

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2022 QCCTQ 0296

DATE DE LA DÉCISION : 20220208

DATES DE L'AUDIENCE : 13 juillet 2021, 24 août 2021, 2 au 4 novembre 2021, 23 et 24 novembre 2021

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

NUMÉRO DES DEMANDES : 788969 et 816145

OBJET DES DEMANDES : Permis de transport par autobus, transport interurbain (788969) – Rive sud

Permis de transport par autobus, transport interurbain (816145) – Rive nord

NUMÉRO DES DEMANDES ACCESSOIRES : 797925, 799300, 809099, 812081 et 812099

OBJET DES DEMANDES ACCESSOIRES : Demande art. 2 du Règlement de procédure (797925) – Demande de Rider Express Transportation Corp. en suspension de l'audience de la demande de permis 788969

Recevabilité d'une observation pour s'opposer (799300) – Demande de l'Autorité régionale de transport métropolitain pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition de la demande 788969

Recevabilité d'une observation pour s'opposer (809099) – Demande de Les Autobus Maheux Ltée pour être relevée du défaut de déposer dans les

délais ses observations en opposition
à la demande 788969

Rejet d'observations (812081) –
Demande de Trentway-Wagar inc.
en rejet des observations en
opposition de Rider Express
Transportation Corp. à la demande
788969

Rejet d'observations (812099) –
Demande de Trentway-Wagar inc.
en rejet des observations en
opposition d'Autocars Orléans
Express inc. à la demande 788969

MEMBRES DE LA COMMISSION : Line Poirier
Rébecca Branchaud
Claude Jacques¹

Trentway-Wagar inc.
Demanderesse
et

Rider Express Transportation Corp.
Opposante
et

Autocars Orléans Express inc.
Opposante – désistée

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.

DÉCISION

APERCU

[1] Trentway-Wagar inc. (Trentway) dépose à la Commission des transports du Québec (la Commission), le 19 mai 2021, une demande de permis de transport par autobus, transport interurbain (le Permis interurbain sud – demande 788969) en vertu de la *Loi sur les transports*² (la *LT*) et du *Règlement sur le transport par autobus*³ (le *RTA*).

[2] Cette demande est publiée sur le site Internet de la Commission⁴, une première fois, le 25 mai 2021 puis à nouveau le 27 mai 2021, conformément au *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec*⁵ (le *RPCTQ*) et se lit comme suit :

Demande de permis : Transport interurbain

TERRITOIRE(S) AUTORISÉ(S) :

De Montréal à la Frontière Québec-Ontario à destination d'Ottawa, et à Gatineau.

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Montréal, Frontière Québec-Ontario, Gatineau.

PARCOURS PRINCIPAL :

- Autoroute 20 : de l'Île de Montréal à l'intersection de l'Autoroute 540

- Autoroute 540 : de l'Autoroute 20 à l'intersection de l'Autoroute 40

- Autoroute 40 : de l'Autoroute 540 à la Frontière Québec-Ontario

HORAIRE ET FRÉQUENCE :

Selon l'horaire autorisé qui est au dossier.

CLIENTÈLE :

Public en général.

CONDITION(S) D'EXPLOITATION :

1. Le droit de retour est implicite.

2. En milieu urbain, le parcours s'effectue selon entente avec les autorités municipales.

3. Le permis autorise la desserte des municipalités situées sur les parcours, sauf :

3.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de Montréal et de la Société de transport de l'Outaouais.

4. Le permis autorise un service partiel de Montréal à Ottawa

CATÉGORIE(S) : A1-A2-A3-A4-A5-A6

DURÉE : 5 ans.

² RLRQ, c. T-12 (ci-après la *LT*).

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

⁴ www.ctq.gouv.qc.ca.

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

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

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

[5] Toutefois, Rider Express Transportation Corp. (Rider) et Autocars Orléans Express inc. (Orléans) déposent respectivement dans les délais prévus au *RPCTQ*, des observations en opposition (les oppositions). Chacune des opposantes a aussi déposé des demandes de délivrance de permis interurbain qui visent à offrir des services pour le même corridor ou incluant ce corridor.

[6] La Commission a référé la demande en audience publique pour entendre Trentway, Rider et Orléans sur les conditions de délivrance du Permis interurbain sud et sur les oppositions.

