

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2022 QCCTQ 0286

DATE DE LA DÉCISION : 20220208

DATES DE L'AUDIENCE : 13 juillet 2021, 24 août 2021,
14 septembre 2021, 15 au 19
octobre 2021 et 24 novembre 2021

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

NUMÉRO DES DEMANDES : 801267, 801269, 804138, 804143
et 814564

OBJET DES DEMANDES : Permis de transport par autobus,
transport interurbain (801267) –
Régional nord

Permis de transport par autobus,
transport interurbain (801269) –
Express nord

Permis de transport par autobus,
transport interurbain (804138) –
Régional sud

Permis de transport par autobus,
transport interurbain (804143) –
Express sud

Permis de transport par autobus,
transport aéroportuaire (814564)

NUMÉRO DES DEMANDES ACCESSOIRES : 807897, 807906, 807913, 807918,
807926, 807934, 807940 et 807945

OBJET DES DEMANDES ACCESSOIRES : Rejet d'observations (807897) -
Demande de Les Autobus Maheux
ltée en rejet des observations en
opposition d'Autocars Orléans
Express inc. à la demande 801267

Rejet d'observations (807906) -
Demande de Les Autobus Maheux
ltée en rejet des observations en
opposition d'Autocars Orléans
Express inc. à la demande 801269

Rejet d'observations (807913) -
Demande de Les Autobus Maheux
ltée en rejet des observations en
opposition d'Autocars Orléans
Express inc. à la demande 804138

Rejet d'observations (807918) -
Demande de Les Autobus Maheux
ltée en rejet des observations en
opposition d'Autocars Orléans
Express inc. à la demande 804143

Rejet d'observations (807926) -
Demande de Les Autobus Maheux
ltée en rejet des observations en
opposition de Trentway-Wagar inc.
à la demande 801267

Rejet d'observations (807934) -
Demande de Les Autobus Maheux
ltée en rejet des observations en
opposition de Trentway-Wagar inc.
à la demande 801269

Rejet d'observations (807940) -
Demande de Les Autobus Maheux
ltée en rejet des observations en
opposition de Trentway-Wagar inc.
à la demande 804138

Rejet d'observations (807945) -
Demande de Les Autobus Maheux
ltée en rejet des observations en
opposition de Trentway-Wagar inc.
à la demande 804143

MEMBRES DE LA COMMISSION : Line Poirier
Rébecca Branchaud
Claude Jacques¹

Les Autobus Maheux ltée

Demanderesse

et

Autocars Orléans Express inc.
Trentway-Wagar inc.

Opposantes – désistées

DÉCISION

APERÇU

[1] Les Autobus Maheux ltée (Maheux) dépose à la Commission des transports du Québec (la Commission), quatre demandes de permis de transport par autobus, transport interurbain (les Permis interurbains) et une demande de transport par autobus, transport aéroportuaire (le Permis aéroportuaire) pour une durée de cinq ans en vertu de la *Loi sur les transports*² (la *LT*) et du *Règlement sur le transport par autobus*³ (le *RTA*).

[2] Ces demandes sont publiées sur le site Internet de la Commission⁴, conformément au *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec* (le *RPCTQ*)⁵.

[3] Les Permis interurbains visent à desservir certaines municipalités de la frontière Québec-Ontario en provenance d'Ottawa à destination de Gatineau et Montréal ou

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.

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.

Demandes 801267 et 801269, introduites le 30 juin 2021 et publiées le 9 juillet 2021 (permis interurbains)
Demandes 804138 et 804143, introduites le 9 juillet 2021 et publiées le 13 juillet 2021 (permis interurbains)

Demande 814564, introduite le 23 août 2021 et publiée le 26 août 2021 (permis aéroportuaire)

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

de Gatineau à la frontière Québec-Ontario à destination d'Ottawa et de Montréal avec des autobus de catégories A.1 à A.7.

[4] La demande 801267 (Régional nord) propose un service interurbain avec deux départs dans chaque direction tous les jours, par la rive nord de la rivière des Outaouais, desservant Laval ainsi que huit municipalités faisant partie des municipalités régionales de comté (MRC) Deux-Montagnes, Argenteuil et Papineau. La demande 801269 (Express nord) suggère un service interurbain avec trois départs dans chaque direction, tous les jours, par la rive nord de la rivière des Outaouais en passant par Laval.

[5] La demande 804138 (Régional sud) propose un service interurbain avec deux départs en direction de Montréal et un départ en direction de Gatineau tous les jours, par la rive sud de la rivière des Outaouais, desservant Kirkland, Vaudreuil-Dorion, Hudson et Rigaud. La demande 804143 (Express sud) suggère un service interurbain avec cinq départs en direction de Montréal et six départs en direction de Gatineau, tous les jours, par la rive sud de la rivière des Outaouais en passant par Kirkland.

[6] Pour l'ensemble des demandes, des conditions d'exploitation sont prévues.

[7] Quant au Permis aéroportuaire, le service projeté est de l'Aéroport international Montréal-Trudeau (l'Aéroport) à la frontière Québec-Ontario à destination d'Ottawa et Gatineau avec quatre départs dans chaque direction tous les jours en utilisant des véhicules de catégorie A.1 à A.7. Le permis est demandé pour une durée de cinq ans. Ce permis sera exploité en concomitance avec le permis Express sud.

[8] Lors de la publication, la Commission avise la Société de transport de Montréal (la STM), la Société de transport de Laval (la STL) et la Société de transport de l'Outaouais (la STO) des demandes⁶. Des avis de courtoisie sont également communiqués aux MRC de Vaudreuil-Soulanges, de Papineau, d'Argenteuil et de Deux-Montagnes.

[9] La STM, la STL de même que la STO autorisent la demande comme publiée.

[10] Toutefois, Trentway-Wagar inc. (Trentway) et Autocars Orléans Express inc. (Orléans) déposent des observations en opposition à l'égard des demandes de Maheux pour les Permis interurbains. Chacune des opposantes a aussi déposé des demandes de permis interurbain qui visent à offrir des services pour le même corridor ou incluant ce corridor.

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

[11] Quant à Maheux, elle dépose des demandes accessoires en rejet des observations en opposition de Trentway et Orléans.

[12] Lors d'une audience tenue le 24 août 2021, la Commission a pris acte du retrait des oppositions de Trentway et Orléans. Elle a également pris acte du désistement de Maheux de ses demandes en rejet des observations en opposition de Trentway et Orléans.

[13] Étant donné les nombreuses demandes de permis et demandes accessoires, la Commission a tenu une conférence préparatoire, le 26 août 2021, notamment pour fixer les audiences de l'ensemble des demandes de permis de Maheux et des autres demanderesses. Pour ce qui est des demandes de permis de Maheux, l'audience a été fixée du 15 au 19 novembre 2021.

[14] Lors de cette audience, plusieurs demandes de confidentialité d'informations sont présentées par Maheux. Les décisions sont rendues séance tenante.

[15] La Commission se propose de répondre aux questions suivantes :

- Maheux satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Régional nord et Express nord?
- Maheux satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Régional sud et Express sud?
- Maheux satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport aéroportuaire?

[16] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission est d'avis que Maheux a démontré qu'elle satisfait à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Régional nord et Express nord. Elle accueille donc les demandes.

[17] La Commission rejette toutefois les demandes de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Régional sud et Express sud et de transport aéroportuaire.

CONTEXTE

Suppression des services par Greyhound

[18] 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.

[19] 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 lui permettant d'offrir un service express entre Montréal, l'Aéroport, Ottawa et Gatineau.

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

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

[22] 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.

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

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.

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

[24] 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.

[25] Outre Maheux¹², Rider Express Transportation Corp. (Rider)¹³, Orléans¹⁴ et Trentway¹⁵ 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.

