

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2022 QCCTQ 0295

DATE DE LA DÉCISION : 20220208

DATES DE L'AUDIENCE : 8 juin 2021, 14 et 15 juillet 2021
et 24 novembre 2021

DATE DES CONFÉRENCES DE GESTION : 23 juin et 26 août 2021

NUMÉRO DE LA DEMANDE : 762556

OBJET DE LA DEMANDE : Permis de transport par autobus,
transport interurbain

NUMÉRO DES DEMANDES ACCESSOIRES : 790643 et 792305

OBJET DES DEMANDES ACCESSOIRES : Recevabilité d'une observation
pour s'opposer (790643) -
Demande d'Autocars Orléans
Express inc. pour être relevé du
défaut de déposer dans les délais ses
observations en opposition

Rejet d'observations (792305) -
Demande de Rider Express
Transportation Corp. en rejet des
observations en opposition de
Trentway-Wagar inc.

MEMBRES DE LA COMMISSION : Line Poirier
Rébecca Branchaud
Claude Jacques¹

¹ M^e Claude Jacques a cessé ses fonctions le 11 janvier 2022 avant la fin du délibéré. La décision est rendue par les autres membres qui ont siégé à l'audience en nombre suffisant pour constituer le quorum.

Rider Express Transportation Corp.

Demanderesse

et

Trentway-Wagar inc.

Opposante

et

Greyhound Canada Transportation ULC

Opposante – désistée

DÉCISION**APERCU**

[1] Rider Express Transportation Corp. (Rider) dépose à la Commission des transports du Québec (la Commission), le 19 janvier 2021, une demande de permis de transport par autobus, transport interurbain en vertu de la *Loi sur les transports*² (la *LT*) et du *Règlement sur le transport par autobus*³ (le *RTA*).

[2] Cette demande est publiée sur le site Internet de la Commission⁴, le 25 janvier 2021, conformément au *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec* (le *RPCTQ*)⁵ et se lit comme suit :

Demande de permis : Transport interurbain

TERRITOIRE(S) AUTORISÉ(S) :

De la frontière Québec-Ontario (105010) en provenance de Toronto et Ottawa à destination de Gatineau (81017) et Montréal (66023).

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Frontière Québec-Ontario (105010)

Gatineau (81017)

Montréal (66023)

² RLRQ, c. T-12 (ci-après la *LT*).

³ RLRQ, c. T-12, r.16 (ci-après le *RTA*).

⁴ www.ctq.gouv.qc.ca.

⁵ RLRQ, c. T-12, r. 11, art. 18 par. 1 (ci-après le *RPCTQ*).

PARCOURS 1 : Frontière Québec-Ontario, en provenance de Toronto et Ottawa à destination de Gatineau et Montréal.

- Autoroute 50 jusqu'à l'intersection de l'autoroute 15
- Autoroute 15 jusqu'à Montréal

PARCOURS 2 : Frontière Québec-Ontario, en provenance de Toronto à destination de Montréal.

- Autoroute 20 jusqu'à Montréal

CLIENTÈLE :

Public en général.

HORAIRE ET FRÉQUENCE :

Selon l'horaire autorisé qui est au dossier.

CONDITION(S) D'EXPLOITATION :

1. Le droit de retour est implicite.
2. En milieu urbain, le parcours s'effectue selon entente avec les autorités municipales.
3. Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de l'Outaouais « STO » ainsi que sur le territoire de la Société de transport de Montréal « STM ».
4. La titulaire n'est pas autorisée à utiliser les zones d'arrêt d'autobus ainsi que toute autre infrastructure de la Société de transport de l'Outaouais « STO » et de la Société de transport de Montréal « STM ».

CATÉGORIE : A.1

DURÉE : maximum 5 ans.

[3] De plus, lors de la publication, la Commission avise la Société de transport de Montréal (la STM) et la Société de transport de l'Outaouais (la STO) de la demande⁶.

[4] La STM de même que la STO autorisent la demande comme publiée.

[5] Toutefois, Trentway-Wagar inc. (Trentway) et Greyhound Canada Transportation ULC (Greyhound) déposent respectivement dans les délais prévus au *RPCTQ*, des observations en opposition.

[6] La Commission a référé la demande en audience publique pour entendre Rider, Trentway et Greyhound sur les conditions de délivrance du permis de transport interurbain et sur les oppositions. Une première audience publique est fixée le 12 mai 2021. Cette audience est remise à la demande de Rider, en raison des oppositions, et est de nouveau fixée au 8 juin 2021.

⁶ *Loi sur les sociétés de transport en commun*, RLRQ, c. S-30.01, art. 80 al.2.

[7] Dans l'intervalle, Greyhound se désiste de son opposition le 19 mai 2021. Autocars Orléans Express inc. (Orléans) dépose une demande accessoire pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition. De plus, Rider dépose une demande accessoire en rejet des observations en opposition de Trentway.

[8] Lors de l'audience publique du 8 juin 2021, Rider informe la Commission qu'elle veut modifier sa demande pour retirer le Parcours 2 : *Frontière Québec-Ontario, en provenance de Toronto à destination de Montréal - Autoroute 20 jusqu'à Montréal* et conserver uniquement le Parcours 1. La Commission accorde alors la demande de modification séance tenante.

[9] De même, lors de cette audience, la Commission entend les demandes accessoires et les demandes de confidentialité de Rider et rend les décisions sur ces demandes séance tenante.

[10] L'audience publique s'est poursuivie les 14 et 15 juillet 2021 ainsi que le 24 novembre 2021.

[11] La Commission doit répondre à la question suivante :

- Rider satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance d'un permis de transport par autobus, transport interurbain ?

[12] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission est d'avis que Rider ne respecte pas l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance d'un permis de transport, transport interurbain. Elle rejette donc la demande.

CONTEXTE

Suppression des services par Greyhound

[13] Jusqu'au 13 mai 2021, le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau était desservi par Greyhound. Cette dernière était la seule titulaire de permis de transport par autobus,

transport interurbain et transport aéroportuaire, autorisée par la Commission à desservir ce corridor avec des autobus de catégories A.1 à A.6.