[7] Une conférence de gestion a été tenue le 23 juin 2021 afin d'assurer une saine gestion de l'audience et de fixer sa durée. Les dates des cinq jours d'audience demandés par Trentway devaient être convenues avec le maître des rôles pour septembre 2021.

[8] Dans l'intervalle, l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'ARTM) et Les Autobus Maheux ltée (Maheux) déposent chacune une demande accessoire pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition.

[9] De plus, Rider introduit une demande accessoire en suspension de l'audience de la demande de Permis interurbain sud de Trentway.

[10] De son côté, Trentway dépose des demandes accessoires en rejet des observations en opposition de Rider et d'Orléans.

[11] Trentway dépose aussi, le 30 août 2021, une seconde demande de permis interurbain pour desservir, cette fois, le corridor Montréal, Gatineau et Ottawa en passant par le nord de la rivière des Outaouais (Permis interurbain nord).

[12] Cette demande est publiée sur le site Internet de la Commission⁷, le 7 septembre 2021, conformément au *RPCTQ*.

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

⁷ Préc., note 4.

[13] La STM de même que la STO autorisent la demande comme publiée. La demande n'a pas fait l'objet d'opposition.

[14] La Commission a entendu en audience publique toutes les demandes accessoires aux dates convenues avec les demanderessees.

[15] La demande accessoire de l'ARTM pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition a fait l'objet d'une décision écrite⁸. Il en va de même pour la demande accessoire de Rider en suspension de l'audience de Trentway⁹. Les autres demandes accessoires furent décidées séance tenante.

[16] 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 de Trentway et des autres demanderessees. Pour ce qui est des demandes de permis interurbain de Trentway, l'audience a été fixée du 2 au 5 novembre 2021. En raison de l'indisponibilité du témoin principal de Trentway pour cause de maladie, l'audience a eu lieu du 2 au 4 novembre ainsi que les 23 et 24 novembre 2021.

[17] À l'ouverture de l'audience, Trentway demande l'autorisation de faire une modification à la demande de Permis interurbain sud et de remplacer l'autoroute 540 par l'autoroute 520 dans le parcours principal. La Commission accorde la demande de modification séance tenante.

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

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

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

⁸ *Autorité régionale de transport métropolitain*, 2021 QCCTQ 1853. La décision a fait l'objet d'une demande en permission de réviser qui a été rejetée : voir 2021 QCCTQ 2339.

⁹ *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] Pour les motifs exposés ci-après, la Commission est d'avis que Trentway ne respecte pas l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance d'un permis de transport, transport interurbain tant pour son parcours sud que pour son parcours nord. Elle rejette donc les demandes.

CONTEXTE

[21] 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.

[22] Ces permis l'autorisaient à desservir le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau avec un service régional par la rive nord de la rivière des Outaouais¹⁰ ou en empruntant la rive sud¹¹. Elle était également titulaire d'un permis de transport interurbain l'autorisant à offrir un service express en empruntant la rive sud¹². Elle opérait ce permis en concomitance avec un permis de transport aéroportuaire¹³ à partir de l'aéroport international Montréal-Trudeau (l'Aéroport) lui permettant d'offrir un service express entre Montréal, l'Aéroport, Ottawa et Gatineau.

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

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

[25] 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.

[26] La Commission a d'ailleurs supprimé les services de Greyhound, de façon totale et permanente, par sa décision rendue le 9 décembre 2021¹⁴.

¹⁰ Permis 0-Q-001163-009C.

¹¹ Permis 0-Q-001163-018A.

¹² Permis 0-Q-001163-007B.

¹³ Permis 0-Q-001163-011D.

¹⁴ *Greyhound Canada Transportation ULC*, 2021 QCCTQ 2621.

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

[27] 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.

[28] Outre Trentway¹⁵, Rider¹⁶, Orléans¹⁷ et Maheux¹⁸ 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.

[29] 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.

[30] 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.

[31] 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'Orléans¹⁹. Elle lui a délivré les permis, valides jusqu'au 30 juin 2022 ou dès que la Commission aura accordé un permis régulier de transport par autobus interurbain pour ce corridor. Dans ses décisions, la Commission précise que :

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

[65] L'analyse des conditions de délivrance du Permis visé et de la capacité de donner le service sont basées sur une période de moins d'un an et non sur une période plus longue. De

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

¹⁶ Demande 762556, introduite le 19 janvier 2021.