[26] 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.

[27] 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.

[28] 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.

¹² Demandes 801267 et 801269, introduites le 30 juin 2021, 804138 et 804143, introduites le 9 juillet 2021, et 814564, introduite le 23 août 2021.

¹³ Demande 762556, introduite le 19 janvier 2021.

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

¹⁵ Demande 788969, introduite le 19 mai 2021 et 816145, introduite le 30 août 2021.

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

[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.

[29] 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 des demandes de Permis interurbain et de Permis aéroportuaire de Maheux

[30] La Commission a choisi d'entendre toutes les demandes de permis pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau avant de décider individuellement sur chacune d'elles. Les demanderesse en ont été avisées.

[31] 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 critères d'intérêt public prévus notamment au *RTA* et d'autre part, le nombre de permis à délivrer¹⁸.

[32] 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.

[33] La Commission a autorisé une preuve commune pour l'ensemble des demandes de permis de Maheux.

[34] La Commission a entendu de nombreux témoignages, dont ceux de représentants de Maheux, soit Pierre Maheux, François Barette, Caroline Perreault, Ugo Barrette, Yannick Goupil et Nicolas Lafortune-Maheux, qui ont chacun déposé plusieurs documents au soutien de leur témoignage.

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

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.

[35] Maheux a aussi fait entendre des partenaires comme Marin Vallée de Busbud inc., Philippe Dubé de l'Autorité régionale de transport métropolitain, Stéphane Boudrias de l'Aéroport, des transporteurs d'autobus et un représentant du secteur de l'immobilier.

[36] La Commission a également entendu Sylvain Faucher de Raymond Chabot Grant Thornton & Cie S.E.N.C.R.L. (RCGT) au sujet des états financiers et du plan d'affaires de Maheux pour le projet Outaouais.

[37] De plus, des préfets des MRC, des représentants de corporations de transport collectif, et des élus ont également témoigné.

[38] Une dizaine d'usagers et des représentants d'organismes universitaires ont également témoigné. Ces usagers sont des professeurs d'université, des personnes retraitées, des étudiants, des travailleurs, des professionnels ou des gens d'affaires.

[39] Maheux a aussi produit plusieurs pièces au soutien de sa demande, dont plusieurs lettres d'appui.

PRÉSENTATION DE MAHEUX ET DES SERVICES PROPOSÉS

Portrait de Maheux et du Groupe Autobus Maheux

[40] Maheux fait partie du Groupe Autobus Maheux (le Groupe Maheux), qui est constitué de sept entreprises de la région de l'Abitibi-Témiscamingue, du Nord-du-Québec, de la Vallée-de-la-Gatineau et de Caniapiscou, œuvrant dans les domaines du transport de personnes et de l'entretien mécanique de véhicules lourds depuis plus de soixante ans. Le Groupe Maheux emploie plus de trois cents employés.

[41] Le Groupe Maheux a été lancé en 1958. Ses activités ont débuté dans le transport scolaire et les services d'entretien mécanique. À la suite de plusieurs acquisitions et expansions, Maheux fait dorénavant partie de Groupe Maheux.

[42] Au fil des ans, le Groupe Maheux a diversifié ses services et offre maintenant, en plus des services de transport scolaire, des services de transport interurbain, urbain, nolisé et par abonnement. Il opère, notamment, dix lignes interurbaines, desservies par trente-six terminus et agences.

[43] Le corridor Grands-Remous, Gatineau et Ottawa est desservi par Autobus Gatineau, qui fait aussi partie du Groupe Maheux. Maheux assure notamment un transport interurbain quotidien entre l'Abitibi et Montréal.

[44] Avec le dépôt des présentes demandes, Maheux désire bonifier son offre de service à ses passagers. Elle souhaite également assurer un moyen de transport interurbain aux habitants des régions de l'Outaouais qui souhaitent se rendre à Gatineau, Ottawa ou Montréal par la rive nord et la rive sud de la rivière des Outaouais ainsi qu'offrir un service aéroportuaire vers Ottawa et Gatineau.

Administrateurs et gestionnaires de Maheux et du Groupe Maheux

[45] Pierre Maheux est l'administrateur et le président de Maheux. Il est diplômé de l'Université d'Ottawa. Il travaille pour l'entreprise familiale depuis 1980. Il s'implique auprès de diverses associations et organismes dans le secteur du transport de personnes.

[46] François Barrette est administrateur et vice-président de Maheux. Il travaille au sein de l'entreprise depuis près de quarante ans.

[47] Caroline Perreault est administratrice et directrice des ressources humaines et financières de Maheux. Elle est membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés. Elle travaille également pour le Groupe Maheux depuis 2005.

[48] Ugo Barrette est administrateur de Maheux et directeur de la flotte et des services d'entretien. Il travaille pour le Groupe Maheux depuis 1991.

[49] Nicolas L. Maheux est le directeur général adjoint du Groupe Maheux. Il est titulaire d'un baccalauréat en affaires publiques et relations internationales et travaille pour le Groupe Maheux depuis 2012.

[50] Yannick Goupil est le directeur régional, division autocars, technologies de l'information et marketing. Il a été conducteur d'autocars pour Maheux de 1997 à 2001, avant de compléter une formation à l'École nationale de police du Québec. Il a été contrôleur routier, puis agent de la paix et sergent, pendant une douzaine d'années. Il est gestionnaire pour le Groupe Maheux depuis 2013.

[51] Des organigrammes plus détaillés de la structure corporative, des établissements et des gestionnaires du Groupe Maheux sont produits à l'audience ainsi qu'un résumé de la carrière des principaux dirigeants et gestionnaires.

Services de transport proposés

[52] Par ses demandes, Maheux propose les services suivants, avec des autobus de catégorie A.1 à A.7 :

- un service régional en provenance d'Ottawa à destination de Gatineau et Montréal, en empruntant l'autoroute 50 et des routes provinciales au Québec, desservant Laval ainsi que huit municipalités faisant partie des MRC Deux-Montagnes, Argenteuil et Papineau (Régional nord);
- un service express en provenance d'Ottawa à destination de Gatineau et Montréal, en passant par Laval et en empruntant les autoroutes 50 et 15 et la route 148 au Québec (Express nord);
- un service régional en provenance de Gatineau à destination d'Ottawa et Montréal, en empruntant les autoroutes 50, 40, 20 et 520 et des routes provinciales au Québec, desservant les municipalités de Kirkland, Vaudreuil-Dorion, Hudson et Rigaud et l'aéroport international Montréal-Trudeau (Régional sud);
- un service express en provenance de Gatineau à destination d'Ottawa et Montréal, en passant par Kirkland et l'aéroport international Montréal-Trudeau et en empruntant les autoroutes 50, 40, 20 et 520 et la route 148 au Québec (Express sud);
- un service aéroportuaire en provenance de l'Aéroport à destination d'Ottawa et de Gatineau en empruntant l'autoroute 40 au Québec. Ce permis sera exploité en concomitance avec le permis Express sud (Service aéroportuaire).

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

- Montréal : Gare d'Autocars de Montréal;
- Laval : Terminus Cartier;
- Ottawa : Station Laurier, Université d'Ottawa et Gare d'Ottawa (Via Rail);

- Gatineau : Village Cartier (secteur Hull), Place du Portage et les Promenades Gatineau. Maheux envisage l'aménagement d'un terminus intérieur au Village Cartier dans le secteur Hull. Des discussions sont déjà entamées avec le propriétaire de l'immeuble à ce sujet;
- Des ententes prévoyant des points d'embarquement et de débarquement ont été conclues avec des agences situées dans les régions incluses dans les parcours régionaux.