[14] Ces permis l'autorisaient à desservir le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau avec un service régional par la rive nord de la rivière des Outaouais⁷ ou en empruntant la rive sud⁸. Elle était également titulaire d'un permis de transport interurbain l'autorisant à offrir un service express en empruntant la rive sud⁹. Elle opérait ce permis en concomitance avec un permis de transport aéroportuaire¹⁰ à partir de l'aéroport international Montréal-Trudeau (l'Aéroport) lui permettant d'offrir un service express entre Montréal, l'Aéroport, Ottawa et Gatineau.

[15] Par voie d'un communiqué de presse le 13 mai 2021, Greyhound annonce qu'elle cesse définitivement ses opérations canadiennes.

[16] Les services interurbains et aéroportuaires qu'elle offrait notamment entre Montréal, Ottawa et Gatineau sont définitivement abandonnés.

[17] Par ailleurs, Greyhound avait interrompu ses services dès le 13 mai 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19 et du faible achalandage qui en résultait.

[18] La Commission a d'ailleurs supprimé les services de Greyhound, de façon totale et permanente, par sa décision rendue le 9 décembre 2021¹¹.

Multiplicité des demandes de permis pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau

[19] C'est dans ce contexte que la Commission est saisie de plusieurs demandes de permis de transport interurbain et aéroportuaire pour remplacer les services supprimés par Greyhound entre Montréal, Ottawa et Gatineau.

⁷ Permis 0-Q-001163-009C.

⁸ Permis 0-Q-001163-018A.

⁹ Permis 0-Q-001163-007B.

¹⁰ Permis 0-Q-001163-011D.

¹¹ *Greyhound Canada Transportation ULC*, 2021 QCCTQ 2621.

[20] Outre Rider¹², Orléans¹³, Trentway¹⁴ et Les Autobus Maheux ltée¹⁵ ont déposé auprès de la Commission, des demandes de délivrance de permis interurbain et aéroportuaire pour desservir ce corridor en totalité ou en partie. Toutefois, chaque demande de permis déposée propose un service distinct, notamment au niveau des lieux d'embarquement et de débarquement, des horaires, des tarifs, du parcours et du type d'autocar utilisé.

[21] Entre-temps, le 28 avril 2021, Orléans dépose une demande de délivrance de permis spécial de transport par autobus, transport interurbain pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau. La demande vise à offrir, pour une durée maximale d'un an, un service de transport interurbain express par la rive sud de la rivière des Outaouais.

[22] Orléans dépose aussi, le 6 juillet 2021, une demande de délivrance de permis spécial, transport aéroportuaire pour un service express entre l'Aéroport, Ottawa et Gatineau.

[23] Étant d'avis qu'il existait une situation d'urgence de desservir le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau, la Commission a accueilli les demandes d'Orléans¹⁶. Elle lui a délivré les permis, valides jusqu'au 30 juin 2022 ou dès que la Commission aura accordé un permis régulier de transport par autobus interurbain pour ce corridor. Dans ses décisions, la Commission précise que :

[64] Comme le Permis visé est accordé pour une courte période, cela permettra la tenue d'audiences publiques et la considération d'un ou plusieurs titulaires de transport intra et extra provincial sur ce corridor.

[65] L'analyse des conditions de délivrance du Permis visé et de la capacité de donner le service sont basées sur une période de moins d'un an et non sur une période plus longue. De nouvelles considérations devront être analysées par la Commission lors de la tenue des audiences publiques sur la délivrance du ou des permis régulier(s) de transport interurbain¹⁷.

¹² Demande 762556, introduite le 19 janvier 2021.

¹³ Demandes 784315, introduite le 28 avril 2021, 804967, introduite le 14 juillet 2021 et 806628 et 806632, introduites le 20 juillet 2021.

¹⁴ Demandes 788969, introduite le 19 mai 2021 et 816145, introduite le 30 août 2021.

¹⁵ Demandes 801267 et 801269, introduites le 30 juin 2021, 804138 et 804143, introduites le 9 juillet 2021, et 814564, introduite le 23 août 2021.

¹⁶ *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1504 et *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1750.

¹⁷ *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1504. Voir aussi *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1750, par. 71 et 72, qui sont au même effet.

[24] Deux conférences préparatoires et plusieurs jours d'audiences publiques ont été tenus entre les mois de juin et de novembre 2021, lors desquels les quatre entreprises demanderesse ont eu l'occasion de se faire entendre quant à leurs demandes de permis respectives et leurs demandes accessoires.

Audience publique de la demande de permis interurbain de Rider

[25] À l'ouverture de l'audience du 8 juin 2021, la Commission fait part qu'elle entendra toutes les demandes de permis pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau avant de décider individuellement sur chacune d'elles.

[26] Elle a notamment jugé que l'intérêt public serait mieux desservi si elle déterminait d'une part, si les demanderesse satisfont, de façon prépondérante, les conditions de délivrance prévues notamment au *RTA* et d'autre part, le nombre de permis à délivrer¹⁸.

[27] La Commission a adopté cette orientation dans d'autres décisions où elle devait analyser plusieurs demandes de permis pour un même corridor. Chacune des demanderesse a pu exposer son offre de services avant que la Commission ne se prononce¹⁹.

[28] Lors de l'audience publique, la Commission a entendu les témoignages de Firat Uray, et Omer Faruk Kanca, qui ont chacun déposé plusieurs documents au soutien de leur témoignage.

PRÉSENTATION DE RIDER ET DES SERVICES PROPOSÉS

Portrait de Rider

[29] Rider est une entreprise de transport par autobus qui exploite des services de transport interurbain dans les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de

¹⁸ *Rider Express Transportation Corp. et Autocars Orléans Express inc. et Trentway-Wagar inc.*, 2021 QCCTQ 1814, recours rejeté, *Rider Express Transportation Corp. c. Commission des transports du Québec*, 2022 QCTAQ 01345.

¹⁹ *Les autobus Maheux Ltée*, QPVC94-00043, 8 janvier 1994 (CTQ), 2636-5205 *Québec inc. c. Beaudry*, 1993 CanLII 4193 (QC CA) – juge Nichols pp. 30 à 32 et juge LeBel, pp. 21 et 22.

la Saskatchewan, et du Manitoba. Elle offre des services à près de cinquante villes et municipalités avec des itinéraires entre Vancouver et Winnipeg et entre Calgary, Edmonton, Saskatoon et Régina. Elle emploie plus de cinquante personnes.