¹⁷ Demandes 784315, introduite le 28 avril 2021, 804967, introduite le 14 juillet 2021 et 806628 et 806632, introduites le 20 juillet 2021.

¹⁸ Demandes 801267 et 801269, introduites le 30 juin 2021, 804138 et 804143, introduites le 9 juillet 2021, et 814564, introduite le 23 août 2021.

¹⁹ *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1504 et *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1750.

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 interurbain²⁰.

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

Audience publique des demandes de Permis interurbain de Trentway

[33] La Commission fait part qu'elle entendra toutes les demandes de permis pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau avant de décider individuellement sur chacune d'elles.

[34] Elle a notamment jugé que l'intérêt public serait mieux desservi si elle déterminait d'une part, si les demanderesse satisfont, de façon prépondérante, les critères d'intérêt public prévus notamment au *RTA* et d'autre part, le nombre de permis à délivrer²¹.

[35] La Commission a adopté cette orientation dans d'autres décisions où elle devait analyser plusieurs demandes de permis pour un même corridor. Chacune des demanderesse a pu exposer son offre de service avant que la Commission ne se prononce²².

[36] La Commission a autorisé une preuve commune pour les deux demandes de permis de Trentway.

[37] Elle a entendu les témoignages de Colm Lynch, directeur du revenu et horaires de Coach USA inc. (Coach USA) et des représentants de Coach Canada/Trentway, soit Daniel Leao-Marques, directeur adjoint de Montréal, John Crowley, vice-président des opérations et sécurité, Howard Henson, vice-président maintenance et Brent Rainey, vice-président finance, qui ont chacun déposé plusieurs documents au soutien de leur témoignage.

²⁰ *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.

²¹ *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.

²² *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.

PRÉSENTATION DE TRENTWAY ET DES SERVICES PROPOSÉS

Portrait de Trentway

[38] Trentway est une entreprise de transport de personnes par autobus qui exploite des services de transport interurbain, nolisé, touristique et par abonnement au Québec et en Ontario depuis plusieurs années.

[39] Elle offre des services de transport interurbain depuis quatorze ans au Québec et cinquante-deux ans en Ontario.

[40] Trentway est une filiale à part entière de Coach USA, elle-même détenue par le Groupe Variant Equity GP 1, LLC. Coach USA assure la liaison interurbaine entre plusieurs grandes villes des États-Unis.

[41] Trentway offre, plus particulièrement, une liaison interurbaine entre les villes de Montréal et Toronto sous la bannière Megabus. Cette bannière offre notamment des services interurbains avec des autocars à impériale (*double-decker*) avec toiture panoramique.

[42] Trentway est une entreprise constituée selon les lois de la province de l'Ontario. Son siège est situé à Peterborough en Ontario. Elle possède trois établissements à Montréal, soit un terminal au 997 rue Saint-Antoine Ouest, un atelier mécanique et des bureaux de direction et administratifs au 5550, boulevard Monk et un centre touristique au 1255 rue Peel.

[43] Trentway a inauguré récemment un nouveau service entre Toronto, Scarborough, Kingston et Ottawa. Avec le dépôt des présentes demandes, elle désire étendre ses services entre Montréal, Ottawa et Gatineau dans les deux directions et pouvoir offrir des services interurbains de transport par autobus.

[44] John Emberson ayant récemment pris sa retraite, c'est Derrick Waters qui est le nouveau président de Trentway.

[45] Giulio Marinaro est le directeur général de Montréal. Il est assisté de Daniel Leao-Marques.

[46] Des organigrammes plus détaillés de la structure corporative et des gestionnaires, de même qu'une liste des établissements, sont produits à l'audience.

Services de transport interurbain proposés

Permis interurbain sud

[47] Trentway propose un service express en provenance de Montréal à destination d'Ottawa et de Gatineau en passant par la rive sud de la rivière des Outaouais, en empruntant les autoroutes 20, 40 et 520 au Québec.

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

- Ottawa : Centre commercial Saint-Laurent;
- Gatineau : Station d'autobus STO, chemin de la Savane;
- Montréal : Terminal Megabus, 997, rue Saint-Antoine Ouest.

Tarif, horaire et catégorie d'autobus

[49] Selon le tarif déposé, le prix du billet, aller simple, serait d'un maximum de 60 \$ entre Montréal et Ottawa ou Gatineau. Le tarif est modulable selon l'heure et la journée du voyage. Des promotions et des réductions sont applicables.

