Commission des transports Québec

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	2022 QCCTQ 0285
DATE DE LA DÉCISION	:	20220208
DATES DE L'AUDIENCE	:	13 juillet 2021, 18 août 2021, 20 août 2021, 14 septembre 2021, 25 au 29 octobre 2021, 19 novembre, 24 novembre 2021
DATE DES CONFÉRENCES DE GESTION	:	23 juin et 26 août 2021
NUMÉRO DES DEMANDES	:	784315, 804967, 806628 et 806632
OBJET DES DEMANDES	:	Permis de transport par autobus, transport interurbain (784315) – Express sud Permis de transport par autobus, transport aéroportuaire (804967) Permis de transport par autobus, transport interurbain (806628) – Semi express sud Permis de transport par autobus, transport interurbain (806632) – Semi express nord
NUMÉRO DES DEMANDES ACCESSOIRES	:	797982, 798006, 809171, 812482, 812491, 812494 et 812500
OBJET DES DEMANDES ACCESSOIRES	:	Rejet d'observations (797982) – Demande d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Trentway-Wagar inc. à la demande 784315 Rejet d'observations (798006) – Demande d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Rider

Express Transportation Corp. à la demande 784315

Recevabilité d'une observation pour s'opposer (809171) – Demande de Les Autobus Maheux ltée pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition à la demande 784315

Rejet d'observations (812482) – Demande d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Trentway-Wagar inc. à la demande 806632

Rejet d'observations (812491) – Demande d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Trentway-Wagar inc. à la demande 806628

Rejet d'observations (812494) – Demande d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Les Autobus Maheux ltée à la demande 806632

Rejet d'observations (812500) – Demande d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Les Autobus Maheux ltée à la demande 806628

MEMBRES DE LA COMMISSION : Line Poirier
Rébecca Branchaud
Claude Jacques[1]

Autocars Orléans Express inc.

Demanderesse

et

Les Autobus Maheux ltée
Rider Express Transportation Corp.
Trentway-Wagar inc.

Opposantes

DÉCISION

APERÇU

[1] Autocars Orléans Express inc. (Orléans) dépose à la Commission des transports du Québec (la Commission), trois 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*).

[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*).

[2] Ces demandes sont publiées sur le site Internet de la Commission[4], 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 Montréal à la frontière Québec-Ontario à destination d'Ottawa et de Gatineau avec des autobus de catégories A.1 à A.6.

[4] La demande 784315 (Express sud) propose un service interurbain avec douze départs aller-retour tous les jours par la rive sud de la rivière des Outaouais desservant aussi les municipalités de Dorval et Kirkland. La demande 806628 (Semi express sud) suggère un service interurbain avec deux départs, aller-retour, tous les jours par la rive sud de la rivière des Outaouais en passant par les municipalités de Vaudreuil-Dorion et de Rigaud. Finalement, la demande 806632 (Semi express nord) offre un service avec deux départs aller-retour tous les jours avec des arrêts dans les municipalités de Saint-Eustache, Lachute et Montebello. Pour l'ensemble des demandes, des conditions d'exploitation sont prévues. Les permis sont demandés pour une durée de cinq ans.

[5] 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 sept départs aller-retour tous les jours en utilisant des autobus de catégorie A.1 à A.4. Le permis est demandé pour une durée de cinq ans. Ce permis sera exploité en concomitance avec le permis Express sud.

[6] 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 demandes[6]. Des avis de courtoisie sont également communiqués aux municipalités régionales de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges, de Papineau, d'Argenteuil et de Deux-Montagnes.

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

---

[4] www.ctq.gouv.qc.ca.
Demande 784315 – introduite le 28 avril 2021 et publiée le 5 mai 2021 (Permis interurbain).
Demande 804967 – introduite le 14 juillet 2021 et publiée le 15 juillet 2021 (Permis aéroportuaire).
Demande 806628 – introduite le 20 juillet 2021 et publiée le 23 juillet 2021 (Permis interurbain).
Demande 806632 – introduite le 20 juillet 2021 et publiée le 26 juillet 2021 (Permis interurbain).
[5] RLRQ, c. T-12, r. 11, art. 18 par. 1 (ci-après le *RPCTQ*).
[6] *Loi sur les sociétés de transport en commun*, RLRQ, c. S-30.01, art. 80 al. 2.

[8] Toutefois, Rider Express Transportation Corp. (Rider) et Trentway-Wagar inc. (Trentway) déposent respectivement, dans les délais prévus au *RPCTQ*, des observations en opposition (les oppositions) à l'égard de la demande d'Orléans pour le permis Express sud. 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.

[9] La Commission a référé la demande de permis Express sud et les oppositions en audience publique. De plus, une conférence de gestion a été tenue le 23 juin 2021 afin d'assurer une saine gestion de l'audience et fixer sa durée. L'audience de la demande de permis Express sud et des oppositions a été fixée, une première fois, les 18, 19, 20, 24 et 25 août 2021.

[10] Dans l'intervalle, Orléans dépose deux autres demandes de permis interurbains, soit pour les services Semi express sud et nord et une demande pour le Permis aéroportuaire. Elles font l'objet de nouvelles observations en opposition de la part de Rider, Trentway et de Les Autobus Maheux ltée (Maheux).

[11] De même, Maheux dépose une demande accessoire pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition relativement à la demande du permis Express sud.

[12] Aussi, Rider introduit une demande accessoire en suspension de l'audience de la demande de permis interurbain Express sud (demande 784315) d'Orléans.

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

[14] La Commission a entendu en audiences publiques toutes les demandes accessoires aux dates convenues avec les demanderesses. La demande accessoire de Rider en suspension de l'audience de la demande de permis interurbain Express sud d'Orléans a fait l'objet d'une décision écrite[7] alors que les autres demandes accessoires furent décidées séance tenante.

---

[7] *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.

[15] Étant donné les nombreuses demandes de permis et demandes accessoires, la Commission a tenu une seconde conférence préparatoire, le 26 août 2021, notamment pour fixer, à nouveau, les audiences de l'ensemble des demandes de permis d'Orléans et des autres demanderesses. Pour ce qui est des demandes de permis d'Orléans, l'audience a été fixée du 25 au 29 octobre 2021.

[16] À l'ouverture de l'audience, Orléans demande l'autorisation de faire des modifications aux demandes de permis. Dans la demande de permis Express sud, la municipalité de Rigaud est retirée des municipalités autorisées sur le parcours. De même, l'autoroute 540 est remplacée par l'autoroute 520. Un nouvel horaire est également déposé. Dans le cas de la demande de permis Semi express sud, un nouvel horaire est déposé. Pour ce qui est de la demande de permis Semi express nord, l'autoroute 13 est ajoutée à la route 148 dans le parcours alternatif et un nouvel horaire est déposé. Enfin, pour la demande du Permis aéroportuaire, l'autoroute 540 est remplacée par l'autoroute 520 et un nouvel horaire est déposé. La Commission accorde séance tenante les demandes de modifications.

[17] De même, lors de cette audience, plusieurs demandes de confidentialité d'informations sont présentées par Orléans. Les décisions sont rendues également séance tenante.

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

- Orléans satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et règlementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour son parcours Express sud?

- Orléans satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et règlementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Semi express sud et nord?

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

[19] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission est d'avis qu'Orléans a démontré qu'elle satisfait à l'ensemble des exigences statutaires et règlementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour son parcours Express sud. Elle accueille donc la demande.

[20] La Commission rejette toutefois les demandes de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Semi express sud et nord.

[21] La Commission est aussi d'avis qu'Orléans a démontré qu'elle satisfait à l'ensemble des exigences statutaires et règlementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport aéroportuaire. Elle accueille donc la demande.

CONTEXTE

Suppression des services par Greyhound

[22] 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.

[23] Ces permis l'autorisaient à desservir le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau avec un service régional par la rive nord de la rivière des Outaouais[8] ou en empruntant la rive sud[9]. Elle était également titulaire d'un permis de transport interurbain l'autorisant à offrir un service express en empruntant la rive sud[10]. Elle opérait ce permis en concomitance avec un permis de transport aéroportuaire[11] à partir de l'Aéroport lui permettant d'offrir un service express entre Montréal, l'Aéroport, Ottawa et Gatineau.

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

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

[26] 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.

[8] Permis 0-Q-001163-009C.
[9] Permis 0-Q-001163-018A.
[10] Permis 0-Q-001163-007B.
[11] Permis 0-Q-001163-011D.

[27] La Commission a d'ailleurs supprimé les services de Greyhound, de façon totale et permanente, par sa décision rendue le 9 décembre 2021[12].

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

[28] 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.

[29] Outre Orléans[13], Rider[14], Trentway[15] et Maheux[16] 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.

[30] 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.

[31] 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.

[32] 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'Orléans[17]. 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] *Greyhound Canada Transportation ULC*, 2021 QCCTQ 2621.
[13] Demandes 784315, introduite le 28 avril 2021, 804967, introduite le 14 juillet 2021 et 806628 et 806632, introduites le 20 juillet 2021.
[14] Demande 762556, introduite le 19 janvier 2021.
[15] Demandes 788969, introduite le 19 mai 2021 et 816145, introduite le 30 août 2021.
[16] Demandes 801267 et 801269, introduites le 30 juin 2021, 804138 et 804143, introduites le 9 juillet 2021, et 814564, introduite le 23 août 2021.
[17] *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 interurbain[18].

[33] 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 demanderesses 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 d'Orléans

[34] 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 demanderesses en ont été avisées.

[35] Elle a notamment jugé que l'intérêt public serait mieux desservi si elle déterminait d'une part, si les demanderesses satisfont, de façon prépondérante les conditions de délivrance prévues notamment au *RTA* et d'autre part, le nombre de permis à délivrer[19].

[36] La Commission a adopté cette orientation dans d'autres décisions où elle devait analyser plusieurs demandes de permis pour un même corridor. Chacune des demanderesses a pu exposer son offre de services avant que la Commission ne se prononce[20].

[37] La Commission a autorisé une preuve commune pour l'ensemble des demandes de permis d'Orléans.

[38] La Commission a entendu de nombreux témoignages, notamment ceux des représentants d'Orléans et de Keolis, soit Pierre-Paul Pharand, président-directeur général, Karine LaSalle, vice-présidente stratégies d'affaires, Jean-Philippe Desjardins,

---

[18] *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.

[19] *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.

[20] *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.

directeur de l'entretien de la flotte, Simon Latraverse, directeur des opérations, Wayne Binda, superviseur aux opérations, Marie-Christine Hétu, vice-présidente ressources humaines et organisation et Thibaut Ardaillon, vice-président finance, planification et performance.

[39] Orléans a fait également entendre des partenaires comme Marin Vallée de Busbud inc., Alexandre Rizk de Taxi loyal, Philippe Dubé de l'Autorité régionale de transport métropolitain, Stéphane Boudrias de l'Aéroport, Jesenka Golos de 9382-9000 Québec inc. faisant affaire sous le nom de Pragma et Stuart Kendrick de Greyhound.

