

NUMÉRO DE LA DÉCISION : 2016 QCCTQ 1259

DATE DE LA DÉCISION : 20160513

DATES DE L'AUDIENCE : 20160314 et 20160315 à Québec, à Rimouski et Gaspé, (en visioconférence)

NUMÉRO DE LA DEMANDE : 361392

OBJET DE LA DEMANDE : Vérification de l'état du dossier, modification d'horaire ou de fréquence, suppression partielle et totale permanente de services, révocation de permis, transport par autobus, service interurbain

MEMBRES DE LA COMMISSION : Marc Delâge
Claude Jacques

Commission des transports du Québec

Demanderesse

Autocars Orléans Express inc.

Personne visée

et

**Régie intermunicipale de transport Gaspésie-
Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM)**

Comité de sauvetage transport Percé

Gaétan Lelièvre, député de Gaspé

Pascal Bérubé, député de Matane-Matapédia

André Boudreau, maire de Percé

Chambre de commerce du Rocher-Percé

Droits et recours santé mentale Gaspésie-Les-Îles

Table des préfets GIM élargie

**Regroupement des organismes communautaires
de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine**

Gîmlexport

Chambre de commerce et de tourisme de Gaspé

Agence terminus de Victoriaville

**Centre intégré de santé et de services sociaux de la
Gaspésie (CISSS)**

Marie-France Roussy

Thelma Rochefort

Angèle Bélanger

Intervenants

DÉCISION

I – LA DEMANDE

1 — La convocation de la Commission des transports du Québec

[1] Le 9 octobre 2014, la Commission des transports du Québec (la Commission) a rendu la décision 2014 QCCTQ 2497¹, dans laquelle elle autorise Autocars Orléans Express inc. (Orléans) à réduire le service de transport interurbain sur une grande partie de ses territoires autorisés (la Décision)².

[2] Dans la Décision, la Commission a délivré à Orléans six nouveaux permis de transport interurbain pour consolider les nouveaux services demandés et pour remplacer 18 permis de transport interurbain qu'elle détenait auparavant. La Commission a également suspendu les 18 permis modifiés.

[3] Dans la Décision, la Commission a également ordonné ce qui suit :

« [...] »

[456] La Commission comprend que les intervenants du milieu tenteront de trouver avec Orléans des solutions acceptables pour tous, et en conséquence, la Commission convoquera de nouveau Orléans en audience publique dans un an de la date de la présente décision, afin de procéder à une nouvelle analyse de la situation.

*[457] Entre-temps, la Commission ne révoquera pas les permis existants, mais en modifiera certains et suspendra les autres. Le tout sera réévalué comme mentionné au paragraphe précédent.*³

[...] »

[4] Le 1^{er} février 2016, la Commission a envoyé un avis de convocation (l'Avis) à Orléans pour la tenue d'une audience publique, le 14 mars 2016, afin d'analyser la situation de l'entreprise.

¹ Autocars Orléans Express inc. c. Conférence régionale des élu(e)s et al, 9 octobre 2014, numéro 2014 QCCTQ 2497 (Commission des transports du Québec).

² La Commission a reporté l'entrée en vigueur de cette décision au 18 janvier 2015, Décision : Autocars Orléans Express inc., 5 novembre 2014, numéro 2014 QCCTQ 2714 (Commission des transports du Québec).

³ *Idem* Note 1.

[5] L'Avis⁴ précisait que la Commission ferait un suivi sur les effets de la Décision et analyserait la situation financière et l'offre de services de Orléans, en ce qui a trait aux éléments suivants :

- Les résultats des mesures prises pour redresser sa situation financière;
- Les facteurs contribuant à l'amélioration ou à la dégradation de cette situation;
- L'évolution de la rentabilité des trajets où les horaires ou fréquences ont été diminués;
- L'opportunité de maintenir, de modifier ou de révoquer les permis suspendus par la décision autorisant la diminution de services.

[6] Un second Avis fut publié le 9 mars 2016, précisant que toute personne ou organisme intéressé pourra se faire entendre à l'audience à Québec ou en visioconférence à Gaspé et à Rimouski.