[50] Le service interurbain sud propose quatre départs par jour de Montréal, d'Ottawa et de Gatineau, sept jours sur sept. Des départs additionnels seront ajoutés si l'achalandage le justifie.

[51] Les autocars que Trentway projette d'utiliser sur ce trajet sont de la catégorie A.1. Il s'agit d'autocar à impériale (*double-decker*) de marque Van Hool TD925 pouvant accueillir environ soixante-dix-neuf passagers. Deux places sont réservées aux fauteuils roulants. Les autocars sont aménagés pour offrir des services aux personnes handicapées ou à mobilité réduite sans nécessité d'une rampe élévatrice pour monter ou descendre à bord.

Permis interurbain nord

[52] Trentway propose un service semi express en provenance de Montréal à destination d'Ottawa et de Gatineau en passant par la rive nord de la rivière

des Outaouais. Les municipalités autorisées sur le parcours sont Saint-Eustache, Lachute et Montebello.

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

- Ottawa : Centre commercial Saint-Laurent;
- Saint-Eustache, Lachute et Montebello : en discussion pour Saint-Eustache, et Montebello. Il y a une entente pour Lachute avec un commerce de la rue Béthany;
- Gatineau : Station d'autobus STO, chemin de la Savane;
- Montréal : Terminal Megabus, 997, rue Saint-Antoine Ouest.

Tarif, horaire et catégorie d'autobus

[54] Pour ce qui est du tarif déposé, il s'agit du même que pour le parcours sud.

[55] Deux horaires sont proposés. Lors du dépôt de la demande, Trentway propose le même horaire que le Permis interurbain sud. Lors de l'audience, Trentway propose un horaire avec un départ de Montréal et d'Ottawa le vendredi et le dimanche à 17 h.

[56] Dans les deux cas, l'horaire ne comporte pas de temps de passage dans les municipalités de Saint-Eustache, de Lachute et de Montebello.

[57] Le même type d'autocars sera utilisé que pour le parcours sud.

CADRE LÉGISLATIF

Pouvoirs de la Commission

[58] 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.

[59] 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.

[60] Enfin, en vertu de la *Loi sur les transports routiers*²³, 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

[61] 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.

[62] 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.

[63] La Commission doit s'assurer que Trentway 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 demande²⁴.

Intérêt public

[64] 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 public²⁵.

[65] 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 public²⁶.

²³ L.R.C. (1985), ch. 29 (3^e suppl.), art. 5 et 6.

²⁴ *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 54.

²⁵ *Association des transporteurs en vrac de l'Outaouais et Vrac Outaouais, c. 3503623 Canada inc.*, 2011 QCCA 1206, par. 18.

²⁶ *Groupe Bell-Horizon inc. et Autocars Gaudreau inc.*, 2021 QCCTQ 0801, par. 49.

[66] L'intérêt public est donc au cœur des dispositions des articles 11 à 13 du *RTA*²⁷. 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 desservi²⁸.

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

[68] Toutefois, comme le souligne le juge LeBel dans *2636-5205 Québec inc. c. Beaudry et al.*²⁹, la Commission n'est pas limitée aux conditions prévues aux articles 11 à 13 du *RTA* dans l'examen de la notion d'intérêt public. Dans cette affaire, la Cour d'appel a reconnu que le facteur d'interconnexion entre les permis, non prévu à ces articles, n'est pas exclu de l'examen de la notion d'intérêt public. La Cour d'appel mentionne également qu'il appartient à la Commission de voir à ce que les services s'harmonisent et se rentabilisent.

[69] 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 public³⁰.

ANALYSE

Demandes accessoires et décisions séance tenante et écrites

[70] La demande de Permis interurbain sud de Trentway³¹ a fait l'objet de cinq demandes accessoires, soit une demande de Rider en suspension de l'audience de Trentway³², une demande de l'ARTM pour être relevée du défaut de déposer dans les

²⁷ *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 56.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *2636-5205 Québec inc. c. Beaudry et al.*, 1993 CanLII 4193 (QC CA), opinion du juge LeBel, p. 21 et 22.

³⁰ *Groupe La Québécoise c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 01946, par. 97.

³¹ Demande 788969.