Tarifs

[54] Les tarifs réguliers détaillés sont déposés pour chaque parcours. Essentiellement, le prix maximal du billet sera de 54,43 \$ entre Montréal et Ottawa pour l'ensemble des parcours, avec un tarif moyen établi à 35,00 \$. Le prix du billet varie ensuite pour les passagers faisant l'embarquement et le débarquement aux différents points d'embarquement régionaux, allant de 8,34 \$ à 52,18 \$.

[55] Les tarifs sont également sujets à modulation selon, par exemple, les périodes de pointe et les parcours choisis. Des tarifs réduits sont également offerts pour les passagers de cinq à douze ans, les étudiants et les personnes âgées.

[56] Le Groupe Maheux offre de plus des produits de fidélisation, comme des livrets économiques et des abonnements mensuels, qui permettent aux passagers qui utilisent fréquemment ses services de réaliser des économies.

[57] L'achat de billets peut s'effectuer en ligne ou au téléphone. À certains endroits, des billetteries et des distributrices automatisées sont également disponibles.

Horaires

[58] Maheux dépose l'horaire des embarquements et débarquements pour chacun des parcours :

- sur le parcours Régional nord, deux départs par jour sont prévus dans chaque direction, soit en matinée et en fin d'après-midi;

- sur le parcours Express nord, trois départs par jour sont prévus dans chaque direction, soit en matinée, au début et en fin d'après-midi;
- sur le parcours Régional sud, un départ par jour est prévu dans chaque direction, soit le matin, ainsi qu'un départ en soirée entre Ottawa et Montréal;
- sur le parcours Express sud, cinq départs par jour sont prévus entre Gatineau ou Ottawa et Montréal, et six départs par jour sont prévus entre Montréal et Gatineau;
- pour le Service aéroportuaire, quatre départs par jour sont prévus dans chaque direction entre Gatineau ou Ottawa et l'Aéroport, dans chaque direction.

[59] Des départs additionnels seront ajoutés graduellement au cours des prochaines années.

[60] Il y aura interconnexion avec les services que Maheux offre au Québec, et avec de nombreux services offerts par d'autres transporteurs tant au Québec qu'en Ontario.

Catégorie d'autobus

[61] Les autocars que Maheux prévoit utiliser sont de la catégorie A.1 de marque Prévost. L'âge moyen des véhicules sera d'environ cinq ans.

[62] Maheux envisage qu'au début, douze autobus et vingt-six conducteurs seront requis pour effectuer l'ensemble des parcours.

CADRE LÉGISLATIF

Pouvoirs de la Commission

[63] 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.

[64] 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.

[65] 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

[66] 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. Pour ce qui est du transport aéroportuaire, les articles 11 à 13 et 27 à 29 du *RTA* s'appliquent.

[67] 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.

[68] Quant au transport aéroportuaire, le *RTA* prévoit que le permis pour cette catégorie de permis peut être délivré ou renouvelé pour desservir un aéroport national ou international si le demandeur est lié par contrat avec les autorités de cet aéroport et s'il en a transmis copie à la Commission.

[69] La Commission doit s'assurer que Maheux 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.

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.

Intérêt public

[70] 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.

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

[72] 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.

[73] 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.

[74] 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.

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

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.

[75] En somme, la Commission doit 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.

ANALYSE

Demandes accessoires en rejet d'observations

[76] Les demandes de Permis interurbain de Maheux ont fait l'objet de huit demandes accessoires en rejet des observations en opposition d'Orléans et de Trentway²⁸.

[77] Lors de l'audience publique du 24 août 2021, Orléans et Trentway avisent la Commission qu'elles retirent leurs observations en opposition dans les demandes de Permis interurbain de Maheux.

[78] En conséquence de ces retraits, Maheux se désiste de ses huit demandes accessoires.

[79] La Commission a pris acte, séance tenante, des retraits des observations en opposition d'Orléans et de Trentway ainsi que des désistements de Maheux.

Demandes de confidentialité

[80] Maheux demande à la Commission d'ordonner la confidentialité et la non-publication d'une série de pièces décrites à l'annexe « A » jointe à la présente décision.

[81] Après avoir entendu les représentations de Maheux, la Commission accueille les demandes, séance tenante, lors de l'audience publique tenue, comme précisé à l'annexe « A ».

[82] Les brefs motifs des décisions, rendues séance tenante, sont dûment enregistrés. La Commission reprend, ci-après, les motifs plus détaillés à l'appui de ses décisions.

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

²⁸ Demandes 807897, 807906, 807913, 807918, 807926, 807934, 807940 et 807945.

[83] Le *RTA* énumère différents renseignements ayant un caractère public, dont les états financiers annuels et certaines informations contenues au contrat²⁹.

[84] Maheux soulève comme motif qu'il est impérieux que les informations contenues à certaines pièces 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. De plus, certaines pièces réfèrent à des savoir-faire qui sont des informations sensibles qui profiteraient aux autres demanderesses dans le contexte de leurs demandes de permis interurbains et aéroportuaires.

[85] Les arrêts de la Cour suprême du Canada dans *Dagenais*³⁰, *Mentuck*³¹, *Sierra Club*³² et récemment dans *Sherman*³³, sont venus établir un cadre d'analyse des demandes d'ordonnances de confidentialité ou de non-publication.

[86] Dans *Sherman*³⁴, 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).

²⁹ *RPCTQ*, art. 44.10 al. 2.

³⁰ *Dagenais c. Société Radio-Canada*, 1994 CanLII 39 (CSC).

³¹ *R. c. Mentuck*, 2001 CSC 76.

³² *Sierra Club du Canada c. Canada (Ministre des Finances)*, 2002 CSC 41.

³³ *Sherman (Succession) c. Donovan*, 2021 CSC 25.

³⁴ *Id.*, par. 28.

[87] Récemment, la Cour Supérieure a eu à appliquer ce cadre d'analyse lors d'un litige commercial³⁵. 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.

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 [...].

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

[89] 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.

[90] Comme l'a indiqué la Cour Suprême à maintes reprises, dans le contexte du devoir d'agir équitablement des organismes administratifs, la distinction rigide entre l'acte administratif et quasi judiciaire a été délaissée peu à peu en établissant que le

³⁵ *Raymond Chabot Grant Thornton c. Bourgeois*, 2021 QCCS 2933.

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 exerce³⁶.

[91] De plus, le Tribunal administratif du Québec, dans *Autobus La Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*³⁷, précise que la Commission doit exercer sa discrétion relativement à l'ordonnance de confidentialité demandée selon les règles d'équité procédurale, tel que précisé par la Cour suprême dans l'arrêt *Newfoundland and Labrador Nurses' Union*³⁸.

[92] 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.

[93] Par ses demandes d'ordonnance de confidentialité, Maheux vise à protéger des renseignements de nature financière (frais d'opération, frais d'administration, achalandage, revenus, dépenses et états financiers). Elle veut également protéger des savoir-faire qui relèvent de ses connaissances et expériences comme transporteur interurbain. Ces renseignements, dans un contexte de marché concurrentiel, constituent un intérêt commercial important.

[94] Dans le contexte actuel, quatre demandereses déposent des demandes de délivrance de permis interurbain pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau. L'information financière détenue ainsi que les savoir-faire de chacun des transporteurs en concurrence pour l'obtention d'un permis pour ce corridor sont déterminants. L'accès à ces informations permet aux concurrents de connaître les frais d'exploitation, les frais d'administration, la composition du prix de passage et les stratégies pour stimuler la demande.

³⁶ 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).

³⁷ *Autobus La Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 09691, par. 31 et 32.

³⁸ *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.

[95] Les décisions énumérées à l'annexe « A » sont prises en considération des principes ci-haut mentionnés.

[96] La Commission retient que la règle est la publicité des débats et l'exception, la confidentialité de l'information. À moins d'une démonstration de tous les critères d'analyse prévus par la Cour Suprême, l'ordonnance de confidentialité doit être limitée à ce qui est nécessaire pour protéger l'intérêt commercial important.