2 — L'audience publique de la Commission

[7] L'audience a été tenue les 14 et 15 mars 2016. Orléans est présente et représentée par M^e David F. Blair, avocat.

[8] Une quinzaine d'intervenants ont déposé des observations. Neuf (9) personnes ou organismes ont été entendus à l'audience.

[9] Une trentaine de personnes étaient respectivement présentes à l'ouverture de l'audience dans chacun des lieux fixés, soit à Québec, à Rimouski et à Gaspé.

[10] Orléans a déposé en preuve au cours de l'audience une documentation exhaustive de nature économique et financière en rapport avec à la demande⁵.

[11] Les documents sont publics. Plusieurs ont été visionnés lors de l'audience, sur le réseau en visioconférence, pour permettre au public de suivre les débats en temps réel.

[12] D'autres ont été publiés intégralement sur le site Internet de la Commission pour permettre au public de suivre la preuve.

⁴ www.ctq.gouv.qc.ca

⁵ Pièces P-1 à P-12.

[13] Orléans a demandé et obtenu une ordonnance de confidentialité pour un (1) document intitulé « Compte de résultats analytiques, années 2014 et 2015 ». ⁶ Le témoignage du représentant de Orléans à propos de ce document s'est fait à huis clos.

II - LA PREUVE D'ORLÉANS

1. Le contexte historique

[14] Patrick Gilloux, président et chef des opérations de Kéolis Canada (Orléans) et Marie-Hélène Cloutier, vice-présidente marketing, sont entendus à l'audience.

[15] Patrick Gilloux précise qu'à la suite de la Décision autorisant les réductions, la direction de Orléans a décidé de remplacer au complet son équipe de direction et son équipe de marketing pour mettre en œuvre le plan de redressement.

[16] C'est dans ce contexte que Patrick Gilloux dirige les activités de l'entreprise et assure l'implantation des mesures de redressement depuis 18 mois.

[17] D'entrée de jeu, Patrick Gilloux rappelle le contexte historique encadrant la demande de réduction des services faite par Orléans en 2014.

[18] En 2013 et en 2014, les pertes financières sur l'ensemble du réseau découlant de l'exploitation des lignes régionales ont été lourdes de conséquences.

[19] Il rappelle qu'en 2013, la perte avant impôts était de 3 478 000 \$ et en 2014, de 5 262 000 \$.

[20] À partir de janvier 2015, Orléans a mis en marche son plan de redressement.

[21] Pierre Gilloux explique que, malgré la mise en œuvre du plan de redressement, la perte avant impôts en 2015 a généré un déficit de 3 610 000 \$, représentant un déficit d'exploitation de 10 000 \$ par jour.

[22] L'année 2015 a permis d'améliorer la situation financière de l'entreprise sur l'ensemble de son réseau. Cependant, le plan de redressement n'a pu produire en une seule année tous les effets nécessaires au redressement.

⁶ Pièce C-1 (*confidentiel*).

2. La mise en œuvre du plan de redressement

[23] Le plan de redressement vise trois éléments essentiels : la réingénierie du service dans le réseau, la maîtrise des coûts d'exploitation et une nouvelle stratégie commerciale sur l'ensemble du réseau.

a) La réingénierie du service dans le réseau

[24] Le 18 janvier 2015, Orléans a procédé à la réduction de ses services sur l'ensemble du réseau.

[25] Plus de 86 dessertes ont été supprimées, laissant ainsi en service 33 dessertes.

[26] Cette réduction a entraîné une réduction de 26 % du kilométrage parcouru et le retrait d'une douzaine d'autocars sur le réseau.

[27] Les horaires et les fréquences des lignes régionales Rimouski-Gaspé et Rimouski-Grande-Rivière ont été réduits de moitié et remplacés par un service semi-express.

[28] Orléans a également révisé l'ensemble de ses horaires et de ses fréquences entre Rimouski-Québec et Québec-Montréal, et ce, sur les deux rives du fleuve Saint-Laurent.

[29] Patrick Gilloux explique qu'une baisse importante d'achalandage atteignant 5 % est survenue dès la date de publication de la Décision en octobre 2014, avant même la mise en place de la réduction des services.

