circuler.

[64] La présente demande découle du fait que le Syndic a omis de payer les droits qui permettent aux autobus de circuler. Par conséquent, les permis n'ont pas été renouvelés à leur échéance. De plus, ils ne peuvent être exploités parce que la titulaire est interdite de le faire, les autobus ne pouvant être immatriculés en vertu du *Code de la sécurité routière*, en raison de la cote de sécurité « insatisfaisant », de façon à renouveler les permis.

[65] Dans le cas d'Autobus R. Audet inc., le transporteur n'avait pas exploité en raison de la faillite et cherchait à transférer les permis dans le contexte d'une demande de révocation introduite par des tiers. Dans la présente affaire, il ne s'agit pas de décider s'il y a lieu de révoquer les permis concernés et ainsi de retirer un droit au Syndic. Il est plutôt question de redonner un privilège à la titulaire qui l'a perdu de sa propre faute, par l'obtention d'une cote « insatisfaisant » qui a eu pour conséquence d'empêcher le renouvellement des permis par paiement des droits à la Société.

[66] L'objectif de la remise en vigueur est de permettre à un transporteur privé de son droit d'exploiter, en raison d'un motif raisonnable et hors de sa responsabilité, de reprendre ses activités en transport. Or, même si les permis étaient remis en vigueur, le Syndic serait toujours dans l'impossibilité de reprendre ses activités. Il n'est pas plus possible de déterminer si les cessionnaires qui ont demandé le transfert des permis pourront les obtenir, car ces demandes présentement devant la Commission, sont contestées par des opposantes.

[67] Les permis visés sont inactifs et les droits payables à la Société pour autoriser l'exploitation du système de transport auquel ils sont rattachés ne peuvent plus être payés car le transporteur est interdit de circuler ou d'exploiter.

[68] Dans la jurisprudence déposée, la Commission a remis en vigueur des permis afin de permettre aux demanderesses de reprendre rapidement ou de continuer l'exploitation des services qu'elles donnaient déjà. Dans le cas présent, il y a impossibilité de reprendre l'exploitation parce qu'il y a impossibilité de récupérer le droit de circuler par paiement des droits. Au mieux, la remise en vigueur permettrait la continuation des audiences sur les demandes contestées de transfert des permis.

[69] La cote « insatisfaisant » constitue la sanction ultime, applicable lorsque la Commission juge qu'il y a impossibilité de corriger les carences en sécurité constatées dans la gestion d'une entreprise de transport. Il est logique que l'interdiction de payer les droits en découle, mettant ainsi fin à l'autorisation de circuler avec le moyen de transport attaché aux permis et, par le fait même, à l'existence des permis.

CONCLUSION

[70] Le défaut de renouvellement des permis 0-M-001334-006A, 009B, 010A et 011B, inexploités depuis plus d'un an, résulte de l'application de la cote de sécurité « insatisfaisant ».

[71] Malgré les efforts déployés par M. Fortier pour les préserver, la preuve démontre que l'exploitation qui en a été faite au cours des dernières années a été partielle et déficiente, tant au niveau de la sécurité routière que pour la disponibilité des services de transport au public. Il n'y a aussi aucune assurance qu'ils seront exploités dans un proche avenir, puisque le Syndic, qui en est présentement titulaire, est dans l'impossibilité de pouvoir remettre un véhicule routier en circulation tant que la cote de sécurité attribuée à l'inscription de Jordez porte la mention « insatisfaisant ».

[72] Il serait déraisonnable de remettre en vigueur des permis que la titulaire n'a pu renouveler par paiement des droits de circuler pour le motif qu'elle a été sortie de la route par la Commission à la suite d'un comportement à risque au sens de la sécurité routière.

[73] La *Loi sur les transports* spécifie clairement à son article 37.1.1 que la remise en vigueur, lorsqu'elle est accordée, équivaut à un renouvellement de permis. Ainsi, la Commission considère que le fait de remettre en vigueur les permis détenus par Jordez reviendrait à lui accorder indirectement ce que la *Loi* lui interdit de faire. En effet, ces permis ne peuvent être renouvelés par immatriculation en raison de la cote « insatisfaisant » attribuée à l'inscription de Jordez au Registre. La remise en vigueur ferait en sorte que la Commission elle-même contournerait l'application de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et l'effet d'une décision qu'elle a rendue.

[74] Tous ces éléments mènent ainsi à la conclusion qu'il n'y a pas de motif raisonnable pour remettre en vigueur les permis concernés.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REJETTE la demande.

Pierre Gimaïel
Vice-président

p.j. Avis de recours

c.c. M^e Thomas Dilenge, avocat de la demanderesse
M^e Louise Baillargeon, avocate des opposantes⁽¹⁾
M^e David Blair, avocat des opposantes⁽²⁾
M^e Serge Bouchard, avocat des intervenantes⁽¹⁾
M^e Stéphane Lamarre, avocat de l'intervenante⁽²⁾

**ANNEXE
AVIS IMPORTANT**

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (L.R.Q., c. T-12), l'article 81 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.Q., 2001, c. 15) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (L.R.Q., c. P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission de réviser toute décision qu'elle a rendue et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec :

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

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

QUÉBEC

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

MONTREAL

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

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

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

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec le Tribunal administratif du Québec aux adresses suivantes :

QUÉBEC

Tribunal administratif du Québec
Secrétariat
575, rue Saint-Amable
Québec (Québec) G1R 5R4
Téléphone : (418) 643-3418

N^o sans frais (ailleurs au Québec) :

MONTREAL

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

1 800 567-0278