[97] Aussi, dans le contexte des présentes demandes, la Commission voulait s'assurer d'une équité procédurale entre les demandereses et éviter que la divulgation de certaines informations sensibles bénéficie aux autres demandereses entendues subséquemment.

[98] Les états financiers d'une société par actions sont, a priori, confidentiels³⁹, bien qu'ils ne fassent pas l'objet d'un privilège de confidentialité reconnu par une loi. C'est ce qu'a décidé le Tribunal administratif du Québec⁴⁰.

[99] Plusieurs pièces contiennent des données financières ou des renseignements commerciaux sensibles de grande valeur pouvant toucher une partie névralgique de Maheux et constituer un intérêt commercial important.

[100] La Commission a donc modulé ses ordonnances de confidentialité en annexe « A » selon les informations que contient chacune des pièces, et ce, pour protéger l'intérêt commercial important présent et aussi pour s'assurer d'une équité procédurale entre les demandereses.

Maheux satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Régional nord et Express nord?

[101] La Commission est d'avis que Maheux satisfait à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Régional nord et Express nord.

³⁹ Martel, P., *La société par actions au Québec volume 1 Les aspects juridiques*, Montréal, Éditions Wilson & Lafleur, Martel ltée, 2018, par. 28-47.

⁴⁰ *Autobus la Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 09691.

Cette personne possède des connaissances ou une expérience pertinentes à l'exercice compétent de l'activité pour laquelle elle demande ce permis (art. 12 al. 1 par. 1 du RTA)

[102] Maheux démontre à la satisfaction de la Commission qu'elle possède les connaissances et l'expérience pertinentes pour l'exercice compétent des activités couvertes par les Permis interurbains.

[103] Notamment, le Groupe Maheux a débuté ses opérations de transport par autobus en 1958. L'entreprise est titulaire de plusieurs permis de transport par autobus délivrés par la Commission qu'elle exploite depuis plusieurs années, ce qui lui permet, notamment, d'opérer des lignes interurbaines régionales et un service de transport interurbain qui relie l'Abitibi-Témiscamingue à Montréal.

[104] Son conseil d'administration et son groupe de dirigeants sont composés de personnes compétentes, expérimentées et impliquées depuis plusieurs années dans l'industrie du transport de personnes.

Cette personne présente des assises financières suffisantes pour assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise (art. 12 al. 1 par. 2 du RTA)

[105] Maheux présente des assises financières suffisantes pour assurer la viabilité de son entreprise.

[106] Il ressort de la preuve que tant Maheux que le Groupe Maheux, possèdent une bonne situation financière, comme en font foi notamment les états financiers au 30 juin 2021 déposés sous le sceau de la confidentialité.

[107] Le plan d'affaires de Maheux est structuré, conservateur et Maheux dispose de ressources financières suffisantes pour en assurer l'implantation.

[108] La Commission a également entendu Stéphane Lacasse, directeur principal, Comptes majeurs chez Desjardins Entreprises et Christian Goulet, directeur investissement chez Gestion Desjardins Capital inc. Ils ont tous deux témoigné à l'effet que Desjardins avait offert le financement requis pour la mise en place du projet. Une correspondance du 15 novembre 2021 et une offre de financement non sollicitée du 17 novembre 2021 sont déposées en complément de leur témoignage.

Cette personne peut disposer des ressources humaines et matérielles suffisantes pour administrer et gérer avec efficacité son entreprise (art. 12 al. 1 par. 3 du RTA)

[109] Maheux dispose des ressources humaines et matérielles suffisantes pour administrer et gérer avec efficacité son entreprise.

[110] Tel que déjà mentionné, la preuve démontre que le conseil d'administration et l'équipe de gestionnaires du Groupe Maheux sont composés de personnes compétentes, expérimentées et impliquées depuis plusieurs années dans l'industrie du transport.

[111] Les activités de transport de personnes du Groupe Maheux sont soutenues par quelque trois cent vingt-cinq employés, dont 80% sont des conducteurs. Le Groupe Maheux embauche également dix-huit mécaniciens, des personnes de services, des laveurs ainsi que des répartiteurs.

[112] Un programme de formation continue est mis en place. Des sujets comme la santé et la sécurité au travail, les modifications législatives et la conduite préventive sont notamment abordés.

[113] De plus, de nombreux outils permettant de contrôler la qualité des services et le comportement des conducteurs sont utilisés. Entre autres, les chauffeurs font l'objet d'une supervision et d'un suivi disciplinaire, des passagers mystères prennent place dans les autobus, des sondages sont effectués auprès des passagers, et l'entreprise utilise la télémétrie véhiculaire qui permet de contrôler la qualité du comportement routier des chauffeurs.

[114] Le service à la clientèle est assuré à l'interne. Cela permet de personnaliser le service et contribue à rehausser la satisfaction de la clientèle. Huit employés sont responsables du service à la clientèle et se répartissent des plages horaires allant de 6 h 00 à minuit. Un service téléphonique est également disponible durant la nuit, en cas d'urgence. Plusieurs outils, tels que des sondages, permettent en outre au Groupe Maheux d'évaluer la satisfaction de la clientèle.

[115] Le Groupe Maheux exploite un parc de plus de cent cinquante autobus. Ces véhicules sont équipés notamment de sièges inclinables, de repose-pieds et d'appuie-bras, de porte-gobelets et de tablettes individuelles, de prises de courant et de prises USB. Le système de divertissements embarqué comprend des films, des jeux et la technologie Wi-Fi.

[116] Le Groupe Maheux possède également les installations nécessaires afin de procéder à l'entretien des autobus. Notamment, il possède sept ateliers d'entretien mécanique et ménager, deux ateliers servant à l'entretien ménager et à l'entreposage des véhicules et des entrepôts de pièces. Lorsqu'un entretien doit être effectué à Montréal, il est assuré par un partenaire du Groupe Maheux. La construction d'un atelier est envisagée en Outaouais, mais à l'heure actuelle, le Groupe Maheux utilise les services d'un partenaire.

[117] Les ateliers de Val-d'Or et de Rouyn-Noranda sont au surplus, mandataires en vérification de véhicules routiers pour la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). La SAAQ a, de plus, reconnu le « Programme d'entretien préventif (PEP) » de Maheux et d'autres entreprises du Groupe Maheux.

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)

[118] Concernant la preuve de besoin de la clientèle pour les parcours Régional nord et Express nord, Maheux produit une preuve testimoniale et documentaire élaborée. La Commission estime que cette preuve démontre de façon probante que les parcours Express nord et Régional nord répondent aux besoins de la clientèle.

[119] Maheux dépose notamment des lettres d'appui et de soutien de représentants d'autorités municipales et provinciales.

[120] Le 21 octobre 2021, la MRC d'Argenteuil a adopté à l'unanimité, une résolution dans laquelle elle demande notamment à la Commission « que le transporteur mette en place et maintienne un trajet régional quotidien et bi-directionnel le long de la route provinciale 148, avec des points d'arrêts sur le territoire de la MRC d'Argenteuil [...] ».

[121] La Commission a entendu le témoignage de Marc Carrière, directeur général de la MRC d'Argenteuil à ce sujet. Il affirme notamment que les maires de la MRC supportent tant le Régional nord que l'Express nord. Il a apprécié le fait que Maheux ait pris le temps de communiquer avec la MRC d'Argenteuil pour s'enquérir des besoins de la population habitant sur son territoire.

[122] Une lettre du 26 octobre 2021 est également déposée dans laquelle le maire de Laval appuie les démarches de Maheux relatives au parcours Express Nord.