[30] L'achalandage a continué sa dégression au cours de l'année 2015, pour passer à 15 %.

[31] La réduction des fréquences et des horaires ainsi que la transformation des services en services semi-express en Gaspésie ont eu comme effet d'augmenter le taux d'utilisation des autocars, permettant ainsi une augmentation de la rentabilité des services.

[32] L'amélioration du taux d'occupation des autocars sur les parcours régionaux a augmenté de 41,9 % en Gaspésie côté sud de la péninsule, de 57,9 % en Gaspésie côté nord de la péninsule, de 6,3 % dans le Bas-Saint-Laurent, et de 12,1 % sur le corridor Montréal-Trois-Rivières-Québec.

[33] Par contre, Orléans a constaté une diminution du taux d'occupation de 35,5 % sur le corridor Montréal-Victoriaville.

[34] La collaboration avec les autorités régionales a permis de continuer le service de transport interurbain dans les dessertes assurées par Orléans ainsi que dans celles qui ne sont plus desservies grâce à l'offre de services complémentaires par des transporteurs régionaux.

[35] C'est le cas dans la Gaspésie, dans la Mauricie, dans Chaudière-Appalaches et dans le Bas-Saint-Laurent.

[36] Pour Orléans, il était prioritaire de collaborer avec les autorités régionales de la Gaspésie, soit la Régie intermunicipale de transport de la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM), afin d'établir un service complémentaire régional, dès le 18 janvier 2015.

[37] Marie-Claude Cloutier fait un résumé des différentes discussions avec la RÉGÎM.

[38] L'organisation, sous la responsabilité de la RÉGÎM, d'un service de navettes régionales s'est faite dès janvier 2015. Ces nouveaux services ont été annoncés de façon conjointe sur les sites Internet des deux partenaires afin de faire connaître les nouvelles structures de transport aux usagers et de leur permettre de faire des réservations de manière à établir une liaison entre les services respectifs.

[39] En 2016, il est prévu d'intégrer le service de réservation de la RÉGÎM dans la plateforme commerciale d'Orléans, pour permettre aux usagers de réserver et de payer des billets en une seule transaction.

[40] Au début de 2016, Orléans a également demandé et obtenu l'ajout de la desserte de Mont-Joli sur les corridors nord et sud en Gaspésie pour augmenter le nombre de dessertes.

[41] Des discussions sont également en cours en Gaspésie pour permettre éventuellement l'ajout d'autres services.

[42] Dans la région Chaudière-Appalaches, un service de navettes, offert par la MRC de l'Islet, permettra prochainement d'assurer une liaison entre des municipalités locales et Saint-Jean-Port-Joli, qui est également devenue une nouvelle desserte autorisée sur les permis d'Orléans en 2016.

[43] En Mauricie, un nouveau service complémentaire a aussi été établi en 2015, entre La Tuque, Shawinigan et Trois-Rivières, pour relier ce territoire au service Montréal-Trois-Rivières-Québec exploité par Orléans.

[44] D'autres rencontres sont prévues en 2016 dans la région du Bas-Saint-Laurent pour arriver aux mêmes fins.

[45] Orléans précise également que ces projets, conçus en collaboration avec les autorités régionales, ont pu se réaliser grâce à une aide financière. Cette aide est encadrée par le programme de subvention du transport collectif accordé aux autorités municipales par le gouvernement du Québec.

b) La gestion des frais d'exploitation

[46] Pierre Gilloux passe en revue l'ensemble des mesures prises pour assurer une réduction des frais d'exploitation dans le contexte du redressement de l'entreprise.

[47] Sommairement, il explique que la réduction de 26 % du kilométrage parcouru par les autocars a généré des économies découlant de la diminution des frais liés au carburant, aux conducteurs et à l'entretien des autocars.

[48] Orléans a réduit les frais de structure en supprimant deux postes de cadre, 35 postes de conducteur et en vendant une douzaine d'autocars.

[49] Le programme de remplacement des autocars a été gelé pour une période de deux ans.

[50] La convention collective des conducteurs d'autocar a été renégociée en 2015.

[51] Orléans a négocié une réduction des frais liés à l'utilisation du terminus de Montréal avec son propriétaire.