³² Demande 797925.

délais ses observations en opposition³³, une demande de Maheux pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition³⁴ et deux demandes de Trentway en rejet des observations en opposition de Rider et d'Orléans³⁵.

Demande de Rider en suspension de l'audience d'Orléans (demande 797925)

[71] Rider dépose, le 21 juin 2021, une demande en suspension de l'audience de Trentway. La Commission a entendu cette demande, le 13 juillet 2021, qu'elle a prise en délibéré pour rendre une décision écrite.

[72] Pour les motifs détaillés à la décision rendue par écrit le 17 août 2021³⁶, la Commission rejette la demande de suspension de l'audience de la demande de Trentway concernant la délivrance du Permis interurbain sud pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau et déclare qu'elle entendra notamment cette demande avant de prendre en délibéré et de décider de la demande de délivrance d'un permis interurbain à Rider.

Demande de l'ARTM pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition (demande 799300)

[73] L'ARTM introduit, le 23 juin 2021, une demande accessoire pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition à l'égard de la demande du Permis interurbain sud de Trentway pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau.

[74] La Commission a entendu cette demande, le 13 juillet 2021, qu'elle a prise en délibéré pour rendre une décision écrite.

[75] Pour les motifs détaillés à la décision rendue par écrit le 24 août 2021³⁷, la Commission rejette la demande de l'ARTM.

³³ Demande 799300.

³⁴ Demande 809099.

³⁵ Demandes 812081 et 812099.

³⁶ *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.

³⁷ *Autorité régionale de transport métropolitain*, 2021 QCCTQ 1853. La décision a fait l'objet d'une demande en permission de réviser qui a été rejetée voir 2021 QCCTQ 2339.

Demande de Maheux pour être relevée du défaut de déposer dans les délais ses observations en opposition (demande 809099)

[76] Lors de l'audience publique du 24 août 2021, Maheux s'est désistée de sa demande pour être relevée du défaut de déposer ses observations en opposition. La Commission a pris acte du désistement séance tenante.

Demande de Trentway en rejet des observations en opposition de Rider (demande 812081)

[77] Rider dépose ses observations en opposition le 26 mai 2021, soit dans les dix jours de la première publication de la demande du Permis interurbain sud de Trentway le 25 mai 2021, conformément aux articles 8 et 25 du *RPCTQ*.

[78] 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 788969 par Trentway-Wagar Inc.- Megabus, nous demandons à la Commission des transports du Québec de suspendre l'étude de la demande 788969 jusqu'à ce que décision soit rendue quant à la demande 762556 présentée par notre cliente. Nous nous opposons en conséquence à la demande 788969 dans l'état actuel du dossier.

[79] Après avoir entendu les représentations de Trentway et de Rider, la Commission accueille la demande accessoire de Trentway, séance tenante, lors de l'audience publique du 26 août 2021.

[80] 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.

[81] Selon la jurisprudence de la Commission, notamment dans *Le Groupe Bell-Horizon c. Transport Thom*³⁸, 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.

[82] 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 recours³⁹.

[83] La Commission constate que les motifs au soutien de l'opposition ne sont pas en lien avec les dispositions réglementaires, 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 interurbain⁴⁰.

[84] 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 Trentway.

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

[86] Par conséquent, elle accueille la demande de Trentway et déclare irrecevables les observations en opposition de Rider dans la demande 788969.

Demande de Trentway en rejet des observations en opposition d'Orléans (demande 812099)

[87] Lors de l'audience publique du 24 août 2021, Orléans avise la Commission qu'elle retire ses observations en opposition dans la demande de permis interurbain de Trentway⁴¹. Trentway se désiste alors de la présente demande accessoire.

³⁸ 2016 QCCTQ 3086.

³⁹ *Roy c Québec* (Commission des Transports), 2002 CanLII 62488 (QC TAQ).

⁴⁰ *Transdev Québec inc. et Aéronavette inc.*, 2018 QCCTQ 0492.

⁴¹ Demande 788969.

[88] La Commission a pris acte, séance tenante, du retrait des observations en opposition d'Orléans ainsi que du désistement de Trentway.

Demandes de confidentialité

[89] Trentway 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.

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

[91] 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.

[92] Le *RPCTQ* énumère différents renseignements ayant un caractère public, dont les états financiers annuels et certaines informations contenues au contrat⁴².