[123] La MRC de Papineau appuie quant à elle, dans sa correspondance du 3 novembre 2021, le projet de Maheux relatif au Régional nord. Benoît Lauzon, maire de Thurso et préfet de la MRC de Papineau, témoigne aussi à l'audience. Tout comme Marc Carrière, il apprécie l'ouverture qu'a démontrée Maheux afin de s'assurer de répondre aux besoins de la population.

[124] Enfin, le 18 novembre 2021, la mairesse de Gatineau écrit qu'il y a lieu de mettre en place un service offrant un lien entre Montréal et Gatineau, sans passer d'abord par Ottawa.

[125] En outre, la rectrice de l'Université du Québec en Outaouais ainsi que Tourisme Outaouais, dans des lettres du 4 novembre et du 10 novembre 2021, appuient la proposition de Maheux de mettre en place un service offrant un lien entre Montréal et Gatineau, sans passer d'abord par Ottawa.

[126] La Commission a aussi entendu le témoignage de Simon Ouellet, directeur général de Transcollines, qui a pour mission d'assurer la mobilité des personnes sur le territoire de la MRC des Collines-de-l'Outaouais, et de Geneviève Lalande, directrice de la Corporation des transports adapté et collectif de Papineau. Ils affirment tous les deux que Maheux est le seul transporteur avec qui leur organisme respectif a eu des discussions relatives à ses demandes de permis de transport interurbain. À la lumière d'analyses statistiques portant sur les habitudes de transport, il existe un besoin réel de transport sur leurs territoires. L'offre de service de Maheux pour un parcours Régional nord répond à ce besoin.

[127] Plusieurs usagers du transport interurbain entre Montréal, Ottawa et Gatineau ont également témoigné. À l'exception de deux d'entre eux, ces usagers confirment tous qu'ils utiliseraient le service Régional nord ou Express nord, plutôt que le Régional sud ou Express sud.

[128] Les usagers affirment que les tarifs du transport ferroviaire sont plus élevés que l'autobus et que pour cette raison, ils privilégient le transport par autobus. Ils préfèrent aussi utiliser l'autobus que le système de covoiturage qu'ils jugent moins sécuritaire et fiable. Plusieurs témoins ne possèdent pas d'automobile et doivent louer ou en emprunter une pour pouvoir voyager entre Montréal, Gatineau et Ottawa, ce qui augmente l'empreinte écologique et les coûts.

[129] Il ressort également de leurs témoignages qu'ils accordent beaucoup d'importance aux tarifs, à l'horaire, à la fréquence des départs, ainsi qu'au confort. Certains apprécient la possibilité de réserver leur place en ligne ainsi que le Wi-Fi et l'offre de divertissement.

[130] Plusieurs usagers ont eu l'occasion de prendre connaissance spécifiquement de l'offre de service de Maheux. Ils déclarent que les horaires, la fréquence, les tarifs ainsi que les points d'embarquement et de débarquement, notamment, conviennent à leurs besoins.

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)

[131] La Commission est aussi d'avis que les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité du service pour lequel Maheux demande les permis pour les parcours Régional nord et Express nord.

[132] La Commission est satisfaite des explications données par Caroline Perreault quant aux démarches réalisées par Maheux afin de parvenir aux prévisions budgétaires pour les années 2022 à 2026.

[133] Les prévisions des revenus et dépenses présentées sont conservatrices et vérifiées par Sylvain Faucher de RCGT. Elles démontrent, avec beaucoup de détails, le calcul des revenus et dépenses. Les revenus sont estimés notamment à partir du nombre de départs par jour et par mois, du nombre moyen de passagers et du prix moyen du billet.

[134] Bien que le service Régional nord présente une contribution marginale déficitaire, les données n'incluent pas les revenus en provenance du transport de colis, de la publicité et des subventions.

[135] Quant à l'Express nord, qui est un tout nouveau marché, il présente une contribution marginale positive dès l'année 2022.

La délivrance du permis demandé par cette personne n'est pas susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité (art. 12 al. 1 par. 6 du RTA)

[136] La Commission estime que ce critère est également rencontré, puisqu'il n'existe actuellement aucun détenteur de permis régulier offrant un service de transport équivalent aux parcours Régional nord et Express nord proposés par Maheux.

[137] S'agissant de nouveaux services, la délivrance des permis sur la rive nord de la rivière des Outaouais n'est, par conséquent, pas susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité.

Autres conditions de délivrance

[138] Le siège de Maheux est situé à Rouyn-Noranda et donc au Québec.

[139] La Commission est satisfaite qu'au cours des cinq dernières années, Maheux n'ait pas été déclarée coupable d'une infraction à la *LT* ou à un règlement adopté en vertu de cette loi.

[140] Elle est inscrite au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, sa cote de sécurité affiche la mention « satisfaisant » et ne fait l'objet d'aucune procédure.

Conclusion

[141] Par conséquent, la Commission est d'avis que Maheux a démontré, de façon prépondérante, qu'elle satisfait à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Régional nord et Express nord.

[142] En ce qui concerne la tarification proposée pour ces services, la Commission considère qu'elle est raisonnable et entend l'accepter.

[143] Les grilles tarifaire et horaire seront versées au dossier et apparaîtront respectivement aux annexes « B » et « C » de la décision pour le parcours Régional nord, et aux annexes « D » et « E » de la décision pour le parcours Express nord, pour en faire partie intégrante.

[144] Les projections déposées se terminant en 2026, les permis seront délivrés pour un terme de cinq ans, tel que demandé par Maheux.

Maheux satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Régional sud et Express sud?

[145] 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.

[146] La Commission est d'avis que Maheux ne remplit pas l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance d'un permis de transport par autobus, transport interurbain, pour les parcours Régional sud et Express sud, 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)

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

[148] Le fardeau de la preuve appartient à Maheux. Elle doit démontrer, de façon prépondérante, qu'un besoin existe, d'identifier le marché auquel il entend proposer ses services et que des personnes vont utiliser le service proposé.

[149] Comme preuve de ce critère, Maheux ne fait entendre que deux usagers, qui souhaitent voyager en autobus via le parcours Express sud.

[150] Maheux a fait entendre Marin Vallée, directeur général chez Busbud inc., qui est une plateforme de vente de billets d'autobus interurbains en ligne et André Simard, gestionnaire des opérations pour le Groupe Maheux, qui a travaillé pour Greyhound entre 2012 et 2019. Ils ont tous deux présenté certaines données liées à l'achalandage de Greyhound, avant la pandémie, sur le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau. Maheux soutient que ces données établissent de façon prépondérante que son offre de service pour l'Express sud et le Régional sud répond aux besoins de la clientèle.

[151] Or, 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.

[152] En vertu du *RTA*⁴¹, 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.

⁴¹ Notamment l'art. 12.

[153] Maheux 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 Montréal, Ottawa et Gatineau en passant par le sud de la rivière des Outaouais au Québec.

[154] Comme déjà mentionné, elle n'a fait entendre que deux usagers potentiels du service proposé pour l'Express sud et aucun pour le Régional sud. Aucun représentant d'organisme touristique, de groupe de citoyens utilisateurs, de municipalité ou d'organisme à vocation économique, éducative ou sociale n'a témoigné. Il aurait été essentiel que ces personnes viennent s'exprimer devant la Commission pour démontrer leur besoin d'utiliser les services proposés par Maheux.

[155] 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 économique⁴².

[156] La Commission estime de plus que la décision qu'elle a rendue en délivrant le permis spécial interurbain à Orléans ne lui confère pas une connaissance d'office du besoin pour les services proposés par Maheux⁴³.

[157] En effet, 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 façon⁴⁴ », ce sont davantage les questions de droit qui sont visées⁴⁵.

[158] 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'office⁴⁶.