[52] Orléans a renégocié des ententes avec les agences de vente portant sur les frais de ses dessertes pour tous les points de service exploités.

c) La stratégie commerciale

[53] Pour contrer la baisse d'achalandage sur l'ensemble de son réseau, Orléans a, depuis janvier 2016, mis en place une nouvelle plateforme commerciale sur son site Internet. Cette dernière offre un nouveau système de réservation obligatoire pour les passagers et comprend une modulation du prix des titres de transport, le tout, pour accroître ses ventes.

[54] Cette nouvelle plateforme de vente a nécessité un investissement de plus de 1 million.

[55] Cette nouvelle plateforme offre aux clients un accès rapide et efficace au réseau, permet d'intégrer les applications mobiles sur d'autres appareils numériques, tels les tablettes et les téléphones intelligents.

[56] Cette plateforme commerciale permet aux usagers de gérer leur réservation, leur assure une place pour le voyage et leur permet de bénéficier de rabais sur les titres de transport.

[57] En mettant en place cette nouvelle stratégie commerciale numérique, l'entreprise vise à améliorer l'efficacité de son fonctionnement et à augmenter sa rentabilité.

[58] Actuellement, la plateforme commerciale couvre les segments Montréal-Québec, corridors nord et sud du fleuve Saint-Laurent.

[59] Orléans vise ainsi à augmenter l'achalandage de 10 % sur le corridor Montréal-Québec, à accroître les revenus de 2 %, tout en permettant une baisse moyenne du prix des titres de transport de 7,5 %.

[60] À titre d'exemple, Orléans explique qu'en février 2015, 90 % des achats de billets se faisaient à moins d'un jour du départ et que seulement 20 % des titres de transport étaient achetés sur le site Internet.

[61] En quatre semaines, la mise en place de la nouvelle plateforme a permis de constater une augmentation de 11 % de l'achalandage, une augmentation des revenus de 4 % et une baisse du prix moyen des titres de transport de 6,5 % sur le corridor Montréal-Québec.

[62] Orléans étendra le service de sa nouvelle plateforme commerciale aux régions, notamment le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie, au cours des prochains mois.

[63] Orléans prévoit ainsi intégrer cette plateforme pour les liaisons régionales avec les transporteurs régionaux, telles que les services de navettes exploités par la RÉGÎM en Gaspésie.

[64] Ainsi, tous les usagers pourront effectuer, en une seule transaction, des réservations combinées avec les transporteurs régionaux et les services offerts par Orléans.

d) Les facteurs externes

[65] Orléans explique également que la mise en place de sa nouvelle plateforme commerciale était rendue nécessaire pour contrecarrer les effets de la concurrence sur le corridor Montréal-Québec, par Via Rail qui dispose d'un programme de subvention fédéral lui permettant de réduire ses frais de transport.

[66] Le transport illégal de personnes contre rémunération sur les principales lignes du réseau, par des personnes non assujetties à la réglementation sur le transport de personnes et sur lesquelles aucun contrôle n'est assuré, concurrence directement le transport interurbain par autocars exploité par Orléans.

[67] Orléans compte sur sa nouvelle stratégie commerciale pour contrer ce transport illégal.

[68] Orléans précise que la baisse de plus de 30 % du prix du carburant survenue au cours des 18 derniers mois a également favorisé l'établissement de son plan de redressement, en diminuant de façon importante les frais d'exploitation des autocars.

e) Les conclusions de la mise en œuvre du plan de redressement

[69] Patrick Gilloux déclare être satisfait à ce jour de l'application du plan de redressement.

[70] Il reconnaît que le redressement s'étendra sur une période plus longue que celle d'une année, comme il était prévu en 2014.

[71] Après un an d'application du plan de redressement, le déficit d'exploitation est revenu au seuil de celui de l'année 2013.

[72] Le plan mis en place aura des effets récurrents sur l'ensemble de l'exploitation de l'entreprise pour les années à venir.

[73] Orléans doit encore récupérer plus de 3 millions pour y arriver.

[74] Elle estime pouvoir équilibrer ses revenus et ses frais d'exploitation au cours de l'année 2017.