[93] Trentway soulève comme motif qu'il est impérieux que les informations contenues à certaines pièces demeurent confidentielles puisqu'elles reflètent sa situation financière ainsi que les projections financières liées aux activités qu'elle entend exercer au Québec. La divulgation de ces pièces risque vraisemblablement de nuire de façon substantielle à sa compétitivité et les informations qu'elles contiennent constituent un intérêt commercial important. De plus, certaines pièces réfèrent à des savoir-faire qui sont des informations sensibles qui profiteraient aux autres demanderesses dans le contexte de leurs demandes de permis interurbains.

[94] Les arrêts de la Cour suprême du Canada dans *Dagenais*⁴³, *Mentuck*⁴⁴, *Sierra Club*⁴⁵ et récemment dans *Sherman*⁴⁶, sont venus établir un cadre d'analyse des demandes d'ordonnances de confidentialité ou de non-publication.

⁴² *RPCTQ*, art. 44.10 al. 2.

⁴³ *Dagenais c. Société Radio-Canada*, 1994 CanLII 39 (CSC).

⁴⁴ *R. c. Mentuck*, 2001 CSC 76.

⁴⁵ *Sierra Club du Canada c. Canada (Ministre des Finances)*, 2002 CSC 41.

⁴⁶ *Sherman (Succession) c. Donovan*, 2021 CSC 25.

[95] Dans *Sherman*⁴⁷, 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).

[96] Récemment, la Cour Supérieure a eu à appliquer ce cadre d'analyse lors d'un litige commercial⁴⁸. Puisque l'arrêt *Sherman* analysait l'atteinte à la vie privée d'un individu et non des renseignements commerciaux, elle expose ce qui suit :

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

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

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

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

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

⁴⁷ *Id.*, par. 28.

⁴⁸ *Raymond Chabot Grant Thornton c. Bourgeois*, 2021 QCCS 2933.

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 [...].

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

[98] 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.

[99] 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 exerce⁴⁹.

[100] De plus, le Tribunal administratif du Québec, dans *Autobus La Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*⁵⁰, précise que la Commission doit exercer sa discrétion relativement à l'ordonnance de confidentialité demandée selon les règles d'équité procédurale, tel que précisé par la Cour suprême dans l'arrêt *Newfoundland and Labrador Nurses' Union*⁵¹.

[101] 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.

⁴⁹ 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).

⁵⁰ *Autobus La Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 09691, par. 31 et 32.

⁵¹ *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.

[102] Par sa demande d'ordonnance de confidentialité, Trentway 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.

[103] Dans le contexte actuel, quatre demanderesse déposent des demandes de délivrance de permis interurbain pour le corridor Montréal, Ottawa et Gatineau. L'information financière détenue ainsi que les savoir-faire de chacun des transporteurs en concurrence pour l'obtention d'un permis pour ce corridor est déterminante. 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.

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

[105] 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.

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

[107] Les états financiers d'une société par actions sont, a priori, confidentiels⁵², 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 Québec⁵³.

[108] 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.

⁵² Martel, P., *La société par actions au Québec volume 1 Les aspects juridiques*, Montréal, Éditions Wilson & Lafleur, Martel ltée, 2018, par. 28-47.

⁵³ *Autobus la Québécoise inc. c. Commission des transports du Québec*, 2019 QCTAQ 09691.

[109] 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 demanderessees.

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

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

[111] La Commission est d'avis que Trentway ne remplit pas l'ensemble des exigences statutaires et réglementaires en matière de délivrance d'un permis de transport par autobus, transport interurbain, tant pour ses parcours sud que 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)

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

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

[114] Comme preuve de ce critère, Trentway fait entendre uniquement des représentants de Trentway, particulièrement Colm Lynch qui compare un marché similaire aux États-Unis, soit la liaison interurbaine entre Austin et Houston au Texas.

[115] Au surplus, Trentway évoque qu'il y a un besoin évident pour ses services en raison de l'abandon des services par Greyhound. En effet, le retrait de Greyhound du corridor Montréal, Ottawa et Gatineau fait en sorte qu'il n'y a plus de titulaire de permis en mesure d'assurer le service de transport interurbain, que le marché est donc libre et que le besoin est donc évident.

[116] 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.

[117] En vertu du *RTA*⁵⁴, 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.

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

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

[120] Trentway œuvre dans le domaine du transport au Québec depuis plusieurs années et est une entreprise sérieuse et bien établie.