[40] La Commission a aussi entendu Cynthia Darisse de la firme Léger et Pierre Fortin de Raymond Chabot Grant Thornton & Cie S.E.N.C.R.L. (RCGT) au sujet des études de marché produites.

[41] De plus, seize usagers de transport par autobus ont témoigné devant la Commission. Ces usagers sont des professeurs d'université, des personnes retraitées, des étudiants, des travailleurs, des professionnels ou des gens d'affaires.

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

PRÉSENTATION D'ORLÉANS ET DES SERVICES PROPOSÉS

Portrait d'Orléans et de Keolis

[43] Orléans est fondée en 1990. Son activité principale est le transport interurbain de passagers et de colis. En 2002, elle est acquise par Keolis Canada inc. (Keolis), filiale de Keolis S.A. qui exploite des services de transport dans environ quinze pays.

[44] Orléans est titulaire de permis de transport par autobus interurbains, nolisés et aéroportuaires. Elle offre notamment un service de transport interurbain entre Montréal et Québec. Elle exploite aussi un réseau interurbain dans les régions de la Gaspésie, du Bas-Saint-Laurent, du Centre-du-Québec et de la Mauricie.

[45] Par les présentes demandes, Orléans désire étendre son réseau de transport interurbain et aéroportuaire vers Ottawa et Gatineau.

Keolis

[46] Keolis offre par l'intermédiaire d'Orléans une gamme de services de transport interurbain à travers le Québec.

[47] Elle offre aussi des services de transport urbain dans certaines villes de la région de Lanaudière. Sa division Skyport propose plusieurs services de transport aéroportuaire.

[48] Keolis exploite aussi des services de location d'autobus et de transport de colis.

Administrateurs de Keolis et d'Orléans

[49] Les administrateurs de Keolis et d'Orléans sont Pierre-Paul Pharand et Thibaut Ardaillon.

[50] Pierre-Paul Pharand est aussi le président-directeur général de Keolis depuis janvier 2020. Auparavant, il occupait le poste de vice-président des opérations au Québec où il a dirigé toutes les divisions de transport urbain, scolaire, adapté, interurbain, nolisé, d'équipage, de navette aéroportuaire et de contrats privés.

[51] Thibault Ardaillon est le vice-président finance, planification et performance de Keolis depuis 2019. Il dirige les activités financières, comptables, administratives et légales et il coordonne les processus de planification d'affaires et de suivi de la performance en support aux équipes opérationnelles.

Services de transport proposés

[52] Par ses demandes, Orléans propose les services suivants, avec des autobus de catégorie A.1 à A.6 à l'exception du service aéroportuaire qui utilisera des autobus de catégorie A.1 à A.4 :

- un service express en provenance de Montréal à destination d'Ottawa et de Gatineau en empruntant l'autoroute 40 au Québec, en passant par Dorval et Kirkland (Express sud);

- un service semi express sud en provenance de Montréal à destination d'Ottawa et de Gatineau en empruntant l'autoroute 40 et la route 342 desservant les municipalités de Vaudreuil-Dorion et de Rigaud au Québec (Semi express sud);

- un service semi express nord en provenance de Montréal à destination de Gatineau et Ottawa, en empruntant les autoroutes 20, 13, 640, 50 et 5 et des routes provinciales au Québec, desservant les municipalités de Saint-Eustache, Lachute et Montebello (Semi express nord);

- 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;

- Kirkland : Dépanneur Beau-Soir;

- Gatineau : Place du Portage et station d'autobus Promenade Gatineau;

- Ottawa : Université d'Ottawa et Gare Via Rail;

- Des ententes prévoyant des points d'embarquement et de débarquement ont été conclues ou en discussion avec des agences ou organismes situés dans les régions incluses dans les parcours semi express.

Tarifs

[54] Les tarifs réguliers détaillés sont déposés pour chaque parcours. Essentiellement, le prix maximal du billet sera de 50,48 $ entre Montréal, Ottawa et Gatineau pour l'ensemble des parcours, avec un tarif moyen variant entre 30,00 $ et 43,00 $ selon le parcours. Le prix du billet varie ensuite pour les passagers faisant l'embarquement et le débarquement aux différents points d'embarquement.

[55] Le prix du billet est également sujet à une tarification dynamique selon le temps de la journée et les jours de la semaine. Des tarifs réduits sont également offerts pour les passagers de zéro à douze ans, les étudiants et les personnes âgées.

[56] Orléans offre de plus des produits de fidélisation, 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 sont également disponibles.

Horaires

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

- sur le parcours Express sud, six départs par jour, tous les jours sont prévus dans les deux directions, soit le matin, en après-midi et en soirée;

- sur le parcours Semi express sud, un départ de Montréal tous les jours en fin de matinée avec un retour en provenance de Gatineau le soir sont prévus;

- sur le parcours Semi express nord, un départ de Montréal tous les jours le matin avec un retour en provenance d'Ottawa en fin d'après-midi sont prévus;

- pour le Service aéroportuaire, quatre départs par jour et trois retours de Gatineau tous les jours sont prévus en fin de matinée, en après-midi et en soirée.

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

[60] Il y aura interconnexion avec les services qu'Orléans 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 qu'Orléans prévoit utiliser sont de la catégorie A.1 de marque Prévost H3-45. L'âge moyen des véhicules sera d'environ 3,5 ans.

CADRE LÉGISLATIF

Pouvoirs de la Commission

[62] 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 et aéroportuaire.

[63] 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.

[64] Enfin, en vertu de la *Loi sur les transports routiers*[21], 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

[65] 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.

[66] 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.

[67] 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.

---

[21] L.R.C. (1985), ch. 29 (3e suppl.), art. 5 et 6.

[68] La Commission doit s'assurer qu'Orléans 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 demande[22].

Intérêt public

[69] 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 public[23].

[70] 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 public[24].

[71] L'intérêt public est donc au cœur des dispositions des articles 11 à 13 du *RTA*[25]. 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 desservi[26].

[72] L'intérêt public guide la Commission dans la délivrance d'un permis de transport. Le permis sera ou non délivré si les exigences règlementaires 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.

[73] Toutefois, comme le souligne le juge LeBel dans *2636-5205 Québec inc. c. Beaudry et al.*[27], la Commission n'est pas limitée aux conditions prévues aux

---

[22] *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 54.
[23] *Association des transporteurs en vrac de l'Outaouais* et *Vrac Outaouais*, c. *3503623 Canada inc.*, 2011 QCCA 1206, par. 18.
[24] *Groupe Bell-Horizon inc. et Autocars Gaudreau inc.*, 2021 QCCTQ 0801, par. 49.
[25] *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 56.
[26] *Ibid*.
[27] *2636-5205 Québec inc. c. Beaudry et al.*, 1993 CanLII 4193 (QC CA), opinion du juge LeBel, p. 21 et 22.

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.

[74] 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 public[28].

ANALYSE

Demandes accessoires et décisions séance tenante et écrites

[75] Les demandes de Permis interurbains d'Orléans ont fait l'objet de huit demandes accessoires, soit une demande de Rider en suspension de l'audience d'Orléans[29], une demande de Maheux pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition[30] et six demandes d'Orléans en rejet des observations en opposition de Rider, Trentway et Maheux[31].

Demande de Rider en suspension de l'audience d'Orléans (demande 797908)

[76] Rider dépose, le 21 juin 2021, une demande en suspension de l'audience d'Orléans de sa demande de permis Express sud. La Commission a entendu cette demande, le 13 juillet 2021, qu'elle a prise en délibéré pour rendre une décision écrite.

[77] Pour les motifs détaillés à la décision rendue par écrit le 17 août 2021[32], la Commission rejette la demande de suspension de l'audience de la demande de permis Express sud d'Orléans[33] et déclare qu'elle entendra notamment cette demande avant

[28] *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 97.
[29] Demande 797908.
[30] Demande 809171.
[31] Demandes 797982, 798006, 812491, 812500, 812482, 812494.
[32] *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.
[33] Demande 784315.

de prendre en délibéré et de décider de la demande de délivrance d'un permis interurbain à Rider.

Demande de Maheux pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition (demande 809171)

[78] Maheux introduit, le 29 juillet 2021, une demande accessoire pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition à l'égard de la demande d'Orléans de délivrance d'un permis interurbain Express sud pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau[34].

[79] La demande de permis interurbain d'Orléans a été publiée sur le site Internet de la Commission le 5 mai 2021.

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

[81] En raison de cet abandon de services par Greyhound, Maheux dépose quatre demandes de permis interurbains, les 30 juin 2021 et 9 juillet 2021, qui visent à offrir des services pouvant être qualifiés « d'express » et de « régional » pour le corridor Gatineau, Ottawa et Montréal, et ce, par des parcours situés au sud et au nord de la rivière des Outaouais.

[82] Selon les prétentions de Maheux, elle était dans l'impossibilité de s'opposer avant la fin du délai prescrit pour intervenir notamment pour les motifs suivants :

- La position historique de la Commission était qu'il fallait un intérêt né et actuel pour qu'une opposition et des observations à l'encontre d'une demande de permis soient recevables, et qu'une demande de permis ne remplissait pas ces critères;

- C'est pour cette raison que Maheux n'a pas déposé une opposition et des observations dans la présente demande;

[34] *Ibid.*

- Or, dans une décision rendue, séance tenante, le 8 juin 2021[35], la Commission semble reconnaitre que le dépôt d'une demande de permis peut constituer un intérêt justifiant le dépôt d'observations en opposition;

- Dans ce contexte, Maheux souhaite pouvoir être autorisée à déposer hors délai ses observations à l'encontre de la demande de permis Express sud formulée par Orléans;

- Les procureurs de Maheux ont pris connaissance de cette décision rendue séance tenante le 27 juillet 2021, lors de l'écoute des CD des diverses audiences. Ce CD avait été transmis aux parties par la Commission le vendredi 23 juillet 2021;

- En tout état de cause, il était impossible pour Maheux de prendre connaissance plus tôt de la décision de la Commission et partant, il lui était impossible d'agir plus rapidement.

[83] Après avoir entendu les représentations d'Orléans et de Maheux, la Commission rejette la demande accessoire, séance tenante, lors de l'audience publique du 20 août 2021.

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

[85] 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.

[86] 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 autobus[36].

[87] L'avis public de la demande de permis interurbain d'Orléans est publié le 5 mai 2021. Le délai de dix jours se terminait donc le 17 mai 2021[37].

---

[35] Demande 790643.
[36] *RPCTQ*, art. 8, 17 et 18 par. 1b).
[37] *RPCTQ*, art. 6 et 7.

[88] 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.

[89] Comme Maheux demande à la Commission le dépôt des observations hors délai, elle doit démontrer qu'elle n'a pu, pour des motifs sérieux et légitimes, agir plus tôt et qu'aucune autre personne visée n'en subit de préjudice grave.