[75] Pour améliorer le plan de redressement, Orléans prévoit prochainement une augmentation de ses tarifs de 3 % sur l'ensemble du réseau pour rajuster la modulation tarifaire et favoriser des rabais de tarifs.

[76] Cet exercice devrait, selon Orléans, permettre une croissance annuelle de 2 % des revenus.

[77] La négociation avec les intervenants en région demeure la priorité pour assurer une offre de services adaptée aux besoins de la population.

[78] Orléans a l'intention de conserver l'état actuel des services en région, notamment en Gaspésie.

[79] Des négociations sont actuellement en cours avec les autorités municipales et gouvernementales, pour étudier la possibilité de desservir la ville de Percé et d'ajouter de nouvelles dessertes en Gaspésie.

[80] Il devient prématuré, pour Orléans, de modifier son offre de services en région sans affecter l'état de son plan de redressement.

f) Le suivi des permis délivrés et des permis suspendus par la Décision

[81] Orléans est satisfaite des modifications apportées aux permis des services interurbains dans la Décision. Ces six permis et le permis portant le numéro 8-M-000882-023C⁷ reflètent exactement le service de transport interurbain autorisé sur l'ensemble de son réseau.

[82] Orléans demande de maintenir les six permis délivrés dans la Décision.

[83] Elle précise qu'elle pourra déposer de nouvelles demandes de modification de permis, comme elle l'a fait en 2015 pour la municipalité de Saint-Jean-Port-Joli et la ville de Mont-Joli⁸, si cela s'avère nécessaire.

[84] Orléans consent également à ce que les 18 permis suspendus par la Décision soient révoqués de façon permanente⁹.

⁷ Ce permis n'est pas visé dans la présente demande.

⁸ Autocars Orléans Express inc., 27 janvier 2016, numéros 2016 QCCTQ 0242 et 2016 QCCTQ 0245 (Commission des transports du Québec).

⁹ Permis : 8-M-000882-064A et 8-M-000882-046D, 8-M-000882-006D, 8-M-000882-008B, 8-M-000882-013D, 8-M-000882-045D, 8-M-000882-055A, 8-M-000882-056A, 8-M-000882-057A, 8-M-000882-058A, 8-M-000882-061A, 8-M-000882-062A, 8-M-000882-024D, 8-M-000882-065A, 8-M-000882-066A, 8-M-000882-067B, 8-M-000882-059B et 8-M-000882-060A.

3. Les indicateurs financiers

[85] Orléans dépose une série de tableaux explicatifs sur les indicateurs financiers pour préciser les effets du plan de redressement. Les tableaux couvrent la période de janvier 2014 à février 2016.

[86] Ces indicateurs portent sur les frais d'exploitation, les frais de structure et les frais généraux de l'entreprise. Ces documents sont publics¹⁰.

[87] Le revenu moyen par kilomètre provenant de l'exploitation a progressé pour passer de 2,78 \$/km en 2014 à 3,36 \$/km depuis l'implantation des modifications du réseau en janvier 2015.

[88] La marge de contribution sur les frais directs a diminué dès octobre 2014 pour décroître jusqu'en août 2015, passant de 13 000 km/\$ à 10 900 km/\$.

[89] Cette marge a recommencé à croître en août 2015, atteignant 13 000 km/\$ en mars 2016.

[90] Les périodes charnières à considérer de cette évolution sont celles à compter de la Décision en octobre 2014, à compter de la mise en œuvre du plan de redressement avec le nouveau réseau en janvier 2015 et la mise en œuvre de la plateforme commerciale en janvier 2016.

[91] Le plan de redressement produit les effets recherchés. Les effets sont plus marqués à partir de janvier 2016, montrant une nette amélioration de la situation financière de l'entreprise pour 2016 et 2017.

[92] Orléans présente un état de compte des résultats analytiques des opérations pour les années 2014 et 2015. Ces derniers ont été pondérés de manière à préciser des éléments non récurrents pour assurer une meilleure analyse des frais d'exploitation, des frais de production et des frais généraux de l'ensemble de l'exploitation¹¹.