[159] Tel que l'a rapporté la Commission des lésions professionnelles (aujourd'hui devenue le Tribunal administratif du travail) dans *Jarry et Marché 4 Saisons*⁴⁷ :

[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

⁴² 3093-4863 *Québec inc.*, QPVC94-00045, 6 avril 1994 (CTQ).

⁴³ *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1504.

⁴⁴ *Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov*, 2019 CSC 65, par. 129.

⁴⁵ *Id.*, par. 132.

⁴⁶ 9146-5633 *Québec inc. et al. c. Commission des transports du Québec*, 2020 QCTAQ 01779, par. 38.

⁴⁷ 2010 QCCLP 7272.

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 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*, 5^e 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); n° 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.

[160] Par conséquent, la preuve de besoin de Maheux ne peut être commune avec celle d'un autre transporteur, dans ce cas, Orléans. Il s'agit d'une question de fait propre à chaque demande.

[161] D'ailleurs, des distinctions sont à faire avec la demande de permis spécial d'Orléans. Notamment, les tarifs proposés ne sont pas les mêmes. Le parcours, les horaires, les points d'embarquement et de débarquement sont aussi différents, de même que les services offerts à bord des autocars.

[162] Le paragraphe 4 de l'article 12 du *RTA* 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).

[163] La stratégie de ne faire entendre que deux usagers pour le parcours Express sud, et de ne pas chercher à obtenir le soutien des milieux impliqués en lien avec les

services Express Sud et Régional sud pour lesquels Maheux demande le permis, ne constitue pas la meilleure preuve dans les circonstances.

[164] Pour ces raisons, la Commission juge que Maheux n'a pas démontré, de façon prépondérante, que les services qu'elle propose sur les parcours Régional sud et Express sud 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)

[165] Comme Maheux n'a pas pu déterminer un nombre d'utilisateurs potentiels ni un profil de clientèle pour ses services sur la rive sud de la rivière des Outaouais, elle n'a pu identifier les revenus anticipés ni les frais d'exploitation des services qu'elle propose.

[166] 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 Maheux pour chacun des parcours envisagés.

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

[168] 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.

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

Maheux satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport aéroportuaire?

[170] Un projet de permis d'exploitation entre l'Aéroport et « un titulaire » est déposé. Maheux n'est mentionnée nulle part dans ce document.

[171] Stéphane Boudrias, chef d'exploitation stationnement et transport au sol, Aéroport de Montréal, témoigne à l'effet qu'une entente serait signée si Maheux obtenait le Permis aéroportuaire en vertu de la présente décision.

[172] Or, l'article 28 du *RTA* est clair : un permis aéroportuaire peut être délivré si le demandeur est lié par contrat avec les autorités de l'aéroport. Force est de constater que le projet de permis d'exploitation, qui ne mentionne pas Maheux et n'est pas signé par les parties, ne constitue pas un contrat tel que requis par le *RTA*.

[173] De plus, la Commission souligne que dans sa demande, Maheux précise que le Permis aéroportuaire serait exploité conjointement avec les permis interurbains Express sud et Régional sud. Or, tel que déjà mentionné, la Commission conclut que Maheux ne remplit pas l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance d'un permis de transport par autobus, transport interurbain, pour les parcours Régional sud et Express sud.

[174] Enfin, pour les motifs exposés en lien avec les permis interurbains pour les parcours Régional sud et Express sud, la Commission estime que Maheux n'a pas fait la preuve que les services offerts répondent aux besoins de la clientèle.

[175] À l'exception du témoignage de Stéphane Boudrias, qui a présenté certaines données d'achalandage prépandémique, aucun représentant d'organisme touristique, de groupe de citoyens utilisateurs, de municipalité ou d'organisme à vocation économique, éducative ou sociale n'a témoigné à l'audience. Aucune lettre d'appui n'a davantage été déposée.

[176] Pour ces motifs, la Commission estime que Maheux n'a pas démontré, de façon prépondérante, qu'elle satisfait à l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport aéroportuaire.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ORDONNE la confidentialité et la non-publication des pièces décrites à l'annexe « A » jointe à la présente décision, selon les conditions et modalités également décrites à cette annexe;

- ACCUEILLE** la demande de permis de transport par autobus, transport interurbain (demande 801267);
- DÉLIVRE** à Les Autobus Maheux ltée, le permis de transport par autobus, transport interurbain, pour le parcours Régional nord, codifié sous le numéro **7-Q-000507-057A**, décrit au certificat de permis joint à la présente décision pour en faire partie intégrante;
- ce permis sera valide du **1^{er} avril 2022 au 31 mars 2027 inclusivement**;
- PREND ACTE** de la grille horaire décrite à l'annexe « B » jointe à la présente décision pour en faire partie intégrante;
- ACCEPTE** la grille tarifaire décrite à l'annexe « C » jointe à la présente décision pour en faire partie intégrante;
- ACCUEILLE** la demande de permis de transport par autobus, transport interurbain (demande 801269);
- DÉLIVRE** à Les Autobus Maheux ltée, le permis de transport par autobus, transport interurbain, pour le parcours Express nord, codifié sous le numéro **7-Q-000507-056A**, décrit au certificat de permis joint à la présente décision pour en faire partie intégrante;
- ce permis sera valide du **1^{er} avril 2022 au 31 mars 2027 inclusivement**;
- PREND ACTE** de la grille horaire décrite à l'annexe « D » jointe à la présente décision pour en faire partie intégrante;
- ACCEPTE** la grille tarifaire décrite à l'annexe « E » jointe à la présente décision pour en faire partie intégrante;

REJETTE les demandes de permis de transport par autobus, transport interurbain, déposées par Les Autobus Maheux ltée, pour les parcours Régional sud et Express sud (demandes 804138 et 804143);

REJETTE la demande de permis de transport par autobus, transport aéroportuaire, déposée par Les Autobus Maheux ltée (demande 814564).

Line Poirier, avocate
Juge administrative

Rébecca Branchaud, avocate
Juge administrative

p. j. Certificats de permis

- Annexe « A » liste des pièces et des ordonnances de confidentialité
- Annexe « B » grille horaire pour le parcours Régional nord
- Annexe « C » grille tarifaire pour le parcours Régional nord
- Annexe « D » grille horaire pour le parcours Express nord
- Annexe « E » grille tarifaire pour le parcours Express nord

- c. c. M^c Stéphane Lamarre, procureur de Les Autobus Maheux ltée
M^c David Blair, procureur d'Autocars Orléans Express inc.
M^c Normand Laurendeau et M^c Dimka Markova, procureurs de Trentway-Wagar inc.

NEQ : 1141814906

LES AUTOBUS MAHEUX LTÉE.
3280, rue Saguenay
Rouyn-Noranda (QC) J9Y 0E2

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2022-04-01
Date de fin : 2027-03-31

Numéro de décision : 2022 QCCTQ 0286
Décision en vigueur le : 2022-02-08

DESCRIPTION VÉHICULE(S) :

Catégorie 1: un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours et muni des équipements suivants: un compartiment à bagages, un porte-bagages intérieur, des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette

Catégorie 2: un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 1 prévue par le Règlement sur le transport par autobus

Catégorie 3: un autobus construit pour le transport urbain

Catégorie 4: un autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle et muni des équipements suivants: des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette

Catégorie 5: un autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 4 prévue par le Règlement sur le transport par autobus

Catégorie 6: un minibus ou un autobus de dimension réduite construit pour le transport de 8 à 15 personnes.