[90] Comme motif sérieux et légitime, elle déclare qu'elle n'a pu produire ses observations dans les délais en raison d'un changement de position de la Commission à la suite d'une décision rendue le 8 juin 2021, dont elle n'a pu prendre connaissance avant le 27 juillet 2021.

[91] Les délais prévus pour produire des observations au *RPCTQ* sont clairs.

[92] Quant au motif soulevé par Maheux, la décision du 8 juin 2021 ne pouvait empêcher celle-ci de rédiger ses observations dans les délais.

[93] En effet, comme le mentionne la décision du Tribunal administratif du Québec dans Autocar Dupont[38], concernant la rédaction d'observation en opposition :

> [37] […] les opposants en matière économique ont un rôle important à jouer qui est celui de permettre à l'autorité administrative d'avoir le portrait complet d'une situation. Ce rôle est d'ailleurs reconnu très explicitement dans les Règles de pratique et de régie interne de la Commission, règles maintenant remplacées.
>
> [38] L'intérêt public guide la Commission dans l'émission 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 requiert le permis ou qui s'oppose à sa délivrance. Il s'agit là du contexte dans lequel la décision doit être prise.

[94] Les observations en opposition doivent donc soulever des éléments d'intérêt public en lien avec les conditions de délivrance d'un permis prévues au *RPCTQ*.

[38] *Autocar Dupont inc.* c. *Commission des transports du Québec*, 1999 CanLII 32128 (QC TAQ).

[95] La décision du 8 juin 2021 porte sur une demande d'être relevée du défaut et non sur les principes même de ce qu'est une opposition.

[96] Ainsi, même si Maheux n'avait pas connaissance de la décision du 8 juin 2021 portant sur une demande d'être relevée du défaut, rien ne l'empêchait de rédiger ses observations dans les dix jours de l'avis public du 5 mai 2021.

[97] Au surplus, Maheux admet avoir pris connaissance de l'avis public du 5 mai 2021.

[98] Même si la Commission décidait de prendre comme point de départ du délai de dix jours le dépôt des demandes de permis de Maheux, soit les 30 juin et 9 juillet 2021, le délai ne serait pas plus respecté.

[99] Maheux n'a soulevé aucun motif sérieux et légitime justifiant son retard à déposer ses observations hors délai. N'ayant pas soulevé de motifs sérieux et légitimes, la Commission n'a pas à se prononcer sur le préjudice grave.

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

Demande d'Orléans en rejet des observations en opposition de Rider (demande 798006)

[101] Rider dépose ses observations en opposition le 14 mai 2021, soit dans les dix jours de la publication de la demande de permis interurbain d'Orléans le 5 mai 2021[39], conformément aux articles 8 et 25 du *RPCTQ*.

[102] Rider allègue dans ses observations en opposition essentiellement ce qui suit :

> Considérant la grande proximité entre la demande déposée par notre cliente dans le dossier 762556 et celle récemment déposée dans le dossier 784315 par Autocars Orléans Express inc., nous demandons à la Commission des transports du Québec de suspendre l'étude de la demande 784315 jusqu'à ce que décision soit rendue quant à la demande 762556 présentée par notre cliente. Nous nous opposons en conséquence à la demande 784315 dans l'état actuel du dossier.

[39] Demande 784315.

[103] Après avoir entendu les représentations d'Orléans et de Rider, la Commission accueille la demande accessoire d'Orléans, séance tenante, lors de l'audience publique du 13 juillet 2021.

[104] Le *RPCTQ* prévoit, à l'article 26, que pour être recevables, les observations doivent :

> 1° avoir été transmises à la Commission et au demandeur, le cas échéant, dans le délai indiqué;
>
> 2° être utiles à la prise de décision;
>
> 3° être accompagnées d'une preuve de transmission au demandeur, le cas échéant, ainsi que des frais prescrits par règlement.

[105] Selon la jurisprudence de la Commission, notamment dans *Le Groupe Bell-Horizon c. Transport Thom*[40], la Commission est d'avis que le but des oppositions est d'avoir le portrait complet d'une situation et de permettre à la Commission de considérer des éléments d'intérêt public et non pas de tenir compte des intérêts purement personnels et commerciaux de transporteurs.

[106] Devant la Commission, le fardeau repose sur l'opposant de démontrer son intérêt et des motifs d'intérêt public. L'absence de formalisme souvent caractéristique de la procédure des tribunaux administratifs ne doit pas conduire jusqu'à permettre à un opposant en matière économique de n'invoquer aucun motif au soutien d'un recours[41].

[107] La Commission constate que les motifs au soutien de l'opposition ne sont pas en lien avec les dispositions règlementaires, notamment les articles 11 à 13 du *RTA* que la Commission doit appliquer dans le cadre d'une demande de délivrance de permis de transport interurbain[42].

[108] Les observations en opposition soulevées par Rider sont d'intérêt personnel en lien avec une demande de permis similaire déposée. Elle ne justifie en rien son intérêt ni ne soulève aucun élément d'intérêt public utile à la prise de décision de la Commission de délivrer ou non un permis de transport interurbain à Orléans.

---

[40] 2016 QCCTQ 3086.
[41] *Roy c. Québec (Commission des Transports)*, 2002 CanLII 62488 (QC TAQ).
[42] *Transdev Québec inc*. et *Aéronavette inc.*, 2018 QCCTQ 0492.

[109] La Commission juge que les observations soulevées par Rider ne sont pas utiles à la prise de décision dans la demande de permis interurbain d'Orléans.

[110] Par conséquent, elle accueille la demande Orléans et déclare irrecevables les observations en opposition de Rider dans la demande784315.

Demande d'Orléans en rejet des observations en opposition de Trentway (demande 797982)

[111] Trentway dépose ses observations en opposition le 14 mai 2021, soit dans les dix jours de la publication de la demande de permis interurbain d'Orléans du 5 mai 2021[43], conformément aux articles 8 et 25 du *RPCTQ*.

[112] Trentway allègue dans ses observations en opposition essentiellement ce qui suit :

> […] En date du 13 mai 2021, Greyhound Canada Transportation ULC a cessé ses activités au Canada;
>
> Il s'agit de permis de transport interurbain entre Montréal et Gatineau via Ottawa;
>
> Dès l'annonce de la cessation des services, Trentway-Wagar inc. a mandaté ses procureurs pour déposer une demande de permis de transport interurbain entre Montréal et Gatineau via Ottawa et entre Montréal et Ottawa via Gatineau;
>
> L'opposante Trentway-Wagar inc. est mieux à même de rencontrer les critères de l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus* que Autocars Orléans Express inc.

[113] Après avoir entendu les représentations d'Orléans et de Trentway, la Commission accueille la demande accessoire d'Orléans, séance tenante, lors de l'audience publique du 13 juillet 2021.

[114] La Commission se fonde sur les mêmes motifs juridiques que dans la décision sur la demande accessoire d'Orléans en rejet des observations en opposition de Rider[44].

[43] Demande 784315.
[44] Demande 798006.

[115] Les observations soulevées par Trentway sont d'intérêt personnel en lien avec une demande de permis similaire déposé auprès de la Commission. Elle ne justifie en rien son intérêt ni ne soulève aucun élément d'intérêt public utile à la prise de décision de délivrer ou non un permis de transport interurbain à Orléans.

[116] Trentway a l'occasion de démontrer à la Commission qu'elle respecte les conditions de délivrance d'un permis de transport interurbain lors d'une audience publique en lien avec le dépôt de sa demande.

[117] La Commission juge que les observations soulevées par Trentway ne sont pas utiles à la prise de décision dans la demande de permis interurbain d'Orléans.

[118] Par conséquent, elle accueille la demande accessoire d'Orléans et déclare irrecevables les observations en opposition de Trentway dans la demande 784315.

Demandes d'Orléans en rejet des observations en opposition de Trentway (demandes 812482 et 812491)

[119] Trentway dépose ses observations en opposition dans les deux demandes respectivement les 2 et 6 août, soit dans les dix jours de la publication en conformité aux articles 8 et 25 du *RPCTQ*.

[120] Trentway allègue essentiellement ce qui suit :

> 4. L'opposante s'oppose à la délivrance d'un tel permis à Orléans Express puisque la requérante ne satisfait pas les critères prévus à l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus* (« **Règlement** ») pour les motifs ci-après décrits :
>
> […]
>
> 6. Qui plus est, en 2015, en raison de difficultés financières, Orléans Express, optant pour la voie de la rentabilité, réduisait la fréquence de ses horaires, arrêtait la desserte de certaines municipalités, soit plus d'une centaine de points intermédiaires sur l'ensemble de son réseau, et supprimait totalement les services entre Trois-Rivières et La Tuque et entre Thetford Mines et Victoriaville;
>
> 7. Ce faisant, l'opposante soumet respectueusement qu'Orléans Express ne possède pas l'expérience pertinente à l'exercice compétent pour exploiter le permis de transport tel que demandé;

> 8. De surcroît, la requérante n'est pas le transporteur le plus compétent à fournir un tel service;
>
> 9. L'opposante soumet qu'il revient à la requérante de prouver qu'elle présente les assises financières suffisantes afin d'assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise;
>
> 10. En raison de la pandémie Covid-19, Orléans Express a dû suspendre l'intégralité de ses services interurbains à partir du 28 mars 2020 à minuit, et ce, malgré que ses services constituent des services essentiels pour la mobilité des citoyens;
>
> 11. Orléans Express a par la suite graduellement repris ses services interurbains en juillet 2020 avec la liaison Montréal-Québec;
>
> 12. Toutefois, en raison de la pandémie Covid-19, pour une troisième fois, Orléans Express a interrompu ses services interurbains pour le territoire de la Gaspésie et du Centre-du-Québec, et ce, depuis le 7 février 2021;
>
> 13. Dans un article publié dans *Le Devoir*, le président-directeur général de Keolis Canada, Pierre-Paul Pharand, mentionne effectivement que « [l]a situation financière de l'entreprise aujourd'hui est critique. Si on veut assurer la pérennité d'Orléans Express et s'assurer qu'Orléans Express est là quand on sortira de la pandémie, il fallait prendre des décisions tout de suite », tel qu'il appert de l'article du journal Le Devoir du 28 janvier 2021, pièce R-1.
>
> 14. À la lumière de ce qui précède, la requérante n'a pas su démontrer être en bonne santé financière et être rentable et par conséquent, l'opposante soumet respectueusement que la requérante ne dispose pas des assises financières suffisantes pour assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise en ce temps de pandémie;
>
> […]
>
> 23. L'opposante prétend qu'elle est en mesure de mieux répondre à l'intérêt public pour desservir ce corridor et a l'intérêt pour s'opposer à la présente demande de permis interurbain de la requérante […].

[121] Après avoir entendu les représentations d'Orléans et de Trentway, la Commission accueille les demandes accessoires d'Orléans, séance tenante, lors de l'audience publique du 20 août 2021.

[122] La Commission se fonde sur les mêmes motifs juridiques que dans la décision sur la demande accessoire d'Orléans en rejet des observations en opposition de Rider[45].