[93] Les indicateurs financiers et les données confidentielles de Orléans, établissent sa capacité financière à tirer profit de son plan de redressement et permettent d'évaluer la performance générée par son « savoir-faire » pour rentabiliser l'exploitation.

[94] Les données analysées établissent le profil financier réel de l'entreprise sur une période de deux ans.

¹⁰ Les tableaux ont été publiés sur le site Internet de la Commission lors de l'audience.

¹¹ En considérant également les données confidentielles.

[95] L'analyse des données permet de confirmer l'efficacité du plan de redressement et la capacité financière de l'entreprise de le réaliser.

[96] Les données confirment que l'entreprise devrait équilibrer sa situation financière au cours de l'année 2017.

4. La conclusion recherchée par Orléans

[97] Orléans soutient qu'elle désire conserver les permis délivrés dans la Décision.

[98] Elle désire maintenir tous les services de transport interurbain exploités.

[99] Elle demande de maintenir le statu quo actuel pour lui permettre d'atteindre les objectifs recherchés dans son plan de redressement.

[100] Orléans demande de révoquer tous les permis suspendus dans la Décision.

[101] Orléans confirme être disponible pour collaborer avec les intervenants régionaux afin d'améliorer les infrastructures régionales et d'offrir un meilleur service à la population.

III – LES OBSERVATIONS DES INTERVENANTS

[102] Une quinzaine d'intervenants ont déposé des observations écrites et neuf (9) personnes ou représentants d'organisme ont été entendus à l'audience.

[103] La Commission va les regrouper selon leurs intérêts et va résumer leurs observations.

1. Les organismes municipaux de transport collectif et de transport adapté

[104] La RÉGÎM a produit un mémoire sur le service de transport interurbain en Gaspésie intitulé : « Bilan de l'année 2015 et perspectives d'avenir » et a demandé d'être entendue à l'audience.

[105] Daniel Côté, maire de la Ville de Gaspé et président de la RÉGÎM, ainsi que Antoine Audet, directeur général et trésorier de la RÉGÎM, sont entendus à l'audience de Québec. Ils déposent le Mémoire de l'organisme¹².

¹² Pièce I-1.

[106] L'organisme présente sa structure de fonctionnement depuis sa création en 2009. Elle est devenue une régie intermunicipale en 2013 et assure, depuis cette date, un service de transport collectif de personnes à la grandeur de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

[107] La RÉGÎM exploite des services de transport partant des extrémités du territoire vers les villes pôles pour transporter les travailleurs et les étudiants de la région.

[108] Elle offre également des services de transport adapté pour les personnes handicapées sur l'ensemble de son territoire d'exploitation.

[109] En 2015, la RÉGÎM a transporté plus de 92 000 personnes avec un budget de 2,2 millions pour l'ensemble de ses activités.

[110] Depuis le 18 janvier 2015, la RÉGÎM a mis en place un service de navettes, afin d'assurer des liaisons avec les dessertes de Orléans sur les deux lignes principales des corridors nord et sud de la péninsule gaspésienne.

[111] La RÉGÎM est devenue rapidement un partenaire de Orléans et assure, depuis le 18 janvier 2015, un service de navettes 7 jours sur 7 en liaison avec Orléans.

[112] Plus de 2 200 déplacements ont été effectués au cours de l'année 2015 avec le service de navettes.

[113] Les usagers ont payé 3.00 \$ en 2015 et 4.00 \$ en 2016 par déplacement, somme qui correspond au tarif ordinaire sur l'ensemble du territoire exploité par la RÉGÎM.

[114] La RÉGÎM a bénéficié d'un programme d'aide gouvernementale de 500 000 \$ sur une période de deux ans.

[115] Le budget total du nouveau service de navettes a été de 270 000 \$ en 2015, soit 230 000 \$ en frais directs d'exploitation et 40 000 \$ en frais d'implantation.

[116] Les services de navettes sont assurés en vertu du contrat de sous-traitance conclu avec sept transporteurs par autobus privés et avec des titulaires de permis de transport par taxi.

[117] Les représentants de la RÉGÎM ont expliqué la mise en place du nouveau service et les améliorations apportées au cours de l'année 2015.