[30] Rider a été lancée en 2017 à la suite de l'abandon des services de transport interurbain dans l'Ouest canadien par STC (Provincial Intracity Bus Service). L'entreprise a pris de l'expansion, en 2018, en raison de l'abandon des services interurbains de Greyhound dans l'Ouest canadien.

[31] Avec le dépôt de la présente demande, Rider désire étendre ses services en Ontario et au Québec et pouvoir offrir des services interurbains de transport par autobus comme option au train et à l'avion.

[32] L'objectif de Rider est de proposer un service d'autobus interurbain partout au Canada qui soit abordable, sécuritaire et accessible. L'ajout d'itinéraire au Québec est une étape importante pour elle.

[33] Rider est constituée selon les lois de la province de la Saskatchewan. Son siège est situé dans cette province. Elle a toutefois un domicile élu sur le boulevard Pie-IX à Montréal, ce qui est confirmé au Registraire des entreprises du Québec.

[34] M. Turan Kesmen serait l'éventuel gérant de Rider à Montréal. Il travaille présentement dans la restauration.

[35] Selon une communication de Rider, du 4 juin 2021, un nouvel établissement serait situé au 6500, route Transcanadienne, bureau 400, à Pointe-Claire.

Administrateurs et dirigeants de Rider

[36] Firat Uray est un des administrateurs et le président de Rider. Il est diplômé universitaire avec une spécialisation en logistique. Il œuvre dans l'industrie du transport par autobus depuis plus de vingt ans.

[37] Omer Faruk Kanca est le directeur général (General Manager) depuis février 2021. Il a remplacé Anthony Baker qui a pris sa retraite récemment. Auparavant, il était le chef de la direction financière et technologique de Rider de 2018 à 2020. Il a acquis de l'expérience dans les banques et les agences de placement de capitaux et de restructuration en Europe et en Turquie.

[38] Un organigramme plus détaillé des autres dirigeants est produit à l'audience.

Service de transport interurbain proposé

[39] Par sa demande, Rider propose un service express en provenance de Toronto et Ottawa à destination de Gatineau et Montréal en empruntant les autoroutes 50 et 15 au Québec.

[40] Le service interurbain proposé est un départ par jour dans chaque direction, tous les jours de la semaine. Des départs additionnels seront ajoutés si l'achalandage le justifie.

[41] Les points d'embarquement et de débarquement sont les suivants :

- Ottawa : Central Station;
- Gatineau : Les promenades Gatineau;
- Montréal : Gare d'autocars de Montréal.

[42] Il y aura interconnexion avec les services que Rider offre en Ontario entre Toronto, Kingston et Ottawa et avec les services en place dans l'Ouest canadien.

[43] Rider désire éventuellement offrir non seulement des services vers les grands centres urbains du Québec, mais aussi assurer une liaison entre les plus petites municipalités et les plus grandes villes.

Tarif

[44] Selon le tarif régulier déposé, le coût du billet sera de 100 \$ entre Montréal et Toronto et de 50 \$ entre Montréal et Gatineau ou Ottawa. M. Kanca explique que le tarif

est sujet à modulation selon les périodes de pointe et des tarifs réduits seront prévus pour les passagers étudiants et les personnes âgées.

Horaire

[45] Rider n'a déposé aucun horaire exact des embarquements et débarquements pour son parcours. Selon le témoignage de M. Kanca, l'horaire nécessite encore de la planification et pour ce faire, Rider doit obtenir préalablement le permis.

[46] Selon M. Kanca, il y aurait un départ le matin vers les 7 h 30 et un dans l'après-midi.

Catégorie d'autobus

[47] Les autocars que Rider projette utiliser sur ce trajet sont de la catégorie A.1 de marque Temsa Motor Coach, modèle TS45 de l'année 2019.

[48] Rider prévoit que six autobus et quatre conducteurs seront requis pour effectuer le parcours.

CADRE LÉGISLATIF

Pouvoirs de la Commission

[49] La Commission peut, en vertu des articles 32 et 34 de la *LT*, délivrer un permis de transport par autobus pour un service de transport interurbain.

[50] Selon l'article 5.1 de la *LT*, la Commission dispose d'un pouvoir discrétionnaire en matière de délivrance, de renouvellement, de remise en vigueur ou de transfert de permis. Le gouvernement a prévu des dispositions réglementaires pour indiquer les principes, les critères et les facteurs dont la Commission tient compte dans l'exercice de ce pouvoir.

[51] Enfin, en vertu de la *Loi sur les transports routiers*²⁰, la Commission peut, à son appréciation, délivrer la licence d'exploitation d'une entreprise extraprovinciale de transport par autocar dans la province et régir les tarifs applicables aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait d'une entreprise locale de transport par autocar.

Conditions de délivrance du permis

[52] Les articles 11 à 13 et 22 à 26 du *RTA* édictent les conditions à respecter pour que la Commission délivre un permis de transport interurbain.

[53] Ces conditions portent, entre autres, sur le lieu du siège ou du principal établissement du demandeur, sur ses connaissances ou expériences pertinentes, ses assises financières, ses ressources humaines et matérielles, sur les besoins de la clientèle, la rentabilité de ses services, les conséquences sur les services offerts par les autres transporteurs ou sur la qualité des services et, le cas échéant, sur les infractions commises.

[54] La Commission doit s'assurer que Rider satisfait chacune des conditions prévues au *RTA*. Si l'une ou l'autre de ces conditions n'est pas démontrée, la Commission n'a pas d'autre option que de refuser sa demande²¹.

Intérêt public

[55] En plus de délivrer les permis de transport par autobus en vertu de la *LT* et du *RTA*, la Commission a pour mandat de veiller au respect de l'intérêt public, la *LT* étant une loi d'intérêt public²².

[56] En effet, le législateur a délégué à la Commission la responsabilité de juger, à l'exclusion de tout autre tribunal ou organisme, des besoins du public et de la manière d'y répondre. D'ailleurs, un permis de transport par autobus est un privilège et non un

²⁰ L.R.C. (1985), ch. 29 (3^e suppl.), art. 5 et 6.