[123] Les observations soulevées par Trentway sont des informations qui sont déjà connues de la Commission puisqu'en 2014 et 2016, elle a autorisé des demandes de suppression et de réduction de services d'Orléans[46].

[124] En ce qui concerne les effets de la pandémie, il est de connaissance d'office que celle-ci a affecté plusieurs transporteurs. Un grand nombre de ceux-ci, incluant Orléans, ont dû réduire ou suspendre leurs services interurbains en raison de l'état d'urgence sanitaire décrété au Québec et en Ontario, qui a causé une diminution importante de la capacité du nombre de passagers par autobus.

[125] Trentway a l'occasion de démontrer à la Commission qu'elle respecte les conditions de délivrance d'un permis de transport interurbain lors d'une audience publique en lien avec le dépôt de sa demande.

[126] La Commission juge que les observations soulevées par Trentway ne sont pas utiles à la prise de décision dans les demandes de permis interurbains d'Orléans.

[127] Par conséquent, elle accueille la demande Orléans et déclare irrecevables les observations en opposition de Trentway dans les demandes 806628 et 806632.

Demandes d'Orléans en rejet des observations en opposition de Maheux (demandes 812494 et 812500)

[128] Maheux dépose ses observations en opposition dans les deux demandes le 29 juillet 2021, soit dans les dix jours de la publication en conformité aux articles 8 et 25 du *RPCTQ*.

[129] Maheux allègue essentiellement ce qui suit :

> 7. Or, l'opposante soumet que la demanderesse ne satisfait pas lesdits critères prévus à la législation et à la règlementation applicables, notamment les critères énoncés à l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus*;

[45] Demande 798006.
[46] *Autocars Orléans Express inc*., 2014 QCCTQ 2497; Commission *des transports du Québec* et *Autocars Orléans Express inc.* et al. 2016 QCCTQ 1259.

> 8. Ainsi, la demanderesse n'est pas le transporteur par autobus possédant les meilleures connaissances et la meilleure expérience pour offrir les services visés par la demande;
>
> 9. De même, il appert que la demanderesse n'est pas celle qui possède la meilleure organisation pour offrir les services de transport interurbain à être offerts en vertu de la présente demande;
>
> 10. De plus, les services proposés ne sont pas ceux qui répondent le mieux aux besoins du public utilisateur et de la population du territoire desservi;
>
> 11. Par ailleurs, à la lumière de l'information que la *Commission des transports du Québec* rend accessible à l'opposante, il est impossible à cette dernière de savoir si la demanderesse rencontre les autres critères prévus par la législation et la règlementation applicables, notamment les critères énoncés à l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus*;
>
> 12. L'opposante possède l'organisation nécessaire pour assurer les services visés par la présente demande de permis, dont des équipements variés et peut également compter sur un personnel hautement qualifié et expérimenté;
>
> 13. De façon particulière, l'opposante est titulaire des certificats de permis 7-Q-000507-005C, 015G,016H, 017H, 018H, 019H, 020J, 021K, 028G et 046B l'autorisant à offrir des services de transport interurbain, principalement dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue et entre cette région, le Nord-du-Québec, North Bay et Montréal;
>
> 14. L'opposante dispose de l'expertise voulue pour offrir les services visés par la demande et partant, elle est le transporteur par autobus possédant les meilleures connaissances et la meilleure expérience pour offrir les services visés par la demande […].

[130] Après avoir entendu les représentations d'Orléans et de Maheux, la Commission accueille les demandes accessoires d'Orléans, séance tenante, lors de l'audience publique du 20 août 2021.

[131] La Commission se fonde sur les mêmes motifs juridiques que dans la décision sur la demande accessoire d'Orléans en rejet des observations en opposition de Rider[47].

[132] Les observations soulevées par Maheux sont d'intérêt privé en lien avec des demandes de permis similaires déposées auprès de la Commission.

---

[47] Demande 798006.

[133] Son opposition ne soulève aucun élément d'intérêt public utile à la prise de décision par la Commission de délivrer ou non un ou des permis de transport interurbain à Orléans.

[134] Maheux a l'occasion de démontrer à la Commission qu'elle respecte les conditions de délivrance de permis de transport interurbain lors d'une audience publique en lien avec le dépôt de ses demandes.

[135] La Commission juge que les observations soulevées par Maheux ne sont pas utiles à la prise de décision dans les demandes de permis interurbains d'Orléans.

[136] Par conséquent elle accueille les demandes accessoires d'Orléans et déclare irrecevables les observations en opposition de Maheux dans les demandes de permis interurbains 806628 et 806632.

Demandes de confidentialité

[137] Orléans 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.

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

[139] 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.

[140] Le *RPCTQ* énumère différents renseignements ayant un caractère public, dont les états financiers annuels et certaines informations contenues au contrat[48].

[141] Orléans 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

[48] *RPCTQ,* art. 44.10 al. 2.

sensibles qui profiteraient aux autres demanderesses dans le contexte de leurs demandes de permis interurbains et aéroportuaires.

[142] Les arrêts de la Cour suprême du Canada dans *Dagenais*[49], *Mentuck*[50], *Sierra Club*[51] et récemment dans *Sherman*[52], sont venus établir un cadre d'analyse des demandes d'ordonnances de confidentialité ou de non-publication.

[143] Dans *Sherman*[53], 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).

[144] Récemment, la Cour Supérieure a eu à appliquer ce cadre d'analyse lors d'un litige commercial[54]. 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 :

[49] *Dagenais* c. *Société Radio-Canada*, 1994 CanLII 39 (CSC).
[50] *R.* c. *Mentuck*, 2001 CSC 76.
[51] *Sierra Club du Canada* c. *Canada (Ministre des Finances)*, 2002 CSC 41.
[52] *Sherman (Succession)* c. *Donovan*, 2021 CSC 25.
[53] *Id.*, par. 28.
[54] *Raymond Chabot Grant Thornton* c. *Bourgeois*, 2021 QCCS 2933.

> 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 […].

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

[146] 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.

[147] 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 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 exerce[55].

[148] De plus, le Tribunal administratif du Québec, dans *Autobus La Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*[56], précise que la Commission doit exercer sa discrétion relativement à l'ordonnance de confidentialité demandée selon les règles

[55] *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).

[56] 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*[57].

[149] 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.

[150] Par sa demande d'ordonnance de confidentialité, Orléans 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.

[151] Dans le contexte actuel, quatre demanderesses 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.

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

[153] 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.

---

[57] *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.

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

[155] Les états financiers d'une société par actions sont, a priori, confidentiels[58], 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 Québec[59].

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

[157] 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 demanderesses.

Orléans satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et règlementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour son parcours Express sud?

[158] 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 règlementaires.

[159] La Commission est d'avis qu'Orléans remplit l'ensemble des exigences statutaires et règlementaires en matière de délivrance d'un permis de transport par autobus, transport interurbain pour son parcours Express sud et ce, pour les motifs mentionnés ci-après.

---

[58] Martel, P., *La société par actions au Québec volume 1 Les aspects juridiques*, Montréal, Éditions Wilson & Lafleur, Martel ltée, 2018, par. 28-47.
[59] *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*)

[160] Orléans démontre, à la satisfaction de la Commission, qu'elle possède les connaissances et l'expérience pertinentes pour l'exercice compétent des activités couvertes par le permis interurbain pour son parcours Express sud.

[161] Notamment, Orléans exploite, depuis plusieurs années, des services de transport interurbain et aéroportuaire entre Montréal, le Centre-du-Québec, la Mauricie, Québec, le Bas-St-Laurent et la Gaspésie.

[162] De plus, son président et directeur général, Pierre-Paul Pharand, possède une expérience dans la gestion des opérations du transport interurbain par autobus depuis plusieurs années.

[163] Orléans compte aussi sur une équipe de gestionnaires compétente et expérimentée, notamment dans le transport interurbain et aéroportuaire 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*)

[164] Orléans soumet son bilan financier 2019 et 2020 sous le sceau de la confidentialité. Elle soumet également les états financiers du Groupe Keolis S.A.S pour l'année 2020 qui sont, quant à eux, publics.

[165] L'actionnaire unique d'Orléans est Keolis Canada inc. Cette dernière a comme actionnaire unique Keolis S.A. qui est détenue à 100 % par le Groupe Keolis S.A.S., lui-même détenu à 70 % par la Société Nationale des Chemins de fer français et à 30 % par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

[166] Orléans soutient qu'avant la pandémie, elle avait une situation financière saine et solide ce qui lui a permis de maintenir plusieurs de ses services et plusieurs de ses employés en poste durant la pandémie.

[167] Comme tous les autres transporteurs interurbains, Orléans a subi, en 2020, une baisse de son achalandage et une diminution de la fréquence de ses services en raison des mesures sanitaires décrétées notamment par la réduction du nombre de passagers par autobus.

[168] Par conséquent, pour l'année 2020, les revenus d'Orléans sont à la baisse. Orléans a interrompu ses services de mars à juillet 2020. Néanmoins, en raison de la bonne situation financière prépandémique d'Orléans, celle-ci a pu assumer le déficit.

[169] Elle a également bénéficié comme bien d'autres entreprises, des subventions gouvernementales mises à leur disposition pour les soutenir durant la pandémie.

[170] Orléans souligne à la Commission que le transport par autobus subit une guerre des prix en raison de la concurrence en provenance du covoiturage organisé et du train qui visent les mêmes cibles d'achalandage que celles de l'autobus.

[171] L'automobile solo est encore très utilisée pour effectuer des longues distances, ce qui prive le transport collectif de revenu additionnel. De plus, le télétravail et les nouveaux moyens technologiques de communication ont fait diminuer la fréquence des déplacements.

[172] Selon Orléans, les préoccupations environnementales auront un impact positif sur l'augmentation de l'achalandage pour le transport par autobus dans un proche avenir.

[173] Les revenus d'Orléans sont composés principalement de la vente de billets, de ventes corporatives comme la publicité, des revenus des infrastructures et du transport de colis.

[174] Les coûts variables ont diminué avec la pandémie et les coûts fixes sont contrôlés.

[175] Orléans a aussi accès à plusieurs sources de financement en plus de l'interfinancement des parcours.

[176] Pour ces raisons, la Commission estime qu'Orléans a les assises financières suffisantes pour assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise.

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*)

[177] La preuve démontre qu'Orléans dispose des ressources humaines et matérielles suffisantes pour administrer et gérer avec efficacité son entreprise.

[178] Outre les six membres de l'équipe de direction de Keolis, l'équipe de gestionnaires d'Orléans compte également six gestionnaires qui ont comme responsabilités la planification opérationnelle, les opérations, l'entretien et maintenance, le marketing, les relations avec les partenaires, les ressources humaines et l'analyse et la planification financière.

[179] Du côté des ressources humaines, Orléans emploie environ cent cinquante employés, dont des conducteurs, mécaniciens, employés d'entretien, répartiteurs et du personnel administratif. En raison de la pandémie, certains employés ont dû être mis à pied.