[121] Étant détentrice de nombreux permis d'autobus au Québec, elle connaît bien la jurisprudence de la Commission au sujet des conditions de délivrance d'un permis.

[122] Sa stratégie de ne faire entendre aucun passager ni de chercher à obtenir le soutien des milieux impliqués dans le transport constitue un geste volontaire de ne pas présenter la meilleure preuve dans les circonstances.

[123] La comparaison des marchés est nettement insuffisante pour justifier la délivrance du permis demandé puisque chaque marché a ses particularités, tant au niveau des usagers que de la compétition qui y est présente.

[124] 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

⁵⁴ Notamment l'art. 12.

population le perçoive comme attentif à ses besoins et réceptif à les combler, surtout dans une situation de règlementation économique⁵⁵.

[125] Trentway invoque aussi le fait que la Commission a une connaissance d'office du besoin pour les services qu'elle propose en raison de la décision qu'elle a rendue en délivrant le permis spécial interurbain à Orléans⁵⁶.

[126] Or, s'il est vrai que la Cour suprême a récemment rappelé que « les personnes visées par les décisions administratives sont en droit de s'attendre à ce que les affaires semblables soient généralement tranchées de la même façon⁵⁷ », ce sont davantage les questions de droit qui sont visées⁵⁸.

[127] En effet, les faits importés d'un autre dossier, même si celui-ci a été entendu par le même décideur, ne font pas partie de la connaissance d'office⁵⁹.

[128] Tel que l'a rapporté la Commission des lésions professionnelles (aujourd'hui devenue le Tribunal administratif du travail) dans *Jarry et Marché 4 Saisons*⁶⁰ :

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

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

[...]

[69] Aussi, la soussignée considère que le tribunal doit demeurer prudent et s'en tenir aux faits de connaissance commune et indiscutable qui peuvent être corroborés par une source fiable sans jamais céder le pas au respect des règles de justice naturelle, car la connaissance d'office spécialisée de ce tribunal ne permet pas à la Commission des lésions professionnelles de suppléer à une absence de preuve²².

(nos soulignements)

⁵⁵ 3093-4863 *Québec inc.*, QPVC94-00045, 6 avril 1994 (CTQ).

⁵⁶ *Autocars Orléans Express inc.*, 2021 QCCTQ 1504.

⁵⁷ *Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration) c. Vavilov*, 2019 CSC 65, par. 129.

⁵⁸ *Id.*, par. 132.

⁵⁹ 9146-5633 *Québec inc. et al. c. Commission des transports du Québec*, 2020 QCTAQ 01779, par. 38.

⁶⁰ 2010 QCCLP 7272.

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

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

²⁰ Voir aussi: *Air Canada c. Mirabel*, 1989 CanLII 552 (QC CA), [1989] R.J.Q. 1164 (C.A.) ; *Syndicat can. F.P. c. Soc. des alcools du N.B.*, 1979 CanLII 23 (CSC), [1979] 2 R.C.S. 227, 235-236 ; *Ringrose and College of Physicians of Alberta (Re)*, (1978) 1978 ALTASCAD 41 (CanLII), 83 D.L.R. (3d) 680 (C.A. Alta) ; *Huerto c. College of Physicians*, (1996) 1996 CanLII 4920 (SK CA), 133 D.L.R. (4th) 100 (C.A. Sask) ; n° A-708-95 (Dunham) ; CUB 8641B (Laughlan) ; *Laval (Ville) c. Szerszenowicz*, précitée, note 17.

[...]

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

[129] Par conséquent, Trentway ne peut demander que sa preuve de besoin soit commune avec celle d'un autre transporteur, dans ce cas, Orléans. Il s'agit d'une question de fait propre à chaque demande.

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

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

[132] Enfin, la Commission souligne que pour chaque permis de transport interurbain, il doit exister un parcours, un horaire et des taux correspondants⁶¹. Le titulaire d'un permis de transport par autobus détient un privilège d'exploitation qui est assorti de l'obligation de donner le service. C'est notamment en fonction de l'horaire et des fréquences que la Commission s'assure qu'un service de transport est donné conformément à son autorisation⁶².

[133] L'horaire du parcours nord est incomplet en ce qu'il ne prévoit aucun temps de passage pour les arrêts intermédiaires.