²¹ *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 54.

²² *Association des transporteurs en vrac de l'Outaouais et Vrac Outaouais, c. 3503623 Canada inc.*, 2011 QCCA 1206, par. 18.

droit. Il n'est pas émis pour le plus grand profit de son titulaire, mais principalement pour desservir l'intérêt public²³.

[57] L'intérêt public est donc au cœur des dispositions des articles 11 à 13 du *RTA*²⁴. Ainsi, la personne qui demande un permis de transport par autobus doit se qualifier comme un acteur sérieux dans l'industrie du transport par autobus en démontrant notamment qu'elle dispose des ressources matérielles, humaines et financières pour assurer un service de qualité qui répond aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi²⁵.

[58] L'intérêt public guide la Commission dans la délivrance d'un permis de transport. Le permis sera ou non délivré si les exigences réglementaires sont remplies et si l'intérêt primordial de la société le requiert. Il s'agit donc pour la Commission d'examiner l'intérêt général, mais non l'intérêt particulier de celui qui demande le permis.

[59] Toutefois, comme le souligne le juge LeBel dans *2636-5205 Québec inc. c. Beaudry et al.*²⁶, la Commission n'est pas limitée aux conditions prévues aux articles 11 à 13 du *RTA* dans l'examen de la notion d'intérêt public. Dans cette affaire, la Cour d'appel a reconnu que le facteur d'interconnexion entre les permis, non prévu à ces articles, n'est pas exclu de l'examen de la notion d'intérêt public. La Cour d'appel mentionne également qu'il appartient à la Commission de voir à ce que les services s'harmonisent et se rentabilisent.

[60] En somme, la Commission doit donc exercer sa discrétion suivant les faits de l'affaire qui lui est soumise, en conformité avec le cadre juridique applicable et en considération de l'intérêt public²⁷.

²³ *Groupe Bell-Horizon inc. et Autocars Gaudreau inc.*, 2021 QCCTQ 0801, par. 49.

²⁴ *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 56.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *2636-5205 Québec inc. c. Beaudry et al.*, 1993 CanLII 4193 (QC CA), opinion du juge LeBel, p. 21 et 22.

²⁷ *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 97.

ANALYSE

Demandes accessoires et décisions séance tenante

[61] La présente demande a fait l'objet de deux demandes accessoires, soit une demande d'Orléans pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition (demande 790643) et une demande de Rider en rejet de l'opposition de Trentway (demande 792305).

Demande d'Orléans pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition (demande 790643)

[62] Orléans dépose le 27 mai 2021, une demande accessoire pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition dans la demande de permis interurbain de Rider.

[63] La demande de permis interurbain de Rider est publiée sur le site Internet de la Commission le 25 janvier 2021. Orléans dépose, quant à elle, sa demande de permis interurbain (demande 784315) le 28 avril 2021.

[64] Comme déjà mentionné, le 13 mai 2021, Greyhound annonce la cessation immédiate et définitive de son service de transport par autobus sur le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau.

[65] Selon les prétentions d'Orléans, elle était dans l'impossibilité de s'opposer avant la fin du délai prescrit pour intervenir dans le présent dossier notamment pour les motifs suivants :

- Elle n'avait pas d'intérêt à s'opposer au moment où un avis de la demande de Rider avait été publié sur le site de la Commission puisqu'elle n'avait pas encore introduit une demande de permis et la desserte du corridor devait être assurée par Greyhound aux termes de ses permis;
- En constatant que le service n'avait toujours pas repris sur cette maille cruciale du réseau de transport interurbain, elle a déposé une demande de permis afin de répondre au besoin du public dans les meilleurs délais;

- Elle indique que son intérêt a pris naissance uniquement lors du dépôt de sa demande de permis, soit le 28 avril 2021, et qu'elle subira un préjudice important si la présente requête n'est pas accueillie et l'opposition dûment reçue par la Commission.

[66] Après avoir entendu les représentations d'Orléans et de Rider, la Commission rejette la demande séance tenante lors de l'audience publique du 8 juin 2021.

[67] Les motifs brièvement exposés de la décision sont dûment enregistrés. La Commission reprend plus en détail ci-après, les motifs à l'appui de sa décision.

[68] L'article 25 du *RPCTQ* dispose qu'une personne peut, dans le délai indiqué à l'avis ou au préavis publié ou qui lui est transmis, selon le cas, présenter ses observations pour appuyer ou s'opposer à une demande.

[69] Selon l'article 8 du *RPCTQ*, ce délai est d'au moins dix jours. Il est notamment calculé à partir de la date de l'avis de publication d'une demande de permis de transport par autobus²⁸.

[70] L'avis public de la demande de permis de transport par autobus de Rider est publié le 25 janvier 2021. Le délai de dix jours se terminait donc le 4 février 2021²⁹.

[71] L'article 4 du *RPCTQ* permet à la Commission de relever une personne du défaut de respecter un délai prescrit si celle-ci lui démontre qu'elle n'a pu, pour des motifs sérieux et légitimes, agir plus tôt et si, à son avis, aucune autre personne visée n'en subit de préjudice grave.

[72] Si la Commission suit la prétention d'Orléans qu'elle aurait eu l'intérêt de s'opposer lors du dépôt de sa demande de permis interurbain, le 28 avril 2021, le délai pour déposer ses observations se terminait le 10 mai 2021.

[73] Au surplus, même si la Commission prend en considération les prétentions d'Orléans voulant que Greyhound ait cessé ses opérations canadiennes définitivement, le 13 mai 2021, le délai pour déposer ses observations se terminait donc le 25 mai 2021.

²⁸ *RPCTQ*, art. 8, 17 et 18 par. 1b).

²⁹ *RPCTQ*, art. 6 et 7.

[74] Or, Orléans dépose sa demande accessoire et ses observations le 27 mai 2021.

[75] Quelles que soient les hypothèses proposées par Orléans, dans tous les cas, elle est hors délai.

[76] Orléans n'a soulevé aucun motif sérieux et légitime justifiant son retard de déposer ses observations entre le 28 avril 2021 et le 27 mai 2021. N'ayant pas soulevé de motifs sérieux et légitimes, la Commission n'a pas à se prononcer sur le préjudice grave.