[180] Une équipe de trois conducteurs-formateurs est dédiée à temps plein à l'Académie Keolis. Tout nouveau conducteur embauché doit suivre une formation de dix-neuf jours à l'Académie pour assurer leur intégration, connaître les bonnes pratiques et parfaire leurs connaissances.

[181] Dans un temps de rareté de main-d'œuvre, une équipe s'affaire au recrutement et à l'évaluation des candidats conducteurs et à leur embauche selon un processus établi.

[182] Trois superviseurs sont responsables de la planification et de la coordination des opérations. Un centre de coordination assure la capacité opérationnelle à court, moyen et long terme des activités d'Orléans ainsi que d'assurer l'arrimage avec la disponibilité des ressources. Les conducteurs peuvent compter sur une répartition disponible 24heures/7 jours.

[183] Orléans a à sa disposition des équipes de mécaniciens réparties sur trois sites, soit à Rimouski, Québec et Montréal. Elle peut aussi compter sur un centre de service à Dorval et sur des mécaniciens des autres filiales de Keolis situées à Repentigny et à Terrebonne. Les ateliers mécaniques sont en fonction tous les jours de la semaine.

[184] Pour ce qui est d'Ottawa et Gatineau, Orléans comptera sur l'équipe de mécaniciens du manufacturier Prévost dans l'attente d'une installation plus permanente.

[185] En ce qui a trait au service à la clientèle, Orléans retient les services de la firme Pragma depuis 2012. Cette dernière assure le service du centre d'appel d'Orléans sept jours par semaine, de 7 h à 23 h en temps prépandémique, et le service est bilingue. Les clients peuvent communiquer avec le service à la clientèle par téléphone ou par le site Web d'Orléans.

[186] Quant aux ressources matérielles, quarante-neuf autocars de catégorie A.1 sont à la disposition d'Orléans. Elle a aussi, en service, neuf autocars pouvant accueillir des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

[187] L'âge moyen du parc d'autocars est de trois ans et demi. Ils sont équipés de suspension pneumatique pour le confort de roulement et de limiteur de vitesse.

[188] Orléans prévoit devoir ajouter sept autres autocars des années 2019 et 2020 pour assurer le service entre Montréal, Ottawa et Gatineau. Selon Orléans, des autocars plus âgés, mais en bonne condition mécanique sont disponibles dès maintenant.

[189] Pour les passagers, les autocars d'Orléans offrent des prises électriques, un système Wi-Fi, trois écrans, de la lumière d'ambiance et un système de chauffage et de climatisation sur mesure. Chaque siège est inclinable et muni d'une tablette rétractable.

[190] Un système de télémétrie et de géolocalisation GEOTAB permet à Orléans de connaître, en temps réel, le positionnement des autocars et de s'assurer du respect des horaires. Le système permet à Orléans d'intervenir rapidement en cas d'urgence et d'aviser le conducteur d'imprévus sur la route (accident, congestion routière, météo, etc.). Ce système permet aussi la télémétrie de la performance moteur des véhicules.

[191] En ce qui a trait aux ateliers mécaniques d'Orléans, ils suivent un protocole de gestion d'assurance qualité leur permettant l'amélioration de la performance des équipes de mécaniciens. Ce système permet de mener des audits de conformité, de mettre en place des plans de prévention, de participer aux enquêtes à la suite d'accidents et de fixer des objectifs à atteindre.

[192] Le programme d'entretien préventif (PEP) est suivi et même bonifié par les ateliers mécaniques d'Orléans. L'entretien mécanique est assisté d'un logiciel pour assurer la planification, l'inspection, et la documentation des entretiens et des réparations. Les mécaniciens suivent des actions prédéterminées soit des inspections, des ajustements ou des changements.

[193] L'achat des billets peut se faire en ligne, par l'intermédiaire de billetteries ou par téléphone.

[194] Pour ce qui est des lieux d'embarquement et de débarquement, de la signalisation aux couleurs d'Orléans est installée aux arrêts. Orléans a aussi des ententes avec la Gare de Montréal, la gare de VIA Rail à Ottawa, les Promenades Gatineau et une convention

d'agence à Kirkland pour l'embarquement et de débarquement des passagers. Des discussions avec la ville d'Ottawa et l'Université d'Ottawa sont en cours concernant certains abris pour des arrêts en bordure de route, particulièrement près de l'arrêt de l'université.

[195] Pour ces raisons, la Commission juge qu'Orléans dispose des ressources humaines et matérielles suffisantes pour administrer et gérer avec efficacité son entreprise.

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*)

[196] Concernant la preuve que les services pour lesquels cette personne demande le permis répondent aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi (la preuve de besoin), Orléans dépose un peu plus de mille quatre cents lettres d'appui volontaire d'usagers ayant emprunté les services d'Orléans et qui sont intéressés à utiliser son service entre Montréal, Ottawa et Gatineau.

[197] Gatineau est la quatrième ville en importance au Québec. Avec sa voisine Ottawa, elle tient le cinquième rang de pôle urbain au Canada. La région de Gatineau compte environ 1,4 million de personnes.

[198] L'on trouve dans la région Ottawa-Gatineau des universités, notamment l'Université d'Ottawa et l'Université du Québec en Outaouais, ainsi que d'autres écoles, cégeps et centres de formation. Ottawa, en tant que capitale du Canada, est un attrait touristique et un pôle économique pour plusieurs visiteurs locaux, régionaux, nationaux et internationaux.

[199] Les lettres d'appui et les témoignages d'usagers entendus soutiennent majoritairement le service Express sud d'Orléans pour le remplacement du service express qu'offrait Greyhound par la rive sud de la rivière des Outaouais.

[200] La Commission note que les usagers privilégient un service rapide entre Montréal, Ottawa et Gatineau comme l'offrait Greyhound. Ils ne souhaitent pas effectuer plusieurs arrêts sur le parcours. Certains usagers ont même indiqué qu'un arrêt à l'Aéroport retarde leur arrivée à Ottawa et Gatineau.

[201] Selon un sondage réalisé par la firme Léger pour le compte d'Orléans, la clientèle qui utilise les services de transport interurbain entre Montréal, Ottawa et Gatineau est composée de travailleurs, de retraités, de personnes en recherche d'emploi ou d'étudiants. Selon les lettres d'appui des usagers, lesquelles sont corroborées par le sondage Léger du 13 août 2021, la raison des voyages en ordre d'importance est pour aller voir de la famille ou des amis, pour les vacances, pour le travail, pour une activité ou pour les études.

[202] Plusieurs usagers entendus à l'audience confirment le type de clientèle et la raison des voyages relevés dans le sondage.

[203] La population étudiante est plus à même d'utiliser le covoiturage organisé que l'autobus en raison du prix principalement. Cependant, plusieurs usagers, particulièrement les étudiantes, ont soulevé des enjeux de sécurité par le fait de voyager en promiscuité avec des inconnus, de l'expérience du conducteur et de l'état mécanique du véhicule. De plus, le service de covoiturage organisé offre peu de confort, surtout avec des bagages, et n'est pas toujours fiable.

[204] Selon l'étude produite par RCGT, les passagers qui résident à Montréal, Ottawa et Gatineau représentent 95 % de la clientèle.

[205] D'ailleurs les usagers à destination de Gatineau, qui utilisaient auparavant les services de Greyhound, n'ont pas apprécié le service de navette entre Ottawa et Gatineau, qu'ils jugent trop long et peu fiable. Orléans confirme ne pas utiliser de service de navette entre Ottawa et Gatineau.

[206] Après lecture des lettres d'appui et avoir entendu certains usagers, la Commission peut résumer, comme suit, les raisons qui les portent à vouloir utiliser les services d'Orléans :

- Le confort et la propreté des autocars;
- Le professionnalisme des conducteurs;
- Le respect de l'horaire et l'excellence du service;
- La fiabilité du service;
- La durée du trajet;

- Le prix abordable;
- La sécurité et les mesures sanitaires appliquées;
- L'horaire et la fréquence du service;
- Le système Wi-Fi;
- Une option à d'autres moyens de transport présents sur le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau comme le train ou le covoiturage. Notamment, le prix d'un billet de train est plus dispendieux;
- Le service en français et en anglais;
- L'achat de billets en ligne et la communication;
- L'interconnexion avec d'autres modes de transports (train léger, métro, services de transport en commun, autres transporteurs);
- L'emplacement des arrêts. Les arrêts de bord de rue sans terminal, abri ou signalisation ne sont pas appréciés des usagers.

[207] Orléans produit également des lettres d'appui de représentants d'autorités municipales et provinciales comme la députée de Hull, l'ancien maire de Gatineau et de la préfète de la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau. D'autres lettres d'appui proviennent de l'Association des hôtels du grand Montréal, d'agences et d'offices de tourisme, de la Fédération des transporteurs par autobus, de l'Aéroport, de la gare d'autobus de Montréal, de transporteurs par autobus comme Greyhound, Pacific Western et Ontario Northland.

[208] Orléans vend aussi des billets par l'intermédiaire de son partenaire Busbud inc., une plateforme de vente en ligne de billets notamment pour des services interurbains par autobus.

[209] Marin Vallée confirme qu'avant la pandémie, il y avait une demande pour le transport par autobus entre Montréal, Ottawa et Gatineau. Il s'agit, selon lui, d'un important corridor de passagers, voire le plus gros corridor au Canada.

[210] Il explique qu'il y a une corrélation à faire entre la qualité du service offert par les transporteurs et le volume de vente de billets. Selon les données recueillies sur la plateforme de Busbud inc., Orléans a un très haut degré de satisfaction de la part de ses

usagers qui empruntent ses services. C'est d'ailleurs ce que confirme le sondage Léger, édition 2021, sur la réputation d'Orléans.

[211] Les critères que les passagers recherchent selon Marin Vallée, sans ordre d'importance, sont le prix, les heures de départ et la durée du trajet.

[212] Selon Stuart Kendrick de Greyhound et Wayne Binda, anciennement de Greyhound et maintenant à l'emploi d'Orléans, le corridor entre Montréal, Ottawa et Gatineau est un corridor achalandé. Greyhound offrait vingt-et-un départs dans chaque direction, cinq jours par semaine. Il pouvait y avoir des départs additionnels, surtout pour le service express qui était le plus rentable. La cessation des services par Greyhound pour ce corridor n'est pas liée à un manque d'achalandage, mais résulte d'une décision corporative concernant l'ensemble de ses opérations au Canada.

[213] Le « Russell's Official Canadian Bus Guide, Current Bus Schedules » de novembre-décembre 2017 confirme le nombre de départs dans les deux directions effectués par Greyhound pour son service express. L'horaire a été maintenu jusqu'en 2020.

[214] Orléans a mis un soin particulier à démontrer qu'elle était la plus apte à répondre aux besoins du public, qu'elle vit en symbiose avec la clientèle à être desservie et que la population était désireuse d'utiliser le service Express sud d'Orléans entre Montréal, Ottawa et Gatineau selon l'horaire et les tarifs qu'elle propose.