Cependant, la capacité minimale est de 10 personnes lorsque le minibus utilisé a été construit après le 26 janvier 1995

Catégorie 7: un minibus ou un autobus aménagé pour le transport de personnes handicapées

TERRITOIRE(S) AUTORISÉ(S) :

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

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Frontière Québec-Ontario (105010)

Gatineau (81017)

Thurso (80050)

Plaisance (80045)

Papineauville (80037)

Montebello (80010)

Fasset (80005)
Greenville (76055)
Lachute (76020)
Saint-Eustache (72005)
Laval (65005)
Montréal (66023)

PARCOURS PRINCIPAL :

- Autoroute 50 : de la frontière Québec-Ontario à l'intersection de la route 148
- Route 148 : de la route 148 à l'intersection de l'Autoroute 50
- Autoroute 50 : de l'Autoroute 50 à l'intersection de la route 315.
- Route 315 : de la route 315 à l'intersection de la route 148
- Route 148 : de la route 148 à l'intersection de la route 344
- Route 344 : de la route 344 à l'intersection de l'Autoroute 50
- Autoroute 50 : de l'Autoroute 50 à l'intersection de la route 148
- Route 148 : de la route 148 à l'intersection de la route 158.
- Route 158 : de la route 158 à l'intersection de de la route 148
- Route 148 : de la route 148 à l'intersection de l'Autoroute 440
- Autoroute 440 : de l'autoroute 440 jusqu'à l'Île de Montréal

HORAIRE ET FRÉQUENCE :

Selon l'horaire autorisé au dossier.

CLIENTÈLE :

Public en général.

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. Le permis autorise la desserte des municipalités situées sur le parcours, sauf :
 - 3.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de l'Outaouais (STO), de la Société de transport de Laval (STL), et de la Société de transport de Montréal (STM).
4. Le permis autorise un service partiel d'Ottawa ou Gatineau à Laval.
5. Le titulaire est autorisé à changer de véhicule à Gatineau afin d'effectuer une navette de liaison pour les passagers dont l'origine ou la destination est Ottawa.

NEQ : 1141814906

LES AUTOBUS MAHEUX LTÉE.
3280, rue Saguenay
Rouyn-Noranda (QC) J9Y 0E2

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2022-04-01
Date de fin : 2027-03-31

Numéro de décision : 2022 QCCTQ 0286
Décision en vigueur le : 2022-02-08

DESCRIPTION VÉHICULE(S) :

Catégorie 1: un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours et muni des équipements suivants: un compartiment à bagages, un porte-bagages intérieur, des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette

Catégorie 2: un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 1 prévue par le Règlement sur le transport par autobus

Catégorie 3: un autobus construit pour le transport urbain

Catégorie 4: un autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle et muni des équipements suivants: des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette

Catégorie 5: un autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 4 prévue par le Règlement sur le transport par autobus

Catégorie 6: un minibus ou un autobus de dimension réduite construit pour le transport de 8 à 15 personnes.

Cependant, la capacité minimale est de 10 personnes lorsque le minibus utilisé a été construit après le 26 janvier 1995

Catégorie 7: un minibus ou un autobus aménagé pour le transport de personnes handicapées

TERRITOIRE(S) AUTORISÉ(S) :

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

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Frontière Québec-Ontario (105010)

Gatineau (81017)

Laval (65005)

Montréal (66023)

PARCOURS PRINCIPAL :

-
- Autoroute 50 : de la frontière Québec-Ontario à l'intersection de la route 148
 - Route 148 : de la route 148 à l'intersection de l'Autoroute 50
 - Autoroute 50 : de l'Autoroute 50 à l'intersection de l'Autoroute 15.
 - Autoroute 15 : de l'Autoroute 15 jusqu'à l'Île de Montréal.

HORAIRE ET FRÉQUENCE :

Selon l'horaire autorisé au dossier.

CLIENTÈLE :

Public en général.

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. Le permis autorise la desserte des municipalités situées sur le parcours, sauf :
 - 3.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de l'Outaouais (STO), de la Société de transport de Laval (STL), et de la Société de transport de Montréal (STM).
4. Le permis autorise un service partiel d'Ottawa ou Gatineau à Laval.
5. Le titulaire est autorisé à changer de véhicule à Gatineau afin d'effectuer une navette de liaison pour les passagers dont l'origine ou la destination est Ottawa.

ANNEXE « A »

Ordonnances de confidentialité – Les Autobus Maheux Itée

Demandes 801267, 801269, 804138, 804143, 814564

***Dans le cas des ordonnances de caviardage, Les Autobus Maheux Itée a jusqu'au 17 décembre 2021 pour faire parvenir à la Commission les documents caviardés.**

Pièce	Nom	Demande de confidentialité
D-10	Dossier PEVL	<p>Demande de caviardage des informations nominatives par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 15 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision;</p> <p>Caviardage des informations permettant d'identifier les conducteurs.</p>
D-11	États financiers consolidés	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 18 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>
D-16	Installations projetées en lien avec le Projet Outaouais	<p>Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.</p>

D-17	Plan d'affaires du projet Outaouais	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 18 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>
D-18	Ententes de service associées au projet Outaouais	<p>Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision avec caviardage des informations financières par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>
D-20	Terminus, agences et arrêts associés au Projet Outaouais	<p>Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision et caviardage des informations financières par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>
D-27	Politiques/ Procédures/ Formation annuelle/ Communications	<p>Demande de confidentialité permanente des pages 51 à 56 et demande de confidentialité temporaire pour le reste du document par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 15 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p>

		<p>Confidentialité permanente de la section du Comité des relations de travail (CRT) et la section achalandage (p. 51 à 56); Pour le reste du document, confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.</p>
D-29	<p>En liasse ententes avec les entreprises de transport collectif et MRC</p>	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 15 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>
D-31	<p>Entente avec Gare d'autocars de Montréal</p>	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>
D-32	<p>Ententes avec terminus du boulevard Cartier à Laval</p>	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>

D-34	Entente de service associé au projet Outaouais	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision;</p> <p>Caviardage des informations financières.</p>
D-36	Liste des conducteurs du Projet Outaouais	<p>Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Confidentialité permanente accordée des renseignements nominatifs pouvant identifier les conducteurs;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée pour le reste du document jusqu'à la décision.</p>
D-40	Présentation PowerPoint entretien mécanique – Ugo Barette	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 15 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.</p>
D-41	Présentation PowerPoint – Les opérations de transport interurbain	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 15 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.</p>

D-42	Présentation PowerPoint Service à la clientèle et TI Yannick Goupil	Demande de confidentialité permanente par Maheux; Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité permanente des pages 47 et 48 – données d'achalandage; Confidentialité temporaire accordée pour le reste du document jusqu'à la décision.
D-44	Courriel avec STO	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Maheux; Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.
D-45	Courriel Oc Transpo	Demande de confidentialité permanente par Maheux; Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.
D-46	Lettre d'engagement de Brigil envers Transport Maheux	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Maheux; Confidentialité temporaire accordée le 17 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.

D-47	Présentation stratégie tarifaire et promotionnelle Yannick Goupil	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 17 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.</p>
D-48	Permis d'exploitation avec Aéroport de Montréal	<p>Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 17 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision;</p> <p>Caviardage des informations financières.</p>
D-49	Bail espace avec Aéroport de Montréal	<p>Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 16 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision;</p> <p>Caviardage des informations financières.</p>
D-50	Entente de service avec Prévost à Ottawa	<p>Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 17 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 : Confidentialité refusée, document public.</p>

D-53	Support financier en faveur d'Autobus Maheux	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 18 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Demande de confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>
D-54	Support Financier Gestion Ovalta Ltée	<p>Demande de confidentialité permanente par Maheux;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 18 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 19 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance prononcée séance tenante le 19 novembre 2021 :</p> <p>Demande de confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>

2022 QCCT 02-02-0056
2022-02-09

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille horaire

Client : LES AUTOBUS MAHEUX LTÉE.