[77] Pour ces raisons, la Commission rejette la demande d'Orléans pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition.

Demande de Rider en rejet de l'opposition de Trentway (demande 792305)

[78] Rider dépose le 3 juin 2021, une demande en rejet des observations en opposition déposée par Trentway à l'encontre de la demande de permis interurbain de Rider.

[79] Rider prétend notamment que Trentway n'a pas d'intérêt pour s'opposer en raison de la modification de sa demande permis, que ses observations sont inutiles et qu'elles ne pourraient aider la Commission à rendre une décision appropriée.

[80] La Commission retient ce qui suit des observations en opposition déposées par Trentway.

[81] Trentway est détentrice de permis de transport interurbain codifiés sous les numéros 7-M-000958-003C et 7-M-000958-004B, qui autorisent un service entre Montréal et Toronto.

[82] Trentway s'oppose à la délivrance d'un tel permis à Rider puisqu'avant la pandémie de la COVID-19, selon les journées, Trentway offrait à sa clientèle, par son service Megabus, de dix à quatorze départs depuis Montréal et le même nombre depuis Toronto.

[83] Au début de la pandémie en mars 2020, Trentway a dû réduire le nombre de départs de son service Megabus à trois par jour depuis Montréal, et le même nombre depuis Toronto.

[84] Depuis le 2 novembre 2020, elle offre à sa clientèle deux à quatre départs depuis Montréal et le même nombre depuis Toronto. Au surplus, les voyages ne sont pas vendus au maximum de leur capacité.

[85] Après avoir entendu les représentations de Rider et de Trentway, la Commission rejette la demande de Rider séance tenante lors de l'audience publique du 8 juin 2021.

[86] Les motifs brièvement exposés de la décision sont dûment enregistrés. La Commission reprend plus en détail ci-après, les motifs à l'appui de sa décision.

[87] Le *RPCTQ* prévoit qu'une personne peut, dans le délai indiqué à l'avis ou au préavis publié ou qui lui est transmis, selon le cas, présenter ses observations pour appuyer ou s'opposer à une demande³⁰.

[88] Pour être recevables, les observations doivent notamment avoir été transmises à la Commission et à la demanderesse dans le délai indiqué, être utiles à la prise de décision et être accompagnées d'une preuve de transmission à la demanderesse. Le paiement des frais prescrits par règlement doit également être acquitté³¹.

[89] Conformément aux dispositions des articles 8, 17, 18 par. 1b) et 25 du *RPCTQ*, les observations en opposition de Trentway ont été déposées dans les délais prescrits, soit dans les dix jours de la publication de l'avis public de la demande de permis interurbain de Rider.

[90] Trentway est titulaire de deux permis de transport interurbain dans le corridor visé par la demande de permis interurbain de Rider. Elle a donc un intérêt à faire part à la Commission de ses observations en regard de la demande de permis de Rider et, plus particulièrement, quant à l'impact de la délivrance d'un nouveau permis interurbain sur la qualité des services offerts par Trentway.

³⁰ *RPCTQ*, art. 25.

³¹ *RPCTQ*, art. 26.

[91] La Commission juge que les observations que Trentway veut transmettre à la Commission et qui portent sur les impacts de la délivrance d'un nouveau permis sur ses services de transport interurbain sont des informations utiles à la prise de décision par la Commission.

[92] Pour ces raisons, la Commission rejette la demande de Rider en rejet des observations en opposition de Trentway.

Demandes de confidentialité

[93] Rider demande à la Commission d'ordonner la confidentialité et la non-publication des pièces suivantes produites en preuve :

- « Informations financières » (P-9);
- « Projection de revenus et dépenses » (P-14);
- « Routes reprises de Greyhound » (P-15); et
- « Présentation PowerPoint », (P-21, pages 7 à 9).

[94] Après avoir entendu les représentations de Rider et de Trentway, la Commission accueille la demande séance tenante lors de l'audience du 8 juin 2021.

[95] Les motifs concis de la décision sont dûment enregistrés. La Commission reprend, ci-après, les motifs plus détaillés à l'appui de sa décision.

[96] Le *RPCTQ* énumère différents renseignements ayant un caractère public, dont les états financiers annuels et certaines informations contenues au contrat³².

[97] Rider soulève comme motif qu'il soit impérieux que les informations contenues à ces documents demeurent confidentielles puisqu'elles reflètent sa situation financière ainsi que les projections financières liées aux activités qu'elle entend exercer au Québec. La divulgation de ces pièces risque vraisemblablement de nuire de façon substantielle à sa compétitivité et les informations qu'elles contiennent constituent un intérêt commercial important.

³² *RPCTQ*, art. 44.10 al. 2.

[98] Les arrêts de la Cour suprême du Canada dans *Dagenais*³³, *Mentuck*³⁴, *Sierra Club*³⁵ et récemment dans *Sherman*³⁶, sont venus établir un cadre d'analyse des demandes d'ordonnances de confidentialité ou de non-publication.

[99] Dans *Sherman*, la Cour suprême revoit son cadre d'analyse qu'elle avait préalablement établi pour en faciliter l'application :

[...] Pour obtenir gain de cause, la personne qui demande au tribunal d'exercer son pouvoir discrétionnaire de façon à limiter la présomption de publicité doit établir que :

- 1) la publicité des débats judiciaires pose un risque sérieux pour un intérêt public important;
- 2) l'ordonnance sollicitée est nécessaire pour écarter ce risque sérieux pour l'intérêt mis en évidence, car d'autres mesures raisonnables ne permettront pas d'écarter ce risque; et
- 3) du point de vue de la proportionnalité, les avantages de l'ordonnance l'emportent sur ses effets négatifs.

Ce n'est que lorsque ces trois conditions préalables sont remplies qu'une ordonnance discrétionnaire ayant pour effet de limiter la publicité des débats judiciaires — par exemple une ordonnance de mise sous scellés, une interdiction de publication, une ordonnance excluant le public d'une audience ou une ordonnance de caviardage — pourra dûment être rendue. Ce test s'applique à toutes les limites discrétionnaires à la publicité des débats judiciaires, sous réserve uniquement d'une loi valide (*Toronto Star Newspapers Ltd. c. Ontario*, 2005 CSC 41, [2005] 2 R.C.S. 188, par. 7 et 22)³⁷.