[215] Orléans mentionne qu'elle augmentera la fréquence de son service Express sud si elle obtient le permis demandé. Pour l'instant, l'horaire proposé est de six départs prévus dans chaque direction, ce qui est loin des vingt-et-un départs que proposait Greyhound pour ce même service.

[216] Bien que les usagers demandent plus de fréquence, d'autres considérations comme la pandémie toujours présente, les mesures sanitaires encore en vigueur réduisant le nombre de passagers par autobus et le nombre de déplacements réduit par le télétravail diminuent l'achalandage sur le corridor. Il faut également tenir compte de la concurrence de l'automobile, du train et du covoiturage.

[217] Aussi, l'interconnexion des services avec ceux déjà offerts par Orléans et d'autres transporteurs permet un apport de clientèle pour le service Express sud entre Montréal, Ottawa et Gatineau.

[218] Pour ces raisons, la Commission juge que le service Express sud proposé par Orléans répond 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*)

[219] Orléans dépose au soutien de sa demande, sous le sceau de la confidentialité, des projections de revenus et dépenses pour une période de douze mois. Lors de l'audience, de nouvelles projections qui se terminent en 2024 sont produites. Ces dernières projections sont également déposées sous le sceau de la confidentialité.

[220] Orléans soutient que les projections sont prudentes. Elles tiennent compte de la pandémie qui perdure et des mesures sanitaires en vigueur.

[221] Pour le service Express sud, la projection de la rentabilité est prévue dès mai 2022.

[222] Les projections produites démontrent, avec beaucoup de détails, le calcul des revenus et dépenses. Les revenus sont estimés à partir du nombre de départs par jour et par mois, des doublons d'autocars mensuels, du nombre moyen de passagers par départ et par mois, et du prix moyen du billet.

[223] Le tarif de base du billet varie en fonction de l'achalandage, du temps de la journée et du jour de la semaine. Des offres promotionnelles et des réductions sont basées sur la tarification dynamique.

[224] Pour la projection des coûts, Orléans explique que l'exploitation du service Express sud permet de financer une part importante des coûts fixes pour l'ensemble des services proposés (Express sud, Semi express nord et sud et aéroportuaire). Le service Express sud représente les deux tiers des services proposés par Orléans pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau.

[225] La rentabilité des services entre 2022 et 2024 varie entre 4 et 10 % selon des projections plus globales, ce qui démontre la pérennité du service Express sud.

[226] La rentabilité du service est donc un facteur essentiel. Le service proposé doit non seulement répondre adéquatement au besoin du public, mais aussi s'harmoniser avec les coûts.

[227] La Commission estime qu'Orléans a démontré que les revenus projetés pour le service Express sud, sont suffisants pour assurer la rentabilité des services pour lesquels elle demande le permis.

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*)

[228] Avec la suppression des services de Greyhound[60], qui était l'unique titulaire de permis à desservir le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau avec un service express par la rive sud de la rivière des Outaouais; la délivrance du permis Express sud à Orléans n'est 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

[229] Le siège d'Orléans est situé au Québec, plus particulièrement à Terrebonne.

[230] Orléans a démontré qu'au cours des cinq dernières années, elle n'a pas été déclarée coupable d'une infraction à la *LT* ou à un règlement adopté en vertu de celle-ci.

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

Conclusion

[232] Par conséquent, la Commission accueille la demande modifiée de permis d'Orléans pour le service Express sud, en retirant des conditions d'exploitation la possibilité d'un service de navette entre Ottawa et Gatineau qui n'est pas offert par Orléans.

[233] En ce qui concerne la tarification proposée pour le service Express sud, la Commission considère qu'elle est raisonnable et entend l'accepter.

[234] Les grilles tarifaire et horaire seront versées au dossier et apparaîtront respectivement aux annexes « B » et « C » de la décision pour en faire partie intégrante.

[60] *Greyhound Canada Transportation ULC*, 2021 QCCTQ 2621.

Terme

[235] Les projections déposées se terminant en 2024, le permis sera délivré pour un terme de trois ans.

Orléans satisfait-elle à l'ensemble des exigences statutaires et règlementaires en matière de délivrance de permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Semi express sud et nord?

[236] La Commission est d'avis qu'Orléans ne remplit pas l'ensemble des exigences statutaires et règlementaires en matière de délivrance d'un permis de transport par autobus, transport interurbain, pour ses parcours Semi express sud et nord, 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*)

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

[238] Le fardeau de la preuve appartient à Orléans. 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.

[239] De tous les usagers entendus, très peu ont manifesté leur intention d'utiliser le service Semi express sud ou nord. Tous les autres usagers, ainsi que les lettres d'appui, démontrent un intérêt pour le service Express sud.

[240] En vertu du *RTA*[61], 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.

[241] Les études déposées par Orléans démontrent que l'élasticité de la demande est en fonction du temps de déplacement. Plus il y a d'arrêts, plus les clients vont abandonner l'autocar au profit d'un autre moyen de transport. Comment donc concilier ces

[61] Notamment l'art. 12.

études avec un service plus régional qui a pour objectif d'offrir un service aux plus petites localités?

[242] Selon Orléans, la connexion à la demande qui permettrait le rabattement des clients des plus petites localités vers les arrêts principaux serait la solution qui réduirait le temps de parcours du transporteur.

[243] La Commission estime que cette solution, bien qu'intéressante et ingénieuse, ne peut, à elle seule, fournir un achalandage suffisant à Orléans et démontrer un besoin.

[244] 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.

[245] Pour réussir un service local ou régional, le transporteur doit travailler de concert avec les municipalités, les MRC, les entreprises, les organismes à vocation économique, éducative et sociale et les usagers des régions qu'elle entend desservir. Agir autrement serait faire fi du besoin des populations de ces régions.

[246] Orléans a fait entendre peu d'usagers potentiels de ses services Semi express sud et nord. Aucun représentant d'organisme touristique, de groupe de citoyens utilisateurs, de municipalité ou d'organisme à vocation économique, éducative ou sociale n'a été entendu spécifiquement pour ces services. Il aurait été essentiel que ces personnes viennent s'exprimer devant la Commission pour démontrer leur besoin d'utiliser les services proposés par Orléans.

[247] 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 règlementation économique[62].

[248] La stratégie de ne faire entendre que peu d'usagers pour les parcours Semi express sud et nord et de ne pas chercher à obtenir le soutien des milieux impliqués en lien avec les services régionaux pour lesquels Orléans demande les permis, ne constitue pas la meilleure preuve dans les circonstances.

---

[62] *3093-4863 Québec inc.*, QPVC94-00045, 6 avril 1994 (CTQ).

[249] Pour ces raisons, la Commission juge qu'Orléans n'a pas démontré, de façon prépondérante, que les services qu'elle propose sur les parcours Semi express sud et nord 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*)

[250] Comme Orléans n'a pas pu déterminer un nombre d'utilisateurs potentiels ni un profil de clientèle pour ses services Semi express sud et nord, elle n'a pu identifier, de façon fiable, les revenus anticipés ni les frais d'exploitation des services qu'elle propose.

[251] La Commission doit déterminer si les services proposés répondent au besoin de la clientèle ou de la population et si oui, s'ils seront rentables. La rentabilité du service est donc tributaire d'une prévision du nombre de passagers qui utiliseront les services d'Orléans pour les services Semi express sud et nord.

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

[253] 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.

[254] Pour ces raisons, la Commission juge qu'Orléans n'a pas démontré, de façon prépondérante, que les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité des services Semi express sud et nord qu'elle propose et pour lesquels elle demande le permis.

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

[255] Le *RTA* prévoit une catégorie particulière de permis pour autoriser le transport de personnes entre deux aéroports ou entre un aéroport et des endroits indiqués à son permis, soit un permis pour le transport aéroportuaire[63].

[63] *RTA*, article 9 par. 3 et 27

[256] De plus, le *RTA* édicte les conditions à respecter pour que la Commission délivre un tel permis[64].

[257] Pour obtenir la délivrance d'un permis de transport aéroportuaire afin de desservir un aéroport national ou international, le demandeur doit être lié par contrat avec les autorités de cet aéroport et en transmettre une copie à la Commission[65].

[258] Orléans désire essentiellement reprendre le service abandonné par Greyhound[66] et pouvoir faire monter des passagers à l'Aéroport à destination d'Ottawa et de Gatineau. Elle veut exploiter ce permis en concomitance avec le permis interurbain Express sud.

[259] Concernant les conditions de délivrance, la Commission a déjà conclu, dans le cadre de la demande de permis interurbain Express sud, qu'Orléans respecte notamment les conditions prévues aux articles 11, 12 al. 1 par. 1, 2, 3 et 13 du *RTA*.

[260] La Commission doit cependant analyser si les services pour lesquels elle demande ce permis répondent aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi[67], si le service proposé est rentable[68] et si Orléans est lié par contrat avec l'Aéroport[69].

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*)

[261] Orléans dépose des lettres d'appui en provenance notamment d'Air France/KLM, de Tourisme Montréal, Ottawa et Outaouais et de l'Aéroport.

[262] Des études de marché réalisées par la firme Léger sont également produites. Elles ciblent les habitudes de voyage entre Montréal et Ottawa, les préférences des passagers et l'élasticité du temps de déplacement en autocar.

---

[64] *RTA*, art. 11 à 13.
[65] *RTA*, art. 28.
[66] Permis no 0-Q-001163-011D.
[67] *RTA*, art. 12 al.1 par.4.
[68] *RTA*, art. 12 al.1 par.5.
[69] Préc., note 67.

[263] La Commission a entendu Pierre Fortin de RCGT concernant une étude réalisée sur l'analyse des temps de parcours entre Montréal, Ottawa et Gatineau.

[264] Orléans dépose aussi un sondage qu'elle a elle-même réalisé entre le 14 et le 17 mai 2021 auprès des abonnés de l'infolettre d'Orléans sur les intentions de voyager entre Montréal et Ottawa.

[265] Finalement, Orléans a fait entendre des usagers sur leur besoin de transport entre l'Aéroport, Ottawa et Gatineau à la suite de l'abandon du service par Greyhound.

[266] L'ensemble de la preuve démontre qu'il existe un besoin pour un service de transport aéroportuaire entre l'Aéroport, Ottawa et Gatineau.

[267] Selon le témoignage de Stéphane Boudrias et l'affidavit de Luc Charbonneau, représentant de l'Aéroport, le transport par autocar reliant l'Aéroport et les villes d'Ottawa et Gatineau est extrêmement important puisque la clientèle de ces villes est habituée de prendre l'autobus pour se rendre à l'Aéroport. Il s'agit d'un achalandage non négligeable.