No demande : 801267

De : Frontière Québec-Ontario

No décision : 2022 QCCTQ 0286

Date de début : 2022-04-01

No droit(s) : 7-Q-000507-057A

À : Gatineau et Montréal

Annexe : B

No voyage :

No horaire :

Fréquence :

Direction :

001	002	003	004
LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD
aller	aller	retour	retour

Séq. NOM DU TERRITOIRE : Site

Station

001	Ontario : Ottawa (Gare Via Rail)	07:00	16:00	09:18	20:48
002	Ontario : Ottawa (Université)	07:10	16:10	09:08	20:38
003	Gatineau : Place du Portage	07:25	16:25	08:53	20:23
004	Gatineau : Promenades Gatineau	07:40	16:40	08:38	20:08
005	Gatineau : Place Cartier	07:55	16:55	08:23	19:53
006	Gatineau : Masson-Angers	08:25	17:25	07:53	19:23
007	Thurso	08:43	17:43	07:35	19:05
008	Plaisance	08:55	17:55	07:23	18:53
009	Papineauville	09:06	18:06	07:12	18:42
010	Montebello	09:21	18:21	06:57	18:27
011	Fasset	09:29	18:29	06:49	18:19
012	Greenville	09:49	18:49	06:29	17:59
013	Lachute	10:08	19:08	06:10	17:40
014	Saint-Eustache	10:43	19:43	05:35	17:05
015	Laval : Terminus Cartier	11:13	20:13	05:05	16:35
016	Montréal : Gare d'autocars de Montréal	11:48	20:48	----	16:00

Remarque(s) :

Aucune

Légende :

L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi

S : samedi D : dimanche

---- : pas de service ***** : sur demande // : autre --->
: aller <--- : retour

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille tarifaire

Cliant : LES AUTOBUS MAHEUX LÉÉE.
No demande : 801267

No décision : 2022 QCCTQ 0286
Date de début : 2022-04-01
No droit : 7-Q-000507-057A
À : Gatineau et Montréal

Annexe : C

De : Frontière Québec-Ontario

Séq.		015	014	013	012	011	010	009	008	007	006	005	004	003	002	001
	NOM DU TERRITOIRE : Site															
	Station															
001	Ontario : Ottawa (Gare Via Rail)	054,83	049,38	044,00	033,58	027,33	021,80	020,28	018,25	016,25	013,60	-----	-----	-----	-----	-----
002	Ontario : Ottawa (Université)	054,83	049,38	044,00	033,58	027,33	021,80	020,28	018,25	016,25	013,60	-----	-----	-----	-----	-----
003	Gatineau : Place du Portage	052,18	047,13	041,75	031,33	025,08	019,55	018,03	016,00	014,00	011,35	-----	-----	-----	-----	-----
004	Gatineau : Promenades Gatineau	052,18	047,13	041,75	031,33	025,08	019,55	018,03	016,00	014,00	011,35	-----	-----	-----	-----	-----
005	Gatineau : Masson-Angers	044,68	039,63	034,25	023,83	017,58	012,05	010,53	008,50	008,34	008,34	-----	-----	-----	-----	-----
006	Thurso	040,83	035,78	030,40	019,98	013,73	008,34	008,34	008,34	008,34	008,34	-----	-----	-----	-----	-----
007	Plaisance	038,18	033,13	027,75	017,33	11,08 \$	008,34	008,34	008,34	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
008	Papineauville	036,18	031,13	025,75	015,33	009,08	008,34	008,34	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
009	Montebello	034,15	029,10	023,73	013,30	008,34	008,34	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
010	Fasset	032,63	027,58	022,20	011,78	008,34	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
011	Greenville	027,10	022,05	016,68	008,34	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
012	Lachute	020,85	015,80	010,43	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
013	Saint-Eustache	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
014	Laval : Terminus Cartier	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
015	Montréal : Gare d'autocars de Montréal	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Remarques:

- Uniquement les tarifs réguliers sont représentés.
- Les tarifs régulier peuvent varier en fonction de l'achalandage, du temps de la journée, du jour de la semaine, ou de contraintes reliées à la disponibilité des sièges ou de véhicules, et atteindre une réduction maximale de l'ordre de 60 % selon les promotions en vigueur.

3) Escomptes supplémentaires :

Étudiants et personnes de 60 ans et plus : escompte de 15 % (non applicable en période de crise sanitaire ou autre cas de force majeure).

Enfants de 5 à 12 ans : escompte de 40 % (non applicable en période de crise sanitaire ou autre cas de force majeure).

Enfants de moins de 5 ans : gratuit (non applicable en période de crise sanitaire ou autre cas de force majeure).

Escompte additionnel de 20 % pour un aller-retour (non application en période de crise sanitaire ou autre cas de force majeure).

- Les taxes ne sont pas incluses dans ces tarifs.

Légende: - - - : restriction // : autre

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille horaire

Client : LES AUTOBUS MAHEUX LTÉE.

No demande : 801269

De : Frontière Québec-Ontario

No décision : 2022 QCCTQ 0286

Date de début : 2022-04-01

No droit(s) : 7-Q-000507-056A

À : Gatineau et Montréal

Annexe : D

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	No voyage :					
			001	002	003	004	005	006
No horaire :			001	002	003	004	005	006
Fréquence :			LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD
Direction :			aller	aller	aller	retour	retour	retour
001	Ontario : Ottawa (Gare Via Rail)		06:25	13:00	15:00	10:05	16:35	19:05
002	Ontario : Ottawa (Université)		06:35	13:10	15:10	09:55	16:25	18:55
003	Gatineau : Place du Portage		06:45	13:20	15:20	09:45	16:15	18:45
004	Gatineau : Promenades Gatineau		07:00	13:35	15:35	09:30	16:00	18:30
	Gatineau : Place Cartier		07:15	13:50	15:50	09:15	15:45	18:15
005	Laval : Terminus Cartier		09:25	16:30	18:00	07:05	13:35	16:05
006	Montréal : Gare d'autocars de Montréal		10:00	17:05	18:35	06:30	13:00	15:30

Remarque(s) :

Légende :

L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi

S : samedi D : dimanche

---- : pas de service ***** : sur demande //// : autre ---

> : aller <--- : retour

Client : LES AUTOBUS MAHEUX LÉÉE.
No demande : 801269

No décision : 2022 QCCTQ 0286
Date de début : 2022-04-01
No droit : 7-Q-000507-056A
À : Gatineau et Montréal

Annexe : E

De : Frontière Québec-Ontario

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	006	005	004	003	002	001
001	Ontario : Ottawa (Gare Via Rail)		054,43	049,38	----	----	----	----
002	Ontario : Ottawa (Université)		054,43	049,38	----	----	----	----
003	Gatineau : Place du Portage		052,18	047,13	----	----	----	----
004	Gatineau : Station Promenades		----	----	----	----	----	----
005	Laval : Terminus Cartier		----	----	----	----	----	----
006	Montréal : Gare d'autocar de Montréal		----	----	----	----	----	----

Remarques:

1) Uniquement les tarifs réguliers sont représentés.

2) Les tarifs régulier peuvent varier en fonction de l'achalandage, du temps de la journée, du jour de la semaine, ou de contraintes reliées à la disponibilité des sièges ou de véhicules, et atteindre une réduction maximale de l'ordre de 60 % selon les promotions en vigueur.

3) Escomptes supplémentaires :

Étudiants et personnes de 60 ans et plus : escompte de 15 % (non applicable en période de crise) sanitaire ou autre cas de force majeure).

Enfants de 5 à 12 ans : escompte de 40 % (non applicable en période de crise sanitaire ou autre cas de force majeure).

Enfants de moins de 5 ans : gratuit (non applicable en période de crise sanitaire ou autre cas de force majeure).

Escompte additionnel de 20 % pour un aller-retour (non application en période de crise sanitaire ou autre cas de force majeure).

4) Les taxes ne sont pas incluses dans ces tarifs.

Légende: - - - : restriction // // : autre