[100] Récemment, la Cour Supérieure a eu à appliquer ce cadre d'analyse lors d'un litige commercial³⁸. Puisque l'arrêt *Sherman* analysait l'atteinte à la vie privée d'un individu et non des renseignements commerciaux, elle expose ce qui suit :

[32] *Sherman* n'est pas parfaitement transposable à un litige commercial comme celui en l'instance où il est question de renseignements commerciaux plutôt que de la vie privée d'individus. Le Tribunal tire néanmoins les constats suivants :

- 32.1. Les renseignements commerciaux sensibles peuvent constituer un intérêt important au sens du premier critère de *Sherman*, mais l'interprétation restrictive qui prévalait avant *Sherman* demeure clairement d'actualité.

³³ *Dagenais c. Société Radio-Canada*, 1994 CanLII 39 (CSC).

³⁴ *R. c. Mentuck*, 2001 CSC 76.

³⁵ *Sierra Club du Canada c. Canada (Ministre des Finances)*, 2002 CSC 41.

³⁶ *Sherman (Succession) c. Donovan*, 2021 CSC 25.

³⁷ *Id.*, par. 28.

³⁸ *Raymond Chabot Grant Thornton c. Bourgeois*, 2021 QCCS 2933.

32.2. Puisque l'atteinte à la vie privée de l'individu ne suffit pas pour constituer un « intérêt légitime important » et qu'une atteinte à la dignité est requise pour justifier des ordonnances, à titre de corollaire, ce ne sont pas toutes données financières ou renseignements commerciaux qui constituent un intérêt public important, mais bien seulement les renseignements de grande valeur.

32.3. Pour paraphraser Sherman, le caractère sensible des renseignements doit toucher la partie la plus névralgique de l'entreprise, tout comme pour l'individu, les renseignements sur sa vie privée doivent toucher « l'aspect le plus intime » de cet individu.

32.4. Les renseignements « révélant peu » sur l'entreprise ne peuvent pas être protégés.

32.5. Les intérêts commerciaux qui sont à protéger doivent intéresser la société dans son ensemble et non seulement la partie qui cherche des mesures de protection.

[33] La Cour suprême fait aussi des remarques sur le deuxième critère du test qu'elle énonce, c'est-à-dire l'exigence que l'ordonnance doit être limitée à ce qui est nécessaire pour limiter le risque sérieux à l'intérêt important [...].

[101] La Commission est d'avis qu'elle doit appliquer ce dernier cadre d'analyse lorsqu'elle décide d'une ordonnance de confidentialité.

[102] En effet, dans l'exercice de sa mission de gestion, de régulation, de surveillance et de contrôle des différents secteurs de l'activité économique du transport, elle doit enquêter et rendre des décisions de nature administrative.

[103] Comme l'a indiqué la Cour Suprême à maintes reprises, dans le contexte du devoir d'agir équitablement des organismes administratifs, la classification rigide entre l'acte administratif et quasi judiciaire a été délaissée peu à peu en établissant que le contenu des règles à suivre par un tribunal dépend de toutes les circonstances dans lesquelles il opère, et non d'une caractérisation des fonctions qu'il exerce³⁹.

[104] De plus, le Tribunal administratif du Québec, dans *Autobus La Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*⁴⁰, précise que la Commission doit exercer sa discrétion relativement à l'ordonnance de confidentialité demandée selon les règles

³⁹ 2747-3174 *Québec inc. c. RPAQ*, 1996 CanLII 153 (CSC), [1996] 3 R.C.S.919 (aux pp. 940-1); *Knight c. Indian Head Sch. Div. No. 19*, 1990 CanLII 138 (CSC), [1990] 1 R.C.S. 653 (aux pp. 669 et 670).

⁴⁰ *Autobus La Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 09691, par. 31 et 32.

d'équité procédurale, tel que précisé par la Cour suprême dans l'arrêt *Newfoundland and Labrador Nurses' Union*⁴¹.

[105] Dans le cadre de son enquête, la Commission est à même de recevoir des informations ayant un caractère sensible qui peuvent toucher la partie la plus névralgique de l'entreprise. Ceci se reflète par la teneur même des critères de l'article 12 du *RTA* qu'une personne doit démontrer si elle veut se voir délivrer, renouveler ou transférer un permis de transport par autobus. La diffusion de renseignements et de documents et leur restriction d'accès peuvent se justifier lorsqu'il s'agit de protéger des intérêts commerciaux importants.

[106] Par sa demande d'ordonnance de confidentialité, Rider vise à protéger des renseignements de nature financière (frais d'opération, frais d'administration, achalandage, revenus, dépenses et états financiers). Ces renseignements, dans un contexte de marché concurrentiel, constituent un intérêt commercial important.

[107] Dans le contexte actuel, quatre demanderesse déposent des demandes de délivrance de permis interurbain pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau. L'information financière détenue par un transporteur en concurrence avec d'autres est déterminante. L'accès à cette information permet à ses concurrents de connaître ses frais d'opération, ses frais d'administration et la composition de son prix de passage.

[108] De plus, les états financiers d'une société par actions sont, a priori, confidentiels⁴² bien qu'ils ne fassent pas l'objet d'un privilège de confidentialité reconnu par une loi. C'est d'ailleurs ce qu'a décidé le Tribunal administratif du Québec⁴³.

[109] Puisque les pièces P-9, P-14, P-15 et les pages 7 à 9 de la pièce P-21 contiennent des données financières ou des renseignements commerciaux sensibles de grande valeur pouvant toucher une partie névralgique de Rider et constituer un intérêt commercial important, la Commission ordonne la confidentialité et la non-publication de ces pièces produites au soutien de la demande.

⁴¹ *Newfoundland and Labrador Nurses' Union c. Terre-Neuve-et-Labrador (Conseil du Trésor)*, 2011 CSC 62 (CanLII), [2011] 3 R.C.S. 708, paragr. 20 à 22.