[268] Au cours de l'année 2019, il y avait soixante-seize mille passagers aériens qui ont pris l'autobus de Greyhound à partir de l'Aéroport jusqu'à destination d'Ottawa et Gatineau. En tenant pour acquis que ces passagers font le voyage aller-retour, cela représente cent cinquante-deux mille voyages d'avion internationaux pour les résidents de ces deux villes. Cela représente également cent cinquante-deux mille passagers transportés par autobus entre l'Aéroport et la région d'Ottawa et Gatineau par année et ce chiffre était en croissance depuis plusieurs années.

[269] Toujours en 2019, Greyhound offrait sept départs par jour, sept jours par semaine dans les deux sens. Il pouvait arriver que le nombre de départs augmente jusqu'à treize départs dans les deux sens selon la période de l'année.

[270] Bien que la pandémie ait ralenti les activités de l'Aéroport, les prédictions prévoient une augmentation du volume de passagers dans les prochaines années.

[271] De plus, Stéphane Boudrias dépose le contrat intervenu entre l'Aéroport et Orléans, le 7 juillet 2021, et qui se termine le 30 juin 2022. Ce contrat confère à Orléans un permis d'exploitation qui lui donne le droit d'exploiter un service de transport pour une liaison aller-retour entre l'Aéroport et Ottawa en combinant les services interurbains ou interconnexion avec les services locaux vers l'Aéroport. Le service doit également

respecter l'horaire prévu au contrat et ne peut être modifié sans le consentement écrit de l'Aéroport. Ce contrat est d'ailleurs renouvelable.

[272] Pour ces raisons, la Commission juge que le service aéroportuaire proposé par Orléans répond 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*)

[273] Orléans dépose au soutien de sa demande, sous le sceau de la confidentialité, des projections de revenus et dépenses pour une période de douze mois.

[274] Orléans soutient que les projections sont prudentes. Elles tiennent compte de la pandémie qui perdure et des mesures sanitaires en vigueur.

[275] Pour le service aéroportuaire, la projection de la rentabilité est prévue dès juin 2022.

[276] Les projections produites démontrent, avec beaucoup de détails, le calcul des revenus et dépenses. Les revenus sont estimés à partir du nombre de départs par jour et par mois, des doublons d'autocars mensuel, du nombre moyen de passagers par départ et par mois, et du prix moyen du billet.

[277] Pour la projection des coûts, Orléans explique que l'exploitation du service Express sud permet de financer une part importante des coûts fixes notamment pour le service aéroportuaire.

[278] La rentabilité des services en 2022 est estimée à 7.2 %, ce qui démontre la pérennité du service aéroportuaire.

[279] La rentabilité du service est donc un facteur essentiel. Le service proposé doit non seulement répondre adéquatement au besoin du public, mais aussi s'harmoniser avec les coûts.

[280] La Commission estime qu'Orléans a démontré que les revenus projetés pour le service aéroportuaire sont suffisants pour assurer la rentabilité des services pour lesquels elle demande le permis.

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*)

[281] Avec la suppression des services de Greyhound qui était l'unique titulaire à desservir l'Aéroport à destination d'Ottawa et de Gatineau, la délivrance du permis aéroportuaire à Orléans n'est pas susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité.

[282] En ce qui concerne la tarification proposée pour le service aéroportuaire, la Commission considère qu'elle est raisonnable et entend l'accepter.

[283] Les grilles tarifaire et horaire seront versées au dossier et apparaîtront respectivement aux annexes « D » et « E » de la décision pour en faire partie intégrante.

Terme

[284] Comme le permis aéroportuaire sera exploité en combinaison avec le permis interurbain Express sud, le permis aéroportuaire sera délivré pour le même terme, soit trois ans.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

REJETTE la demande accessoire de Les Autobus Maheux ltée pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition (demande 809171);

ACCUEILLE la demande accessoire d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Rider Express Transportation Corp. (demande 798006);

ACCUEILLE les demandes accessoires d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Trentway-Wagar inc. (demandes 797982, 812482 et 812491);

ACCUEILLE les demandes accessoires d'Autocars Orléans Express inc. en rejet des observations en opposition de Les Autobus Maheux ltée (demandes 812494 et 812500);

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

ACCUEILLE la demande de permis de transport par autobus, transport interurbain, comme modifiée (demande 784315);

DÉLIVRE à Autocars Orléans Express inc., le permis de transport par autobus, transport interurbain, pour le parcours Express sud, codifié sous le numéro **8-M-000882-079A,** décrit au certificat de permis joint à la présente décision pour en faire partie intégrante;

ce permis sera valide du **1er avril 2022 au 31 mars 2025 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;

REJETTE les demandes de permis de transport par autobus, transport interurbain, déposées par Autocars Orléans Express inc., pour les parcours Semi express sud et nord (demandes 806628 et 806632);

ACCUEILLE la demande de permis de transport par autobus, transport aéroportuaire, comme modifiée (demande 804967);

DÉLIVRE à Autocars Orléans Express inc., le permis de transport par autobus, transport aéroportuaire, codifié sous le numéro **8-M-000882-078A**, décrit au certificat de permis joint à la présente décision pour en faire partie intégrante;

ce permis sera valide du **1er avril 2022 au 31 mars 2025 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.

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 Express sud
Annexe « C » grille tarifaire pour le parcours Express sud
Annexe « D » grille horaire pour le permis de transport aéroportuaire
Annexe « E » grille tarifaire pour le permis de transport aéroportuaire

c. c. Me David Blair, procureur d'Autocars Orléans Express inc.
Me Guillaume Pelegrin, procureur de Rider Express Transportation Corp.
Me Stéphane Lamarre, procureur de Les Autobus Maheux ltée
Me Normand Laurendeau et Me Dimka Markova, procureurs de Trentway-Wagar inc.

Commission des transports Québec

Permis de transport par autobus
Transport interurbain

Numéro de permis : 8-M-000882-079A
Document émis le : 2022-02-08

NEQ : 1141076092

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
320, rue Abraham-Martin
Québec (QC) G1K 8N2

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2022-04-01
Date de fin : 2025-03-31

Numéro de décision : 2022 QCCTQ 0285
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

TERRITOIRE(S) AUTORISÉ(S) :
De Montréal (66023) à la Frontière Québec-Ontario (105010) à destination d'Ottawa, et à Gatineau (81017).

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :
Montréal (66023)
Dorval (66087)
Kirkland (66102)
Frontière Québec-Ontario (105010)
Gatineau (81017)

PARCOURS PRINCIPAL :
- Autoroute 40 : de l'Île de Montréal à la frontière Québec-Ontario

- Routes hors Québec : de la frontière Québec-Ontario à Ottawa et Gatineau.

PARCOURS ALTERNATIF :
- Autoroute 20 : de l'Île de Montréal à l'intersection de l'Autoroute 520
- Autoroute 520 : de l'Autoroute 20 à l'intersection de l'Autoroute 40
- Autoroute 40 : de l'Autoroute 520 à la Frontière Québec-Ontario.

PARCOURS ALTERNATIF :
- Route 342 : de Vaudreuil-Dorion à Pointe-Fortune.

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. Ce permis peut être opéré conjointement avec le permis aéroportuaire 8-M-000882-078A détenu par le titulaire pour la desserte de Montréal à la frontière Québec-Ontario à destination d'Ottawa/Gatineau.
4. Le permis autorise son titulaire à prendre des passagers à l'Aéroport International de Montréal-Trudeau et les laisser descendre seulement dans Ottawa et Gatineau.
5. Le permis autorise la desserte des municipalités situées sur les parcours, sauf :
5.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de Montréal et de la Société de transport de l'Outaouais.
6. Le permis autorise un service partiel de Montréal à Ottawa.

Commission des transports Québec

Permis de transport par autobus
Transport aéroportuaire

Numéro de permis : 8-M-000882-078A
Document émis le : 2022-02-08

NEQ : 1141076092

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
320, rue Abraham-Martin
Québec (QC) G1K 8N2

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2022-04-01
Date de fin : 2025-03-31

Numéro de décision : 2022 QCCTQ 0285
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 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

TERRITOIRE(S) AUTORISÉ(S) :
DE : Aéroport international Montréal-Trudeau (198011)
À : Frontière Québec - Ontario (105010) à destination d'Ottawa et de Gatineau (81017)

PARCOURS :
Autoroute 40 : de l'Île de Montréal à la frontière Québec - Ontario
En Ontario : suivant entente avec les autorités concernées
Dans Gatineau : suivant entente avec les autorités municipales.

PARCOURS ALTERNATIF :
- Autoroute 20 : de l'Île de Montréal à l'intersection de l'Autoroute 520
- Autoroute 520 : de l'Autoroute 20 à l'intersection de l'Autoroute 40
- Autoroute 40 : de l'Autoroute 520 à la frontière Québec-Ontario.

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. Le permis est conditionnel au maintien en vigueur du contrat intervenu avec les autorités aéroportuaires concernées;
3. Ce permis peut être opéré conjointement avec le permis interurbain 8-M-000882-079A détenu par le titulaire pour la desserte de Montréal à la frontière Québec-Ontario à destination d'Ottawa/Gatineau;
4. En milieu urbain, le parcours s'effectue selon l'entente avec les autorités municipales;
5. Le permis autorise la desserte des municipalités situées sur les parcours sauf :
5.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de Montréal et de la Société de transport de l'Outaouais;
6. Ce permis autorise un service partiel de l'Aéroport international Montréal-Trudeau à Ottawa.

ANNEXE « A »

Ordonnances de confidentialité – Autocars Orléans Express inc.

Demandes 784315, 804967, 806628, 806632

***Dans le cas des ordonnances de caviardage, Autocars Orléans Express inc. a jusqu'au 17 décembre 2021 pour faire parvenir à la Commission les documents caviardés.**

Pièce	Nom	Public ou confidentiel
P-1	Analyse des temps de parcours Raymond Chabot Grant Thornton	Demande de confidentialité temporaire par Orléans jusqu'à la décision et caviardage des informations qui touchent l'achalandage; Confidentialité temporaire accordée le 28 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations qui touchent l'achalandage.
P-2	Évaluation de l'élasticité du temps de déplacement en autocar	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 26 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.
P-3	Chiffre d'achalandage provenant de Greyhound	Demande de confidentialité permanente par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 27 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 : Confidentialité permanente accordée - intérêt commercial important.

2022 QCCTQ 0265
2022-02-08

Pièce	Nom	Public ou confidentiel
P-5	Projet Ungava 24 octobre 2021	Demande de confidentialité temporaire et permanente par Orléans selon les sections du document; Confidentialité temporaire accordée le 25 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Pages 17 à 20 – Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important; Pages 21 à 30 – Caviardage des renseignements nominatifs pouvant identifier les passagers; Pages 43 à 45 – Caviardage des renseignements nominatifs pouvant identifier les passagers; Pages 108 à 114 – Confidentialité permanente – pour les assises financières d'Autocars Orléans Express inc. et pour les projections de revenus et dépenses; Pour le reste du document : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.
P-6	Entente de confidentialité entre GLI et Keolis Canada	Demande de confidentialité permanente par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 27 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 : Confidentialité refusée, document public.
P-7	Lettre d'intention entre Orléans Express et 140689 Canada inc. - Groupe Loyal	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 25 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.