[134] Pour ces raisons, la Commission juge que Trentway n'a pas démontré, de façon prépondérante, que les services qu'elle propose de Montréal à destination d'Ottawa et Gatineau tant pour ses parcours sud que nord répondent aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi.

⁶¹ *Commission des transports du Québec et Les autobus Deshaies*, MPV87-00271, 28 septembre 1987 (CTQ).

⁶² *Loi*, art. 42.

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)

[135] Comme Trentway n'a pas pu déterminer un nombre d'utilisateurs potentiels ni un profil de clientèle pour ses services de Montréal à destination d'Ottawa et Gatineau, elle n'a pu identifier les revenus anticipés ni les frais d'exploitation des services qu'elle propose. Ses projections de revenus et dépenses sont relatives au corridor Montréal, Ottawa et Gatineau et elles s'appuient sur des résultats de son exploitation aux États-Unis.

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

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

[138] 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.

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

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE la demande accessoire de Trenway-Wagar inc. en rejet des observations en opposition de Rider Express Transportation Corp. (demande 812081);

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

REJETTE les demandes de permis de transport par autobus, transport interurbain, déposées par Trentway-Wagar inc. (demandes 788969 et 816145).

Line Poirier, avocate
Juge administrative

Rébecca Branchaud, avocate
Juge administrative

- p. j. Avis de recours
Annexe « A » liste des pièces et des ordonnances de confidentialité
- c. c. M^e Normand Laurendeau et M^e Dimka Markova, procureurs de Trentway-Wagar inc.
M^e Guillaume Pelegrin, procureur de Rider Express Transportation Corp.
M^e David Blair, procureur d'Autocars Orléans Express inc.
M^e Stéphane Lamarre, procureur de Les Autobus Maheux ltée

ANNEXE – AVIS IMPORTANT

Veillez prendre note que les articles 17.2 à 17.4 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12) et l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, chapitre P-30.3) prévoient que tout intéressé peut demander à la Commission des transports du Québec (la Commission) de réviser une décision qu'elle a rendue en vertu de l'une ou l'autre de ces lois et contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ) :

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

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

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

De plus, conformément à l'article 51 de la *Loi sur les transports*, l'article 38 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et l'article 208 de la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (RLRQ, chapitre T-11.2), toute décision de la Commission peut être contestée devant le TAQ par la personne visée, un opposant ou le Procureur général, dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

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

MONTRÉAL

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

QUÉBEC

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

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

ANNEXE « A »

Ordonnances de confidentialité –Trentway-Wagar inc.

Demandes 788969 et 816145

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

Pièce	Nom de la pièce	Demande de confidentialité
TW-1	Organizational Chart	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision.</p>
TW-5	Canada Franchise Agreement GrayLine	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire accordée jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>
TW-26	Bail 1000 de la Gauchetière	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>

TW-27	Renouvellement du bail	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>
TW-29	Courriels entente STO	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision.</p>
TW-30	Courriels approbation Ville de Gatineau	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision.</p>
TW-42	NPS West Region	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>

TW-43	Covid Pulse 8	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision.</p>
TW-56	Ownership structure	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision.</p>
TW-57	Coach Canada Company structure April 16, 2019	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des pourcentages d'actionariat.</p>
TW-62	Financial Statements – 30 avril 2018	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>

TW-63	Financial Statements – 15 avril 2019	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>
TW-64	Financial Statements – 31 décembre 2020	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>
TW-65	Coach Canada region financial update	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>
TW-66	Montreal-Ottawa linerun revenue and cost estimate	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>

TW-66.1	Montréal-Ottawa linerun Revenue and Cost estimates – direct cost break even analysis	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 23 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité permanente accordée – intérêt commercial important.</p>
TW-68	PEVL de Trentway-Wagar Inc.	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des informations pouvant identifier les conducteurs.</p>
TW-69	CVOR de Trentway-Wagar Inc.	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 2 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre le 23 novembre 2021;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des informations pouvant identifier les conducteurs.</p>
TW-72	Lease OC Transpo	<p>Demande de confidentialité permanente par Trentway;</p> <p>Confidentialité temporaire accordée le 23 novembre 2021 jusqu'à l'ordonnance à rendre;</p> <p>Ordonnance rendue séance tenante le 23 novembre 2021 : Confidentialité temporaire jusqu'à la décision; Caviardage des informations financières.</p>