⁴² Martel, P., *La société par actions au Québec volume 1 Les aspects juridiques*, Montréal, Éditions Wilson & Lafleur, Martel ltée, 2018, par. 28-47.

⁴³ *Autobus la Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 09691.

Rider satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance d'un permis de transport par autobus, transport interurbain ?

[110] Aucun permis ne peut être délivré à moins que la preuve soumise ne démontre, de façon prépondérante, que la demande satisfait à toutes les conditions statutaires et réglementaires.

[111] La Commission est d'avis que Rider ne remplit pas l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance d'un permis de transport par autobus, transport interurbain, notamment les conditions mentionnées ci-dessous.

Les services pour lesquels cette personne demande ce permis répondent aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi, selon le cas (art. 12 al. 1 par. 4 du RTA)

[112] De tous les critères de l'article 12 du *RTA*, la preuve de besoin le plus difficile à rencontrer.

[113] Le fardeau de la preuve appartient à Rider. Elle doit démontrer, de façon prépondérante, qu'un besoin existe, qu'elle a identifié le marché auquel elle entend proposer ses services et que des personnes vont utiliser le service proposé.

[114] Comme preuve de ce critère, Rider fait entendre uniquement M. Kanca, qui confirme qu'il y a un besoin évident pour les services de Rider en raison de l'abandon des services par Greyhound.

[115] Lors du dépôt de la demande, M. Uray expose que, selon Busbud, qui est une plateforme de vente de billets d'autobus interurbains en ligne, il y a, en moyenne, pour l'année 2019, entre soixante mille et quatre-vingt mille recherches par mois, uniquement pour le corridor Montréal et Ottawa.

[116] De plus, le retrait de Greyhound du corridor Montréal, Ottawa et Gatineau fait en sorte qu'il n'y a plus de titulaire de permis en mesure d'assurer le service de transport interurbain, que le marché est donc libre et que le besoin est évident.

[117] Selon un reportage de CBC News sur l'abandon du service par Greyhound au Canada, plusieurs personnes indiquent avoir un besoin urgent de transport par autobus.

[118] La Commission considère que la preuve ne doit pas s'arrêter à une simple description du nombre de personnes à être transportées. Elle doit surtout démontrer comment la demanderesse entend s'y prendre pour répondre concrètement aux attentes de la population à être desservie. Cette démonstration est essentielle et constitue régulièrement une difficulté majeure pour l'octroi de nouveaux permis.

[119] En vertu du *RTA*⁴⁴, la Commission doit s'assurer que les besoins sont satisfaits et aussi voir à l'équation de l'offre et de la demande afin d'autoriser un choix au public utilisateur.

[120] Rider n'a effectué aucune étude de marché ou de faisabilité concernant le besoin de la population ou le profil de la clientèle intéressée à utiliser un service de transport interurbain sur le corridor Toronto, Ottawa, Gatineau et Montréal en passant par le nord de la rivière des Outaouais au Québec.

[121] Elle n'a fait entendre aucun usager potentiel du service proposé, aucun représentant d'organisme touristique, de groupe de citoyens utilisateurs, de municipalité ou d'organisme à vocation économique, éducative ou sociale. Il aurait été essentiel que ces personnes viennent s'exprimer devant la Commission pour démontrer leur besoin d'utiliser les services proposés par Rider.

[122] Il faut démontrer une certaine synergie entre le transporteur et le public. Le transporteur étant par définition au service des voyageurs, il est nécessaire que la population le perçoive comme attentif à ses besoins et réceptif à les combler, surtout dans une situation de réglementation économique⁴⁵.

[123] Rider fait référence à des personnes mentionnées dans un article de CBC News, qui n'ont pas été entendues devant la Commission et dont elle ignore s'ils vont utiliser les services proposés par Rider entre Toronto, Ottawa, Gatineau et Montréal.

⁴⁴ Notamment l'art. 12.

⁴⁵ 3093-4863 *Québec inc.*, QPVC94-00045, 6 avril 1994 (CTQ).

[124] Rider invoque aussi le fait que la Commission a une connaissance d'office du besoin pour les services qu'elle propose en raison de la décision qu'elle a rendue en délivrant le permis spécial interurbain à Orléans⁴⁶.

[125] Or, s'il est vrai que la Cour suprême a récemment rappelé que « les personnes visées par les décisions administratives sont en droit de s'attendre à ce que les affaires semblables soient généralement tranchées de la même façon⁴⁷ », ce sont davantage les questions de droit qui sont visées⁴⁸.

[126] En effet, les faits importés d'un autre dossier, même si celui-ci a été entendu par le même décideur, ne font pas partie de la connaissance d'office⁴⁹.

[127] Tel que l'a rapporté la Commission des lésions professionnelles (aujourd'hui devenue le Tribunal administratif du travail) dans *Jarry et Marché 4 Saisons*⁵⁰ :

[65] Dans l'arrêt *R. c. Find*¹⁸, la juge en chef de la Cour suprême du Canada précise qu'un tribunal peut prendre connaissance d'office de deux types de faits : les faits notoires ou généralement admis au point de ne pas être l'objet de débats entre personnes raisonnables et les faits dont l'existence peut être prouvée immédiatement et fidèlement en recourant à des sources facilement accessibles et dont l'exactitude est incontestable.

[66] Dans son traité sur le droit administratif, le professeur P. Garant¹⁹ écrit que dans le cas des tribunaux spécialisés, la connaissance d'office « porte sur des faits généralement connus, des renseignements et des opinions qui sont du ressort de la spécialité du tribunal »²⁰.

[...]

[69] Aussi, la soussignée considère que le tribunal doit demeurer prudent et s'en tenir aux faits de connaissance commune et indiscutable qui peuvent être corroborés par une source fiable sans jamais céder le pas au respect des règles de justice naturelle, car la connaissance d'office

⁴⁶ *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1504.

⁴⁷ *Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov*, 2019 CSC 65, par. 129.

⁴⁸ *Id.*, par. 132.

⁴⁹ *9146-5633 Québec inc. et al. c. Commission des transports du Québec*, 2020 QCTAQ 01779, par. 38.

⁵⁰ 2010 QCCLP 7272.

spécialisée de ce tribunal ne permet pas à la Commission des lésions professionnelles de suppléer à une absence de preuve²².