[118] Selon la RÉGÎM, le service de navettes fait l'objet d'une plus grande demande sur le corridor du côté sud de la Gaspésie que sur celui du côté nord.

[119] Les principaux irritants mentionnés par les usagers sont la gestion du double système d'achat des titres de transport auprès de la RÉGÎM et avec Orléans, le changement des autobus vers les autocars, la gestion de l'espace et la manutention des bagages dans les véhicules exploités par l'organisme.

[120] La RÉGÎM recommande à la Commission de maintenir les services actuels de Orléans, car le service est essentiel à la population et à l'occupation dynamique du territoire.

[121] Pour améliorer le service, la RÉGÎM recommande de desservir la ville de Percé, de compléter le tour complet de la péninsule gaspésienne et d'augmenter le nombre de dessertes dans la région de Carleton.

2. Les représentants des élus provinciaux et municipaux

[122] Gaétan Lelièvre, député de la circonscription de Gaspé, est entendu à l'audience.

[123] Il brosse le portrait actuel de la situation en matière de transport de personnes en Gaspésie, notamment l'abandon du transport ferroviaire, la difficulté d'utiliser le transport aérien à des prix abordables ainsi que la réduction de l'offre de services en transport interurbain.

[124] Le transport interurbain est un service essentiel et nécessaire pour déplacer la population vivant sur le territoire de la Gaspésie vers les autres centres du Québec.

[125] Gaétan Lelièvre reconnaît que la RÉGÎM est un organisme dynamique et imaginatif qui a fait de son mieux.

[126] Le service offert par Orléans et le service de navettes offert par la RÉGÎM constituent un service minimal avec lequel les usagers doivent composer.

[127] Gaétan Lelièvre est également préoccupé par le fait que l'aide financière gouvernementale ne couvre qu'une période de deux ans. Il s'interroge sur l'avenir des services de navettes en Gaspésie pour l'année 2017.

[128] André Boudreau, maire de la Ville de Percé, est entendu à l'audience.

[129] Il affirme que le nouveau service de transport interurbain offert par Orléans est un service « moins que le minimum ».

[130] Selon lui, les services sont calculés en chiffres sans se préoccuper des besoins réels de la population.

[131] La ville de Percé n'a plus de service direct de transport interurbain, et les deux corridors exploités en Gaspésie ne sont plus reliés.

[132] Il est plus qu'essentiel d'établir un service complet à Percé pour la prochaine saison touristique.

[133] Il reconnaît que des négociations sont en cours avec Orléans sur la possibilité de desservir à nouveau Percé.

[134] Il admet que le service de navettes offert par la RÉGÎM satisfait en partie la population, mais constate que les touristes en ignorent l'existence.

3. Les organismes communautaires et le réseau de la santé et des services sociaux

[135] Lise Baroni, présidente du Comité de sauvetage transport Percé (CSTP), est entendue. Elle dépose le Mémoire de l'organisme¹³.

[136] Le CSTP regroupe un comité composé d'une dizaine de citoyens de Percé qui ont à cœur le développement et l'avenir de la ville de Percé.

[137] Le CSTP déplore que le service de navettes établi par cet organisme cause des désagréments aux usagers et que l'organisation des services de transport manque de coordination et de concertation.

[138] Les citoyens se sentent délaissés, et le retrait des services de transport interurbain menace la fermeture de la ville de Percé.

[139] Le CSTP demande la réintégration immédiate de la ville de Percé dans le réseau de Orléans, puisque la ville dispose des infrastructures nécessaires pour permettre un arrêt à Percé et relier ainsi le nord et le sud de la Gaspésie.

[140] Le CSTP soutient également que l'abandon du service par Orléans entraînera une baisse d'achalandage des touristes à Percé de l'ordre de 20 % par année.

[141] Jean St-Pierre, directeur du Service multidisciplinaire, et Jean-François Sénéchal, adjoint au Service multidisciplinaire du Centre intégré de santé et de services sociaux de la Gaspésie (CISSS), sont entendus et déposent leur Mémoire¹⁴.

[142] Le CISSS regroupe l'ensemble des 49 établissements de la santé et des services sociaux de la Gaspésie.