2022 QCCTQ 02285
2022-02-03

P-8	États financiers Autocars Orléans Express inc. à l'exception du rapport financier de Kéolis SA	Demande de confidentialité permanente par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 27 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 : Confidentialité permanente accordée - intérêt commercial important.
P-10.1	Lettres d'appui de passagers avec commentaire	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans et caviardage des renseignements nominatifs pouvant identifier les passagers; Confidentialité temporaire accordée le 25 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des renseignements nominatifs permettant d'identifier les passagers à l'exception de leur nom.
P-10.2	Lettres d'appui de passagers sans commentaire	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans et caviardage des renseignements nominatifs pouvant identifier les passagers; Confidentialité temporaire accordée le 25 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des renseignements nominatifs permettant d'identifier les passagers à l'exception de leur nom.

2022 QCCTQ 0285
2022-02-08

P-11	Liste d'appui divers	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans et caviardage des renseignements nominatifs pouvant identifier les passagers; Confidentialité temporaire accordée le 25 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des renseignements nominatifs permettant d'identifier les passagers à l'exception de leur nom.
P-15	PEVL du 1er septembre 2021	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans et caviardage du nom des conducteurs et des renseignements pouvant identifier les conducteurs; Confidentialité temporaire accordée le 26 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des noms des conducteurs et des renseignements permettant de les identifier.
P-18	Commentaires reçus au centre d'appel	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans et caviardage des renseignements nominatifs pouvant identifier les personnes; Confidentialité temporaire accordée le 28 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des renseignements nominatifs permettant d'identifier les personnes à l'exception de leur nom.

2022 QCCTQ 0285
2022-02-28

P-23	Accord de confidentialité Keolis Canada et 140689 Canada inc. – Groupe Loyal	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 26 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.
P-25	PEVL 1er octobre 2021	Demande de confidentialité temporaire jusqu'à la décision par Orléans et caviardage du nom des conducteurs et des renseignements pouvant identifier les conducteurs; Confidentialité temporaire accordée le 26 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des noms des conducteurs et des renseignements permettant de les identifier.
P-26	Achalandage Rive-Nord GLI	Demande de confidentialité permanente par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 27 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 : Confidentialité permanente accordée - intérêt commercial important.
P-27	Contrat avec Via Rail – Gare Ottawa	Demande de confidentialité permanente par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 25 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021 et modifiée le 19 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.

2022 QCCTQ 0085
2022-02-08

P-31	Permis d'exploitation avec Aéroport de Montréal et Orléans Express	Demande de confidentialité permanente par Orléans; Confidentialité temporaire accordée le 28 octobre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 29 octobre 2021; Ordonnance prononcée séance tenante le 29 octobre 2021: Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.
P-32	Ententes arrêts Montebello à produire le 23 novembre 2021	Pièces reçues le 23 novembre 2021 – Demande de confidentialité permanente par Orléans; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.
P-33	Ententes arrêts Hawkesbury à produire le 23 novembre 2021	Pièces reçues le 23 novembre 2021 – Demande de confidentialité permanente par Orléans; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.
P-34	Entente agence Kirkland à produire le 23 novembre 2021	Pièces reçues le 23 novembre 2021 – Demande de confidentialité permanente par Orléans; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.
P-38	Entente d'utilisation terminus avec STO	Demande de confidentialité permanent par Orléans; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.

2022 QCCTQ 0235
2022-02-08

P-39	Entente avec Ville d'Ottawa pour l'utilisation des voies rapides	Demande de confidentialité permanente par Orléans; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.
P-40	Lettre d'intention Groupe Loyal concernant le développement du Centre de service à Gatineau	Demande de confidentialité permanente par Orléans; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.
P-41	Suivi avec Exo Gare Vaudreuil	Pièce reçue le 23 novembre 2021; Réouverture d'enquête le 24 novembre 2021 pour dépôt de la pièce; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.
P-42	Accord de l'ADM pour les arrêts rive sud	Pièce reçue le 23 novembre 2021; Réouverture d'enquête le 24 novembre 2021 pour dépôt de la pièce; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.
P-43	Suivi avec Exo pour les gares de Vaudreuil, St-Eustache et Rigaud	Pièce reçue le 23 novembre 2021; Réouverture d'enquête le 24 novembre 2021 pour dépôt de la pièce; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.

2022 QCCTQ 0285
2022-02-08

P-44	Suivi arrêt à Lachute	Pièce reçue le 23 novembre 2021; Réouverture d'enquête le 24 novembre 2021 pour dépôt de la pièce; Ordonnance rendue séance tenante le 24 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.

2022 QCCTQ 0285
2022-02-08

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille horaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 784315

No décision : 2022 QCCTQ 0285
Date de début : 2022-04-01
No droit(s) : 8-M-000882-079A

Annexe : B

De : Montréal
À : Ottawa et Gatineau

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012
	No voyage :													
	No horaire :		001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012
	Fréquence :		LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD
	Direction :		aller	aller	aller	aller	aller	aller	retour	retour	retour	retour	retour	retour
001	Montréal : Gare d'autocar, 1717 rue Berri		07:00	09:00	13:00	15:00	17:00	20:00	09:50	13:10	15:55	16:55	19:10	20:55
002	Dorval : Aéroport Montréal-Trudeau		-----	-----	13:30	15:30	-----	20:30	-----	12:40	-----	-----	18:40	-----
003	Kirkland : Dépanneur Beau-Soir		07:25	09:25	-----	-----	17:25	-----	-----	-----	15:30	16:30	-----	20:30
004	Ontario : Gare Via Rail Ottawa		09:10	11:10	15:35	17:35	19:10	22:35	07:45	10:45	13:45	14:45	16:45	18:45
005	Ontario : Université d'Ottawa (55 Waller/Nicholas)		09:20	11:20	15:45	17:45	19:20	22:45	07:30	10:30	13:30	14:30	16:30	18:25
006	Gatineau : Place du Portage		09:35	11:35	16:00	18:00	19:35	23:00	07:15	10:15	13:15	14:15	16:15	18:15
007	Gatineau : Station d'autobus Promenade Gatineau		09:50	11:50	16:15	18:15	19:50	23:15	07:00	10:00	13:00	14:00	16:00	18:00

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

2022 QCCTQ 0285
2022-03-08

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille tarifaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 784315

No décision : 2022 QCCTQ 0285
Date de début : 2022-04-01
No droit : 8-M-000882-079A

Annexe : C

De : Montréal
À : Ottawa et Gatineau

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	007	006	005	004	003	002	001
001	Montréal : Gare d'autocar, 1717 rue Berri		050,48	050,48	050,48	050,48	------	------	------
002	Dorval : Aéroport Montréal-Trudeau		050,48	050,48	050,48	050,48	------	------	
003	Kirkland : Dépanneur Beau-Soir		050,48	050,48	050,48	050,48	------		
004	Ontario : Gare Via Rail Ottawa		------	------	------	------			
005	Ontario : Université d'Ottawa (55 Waller/Nicholas)		------	------	------				
006	Gatineau : Place du Portage		------	------					
007	Gatineau : Station d'autobus Promenade Gatineau		------						

2022 QCCTQ 0285
2022-02-08

Remarques:
1) Uniquement les tarifs de base sont représentés.
2) Les tarifs de base peuvent varier en fonction de l'achalandage, le temps de la journée, le jour de la semaine ou de contraintes reliés à la disponibilité de sièges ou de véhicules et atteindre une réduction maximale de l'ordre de 60 %.
3) Personnes de 60 ans et plus, étudiants : escompte de 15% *(escompte non applicable en période de COVID-19)*
4) Enfants de moins de 5 ans : gratuit *(escompte non applicable en période de COVID-19)*
5) Enfants de 5 à 12 ans : escompte de 40% *(escompte non applicable en période de COVID-19)*
6) Escompte additionnel de 20% pour un aller-retour *(escompte non applicable en période de COVID-19)*
7) Les taxes ne sont pas incluses.

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

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille horaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 804967

No décision : 2022 QCCTQ 0285
Date de début : 2022-04-01
No droit(s) : 8-M-000882-078A

Annexe : D

De : Montréal
À : Ottawa et Gatineau

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station									
	No voyage :										
	No horaire :		001		002		003		004		005
	Fréquence :		LMWJVSD		LMWJVSD		LMWJVSD		LMWJVSD		LMWJVSD
	Direction :		aller		aller		aller		retour		retour
001	Montréal : Gare d'autocar, 1717 rue Berri		13:00		15:00		20:00		13:10		19:10
002	Dorval : Aéroport Montréal-Trudeau		13:30		15:30		20:30		12:40		18:40
003	Kirkland : Dépanneur Beau-Soir		-----		-----		-----		-----		-----
004	Ontario : Gare Via Rail Ottawa		15:35		17:35		22:35		10:45		16:45
005	Ontario : Université d'Ottawa (55 Waller/Nicholas)		15:45		17:45		22:45		10:30		16:30
006	Gatineau : Place du Portage		16:00		18:00		23:00		10:15		16:15
007	Gatineau : Station d'autobus Promenade Gatineau		16:15		18:15		23:15		10:00		16:00

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

2022 QCCTQ 0285
2022-02-03

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille tarifaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 804967

De : Montréal

No décision : 2022 QCCTQ 0285
Date de début : 2022-04-01
No droit : 8-M-000882-078A
À : Ottawa et Gatineau

Annexe : E

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	007	006	005	004	003	002	001
001	Montréal : Gare d'autocar, 1717 rue Berri		050,48	050,48	050,48	050,48	------	------	------
002	Dorval : Aéroport Montréal-Trudeau		050,48	050,48	050,48	050,48	------	------	
003	Kirkland : Dépanneur Beau-Soir		050,48	050,48	050,48	050,48	------		
004	Ontario : Gare Via Rail Ottawa		------	------	------	------			
005	Ontario : Université d'Ottawa (55 Waller/Nicholas)		------	------	------				
006	Gatineau : Place du Portage		------	------					
007	Gatineau : Station d'autobus Promenade Gatineau		------						

2022 QCCTQ 0285
2022-02-08

Remarques:
1) Uniquement les tarifs de base sont représentés.
2) Les tarifs de base peuvent varier en fonction de l'achalandage, le temps de la journée, le jour de la semaine ou de contraintes reliés à la disponibilité de sièges ou de véhicules et atteindre une réduction maximale de l'ordre de 60 %.
3) Personnes de 60 ans et plus, étudiants : escompte de 15% *(escompte non applicable en période de COVID-19)*
4) Enfants de moins de 5 ans : gratuit *(escompte non applicable en période de COVID-19)*
5) Enfants de 5 à 12 ans : escompte de 40% *(escompte non applicable en période de COVID-19)*
6) Escompte additionnel de 20% pour un aller-retour *(escompte non applicable en période de COVID-19)*
7) Les taxes ne sont pas incluses.

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