(nos soulignements)

¹⁸ 2001 CSC 32 (CanLII), [2001] 1 R.C.S. 863.

¹⁹ Patrice GARANT, *Droit administratif*, 5e éd., Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2004, p. 780.

²⁰ Voir aussi: *Air Canada c. Mirabel*, 1989 CanLII 552 (QC CA), [1989] R.J.Q. 1164 (C.A.) ; *Syndicat can. F.P. c. Soc des alcools du N.B.*, 1979 CanLII 23 (CSC), [1979] 2 R.C.S. 227, 235-236 ; *Ringrose and College of Physicians of Alberta (Re)*, (1978) 1978 ALTASCAD 41 (CanLII), 83 D.L.R. (3d) 680 (C.A. Alta) ; *Huerto c. College of Physicians*, (1996) 1996 CanLII 4920 (SK CA), 133 D.L.R. (4th) 100 (C.A. Sask) ; no A- 708-95 (Dunham) ; CUB 8641B (Laughlan) ; *Laval (Ville) c. Szerszenowicz*, précitée, note 17.

[...]

²² *Université du Québec c. Larocque*, 1993 CanLII 162 (CSC), [1993] 1 R.C.S. 471.

[128] Par conséquent, Rider ne peut demander que sa preuve de besoin soit commune avec celle d'un autre transporteur, en l'espèce, Orléans. Il s'agit d'une question de fait propre à chaque demande.

[129] D'ailleurs, des distinctions sont à faire avec la demande de permis spécial d'Orléans. D'une part, le permis spécial est délivré à Orléans pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau, alors que le corridor proposé par Rider est en provenance de Toronto et Ottawa vers Gatineau et Montréal.

[130] D'autre part, les tarifs proposés ne sont pas les mêmes. Le parcours, les fréquences et les points d'embarquement et de débarquement sont aussi différents.

[131] Le paragraphe 4 de l'article 12 du *Règlement* est clair : « les services pour lesquels cette personne demande ce permis répondent aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi » (nos soulignements).

[132] La stratégie de ne faire entendre aucun usager et de ne pas chercher à obtenir le soutien des milieux impliqués en lien avec les services pour lesquels Rider demande le permis ne constitue pas la meilleure preuve dans les circonstances.

[133] La Commission constate aussi que Rider ne propose pas d'horaire.

[134] En audience, la question de l'horaire a été discutée avec M. Kanca. Rider n'est pas en mesure de déposer un horaire précis et exact des embarquements et des débarquements entre Toronto, Ottawa, Gatineau et Montréal.

[135] Comment la Commission peut-elle déterminer si l'horaire répond au besoin des usagers si Rider n'en propose pas ?

[136] Pour chaque permis de transport interurbain, il doit exister un parcours, un horaire et des taux correspondants⁵¹. Le titulaire d'un permis de transport par autobus détient un privilège d'exploitation qui est assorti de l'obligation de donner le service. C'est notamment en fonction de l'horaire et des fréquences que la Commission s'assure qu'un service de transport est donné conformément à son autorisation⁵².

[137] Pour ces raisons, la Commission juge que Rider n'a pas démontré, de façon prépondérante, que les services qu'elle propose en provenance de Toronto et Ottawa à destination de Gatineau et Montréal répondent aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi.

Les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité des services pour lesquels cette personne demande ce permis (art. 12 al. 1 par. 5 du RTA)

[138] Comme Rider n'a pas pu déterminer un nombre d'utilisateurs potentiels ni un profil de clientèle pour ses services en provenance de Toronto et Ottawa à destination de Gatineau et Montréal, elle n'a pu identifier les revenus anticipés, ni les frais d'exploitation des services qu'elle propose. Ses projections de revenus et dépenses sont relatives au corridor Montréal, Ottawa et Gatineau seulement et basées sur des résultats de son exploitation dans l'Ouest canadien, comme le confirme M. Kanca.

[139] La Commission doit déterminer si le service proposé répond au besoin de la clientèle ou de la population et si oui, si le service sera rentable. La rentabilité du service est donc tributaire d'une prévision du nombre de passagers qui utiliseront les services de Rider pour le corridor Toronto et Ottawa à destination de Gatineau et Montréal.

⁵¹ *Commission des transports du Québec et Les autobus Deshaies*, MPV87-00271, 28 septembre 1987 (CTQ).

⁵² *LT*, art. 42.

[140] N'ayant pas démontré d'achalandage pour les services proposés, il va de soi que Rider n'a pu démontrer que les revenus projetés étaient suffisants pour assurer la rentabilité de ces services.

[141] La Commission doit s'assurer de la pérennité du service de transport par autobus qu'elle autorise et aussi que le titulaire n'abandonnera pas les services autorisés par manque de rentabilité.

[142] Pour ces raisons, la Commission juge que Rider n'a pas démontré, de façon prépondérante, que les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité des services qu'elle propose en provenance de Toronto et Ottawa à destination de Gatineau et Montréal et pour lesquels elle demande le permis.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REJETTE la demande accessoire d'Autocars Orléans Express inc. pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition (demande 790643);

REJETTE la demande accessoire de Rider Express Transportation Corp. en rejet des observations en opposition de Trentway-Wagar inc. (demande 792305);

ORDONNE la confidentialité et la non-publication des « Informations financières » (P-9), des « Projection de revenus et dépenses » (P-14), des « Routes reprises de Greyhound » (P-15) et de la « Présentation PowerPoint », (P-21, pages 7 à 9);

REJETTE

la demande de permis de transport par autobus, transport interurbain, déposée par Rider Express Transportation Corp. (demande 762556).

Line Poirier, avocate
Juge administrative

Rébecca Branchaud, avocate
Juge administrative

p. j. Avis de recours

c. c. M^e Guillaume Pelegrin, procureur de Rider Express Transportation Corp.
M^e David Blair, procureur d'Autocars Orléans Express inc.
M^e Normand Laurendeau et M^e Dimka Markova, procureurs de Trentway-Wagar inc.

ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12) 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 en vertu de l'une ou l'autre de ces lois et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

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

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

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et l'article 208 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (RLRQ, chapitre T-11.2), 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.

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

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

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