¹³ Pièce I-2.

¹⁴ Pièce I-3.

[143] Le CISSS déplore les effets de la Décision sur l'ensemble du réseau de la santé en Gaspésie.

[144] La baisse des services a eu des effets importants sur les bénéficiaires du réseau, entraînant une augmentation des frais de déplacement assurés par le CISSS, et une baisse des services de transport des colis, des échantillons et des prélèvements médicaux.

[145] L'abandon de la desserte de Maria est catastrophique pour le CISSS, car il s'agit d'une plaque tournante du réseau de santé en Gaspésie.

[146] Le CISSS recommande donc de rétablir la desserte de Maria et de rétablir un double service quotidien sur les deux corridors de la Gaspésie, comme avant janvier 2015.

4. Les organismes de nature économique et les usagers

[147] Sonia Landry, coordonnatrice aux communications pour la Chambre de commerce et de tourisme de Gaspé, est entendue.

[148] Pour son organisme, le transport interurbain est essentiel au développement de la région et de la Gaspésie. La diminution des services a des effets récurrents sur le déplacement de la population et des travailleurs ainsi que sur le transport des colis.

[149] Elle reconnaît l'apport des nouveaux services de la RÉGÎM, mais déclare qu'ils ne sont pas suffisants pour répondre aux besoins de la région.

[150] Les commerces de la région de Gaspé sont fortement affectés par les baisses de service, particulièrement pour le déplacement de la main-d'œuvre et le transport des colis.

[151] La diminution des services interurbains aura des effets importants sur l'industrie du tourisme à Gaspé et dans la région.

[152] Elle reconnaît que la saison touristique de l'année 2015 dans la région de Gaspé a été l'une des meilleures depuis longtemps, malgré la baisse des services de Orléans.

[153] Angèle Bélanger est citoyenne de Gaspé et utilisatrice des services de transport interurbain.

[154] Elle ne comprend pas pourquoi Orléans a abandonné la ville de Percé, laquelle est reconnue comme une destination touristique de niveau international.

[155] Les changements apportés par Orléans s'apparentent à une baisse de la qualité de la vie pour elle.

[156] Elle déplore maintenant que le service semi-express entre Gaspé et Rimouski est un service trop rapide, car l'autocar n'arrête plus assez longtemps aux lieux de desserte. Pour ces raisons, elle n'utilise plus le transport interurbain offert par Orléans.

[157] Valérie Lapointe est propriétaire d'une agence de vente pour Orléans à Victoriaville. Elle est entendue à Québec.

[158] Elle déplore la diminution de l'achalandage au Terminus de Victoriaville, en raison de la mauvaise coordination des nouveaux horaires avec les correspondances d'autres transporteurs. Elle explique les difficultés que cette situation suscite dans l'exploitation de son agence et invite Orléans à harmoniser ses horaires avec les autres transporteurs.

IV - LE DROIT

[159] La *Loi sur les transports*¹⁵ (la *Loi*) encadre les règles applicables au transport des personnes au Québec.

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

[161] L'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus*¹⁶ (le *Règlement*) établit les six critères que la Commission doit considérer pour la délivrance d'un permis de transport par autobus.

[162] L'article 12 du *Règlement* se lit comme suit :

- 1° cette personne possède des connaissances ou une expérience pertinentes à l'exercice compétent de l'activité pour laquelle elle demande ce permis;
- 2° cette personne présente des assises financières suffisantes pour assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise;
- 3° cette personne peut disposer des ressources humaines et matérielles suffisantes pour administrer et gérer avec efficacité son entreprise;
- 4° 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;
- 5° les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité des services pour lesquels cette personne demande ce permis;

¹⁵ L.R.Q. c. T-12.

¹⁶ L.R.Q. c. T-12, r. 16.

6° 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.

[163] La Commission prend en considération ces mêmes critères lorsqu'elle dispose d'une demande d'un transporteur visant à supprimer totalement ou partiellement ou à réduire les services que son permis l'autorise à fournir ou à modifier les conditions de ses permis, telles que les horaires et les fréquences.

[164] En vertu de l'article 40 de la *Loi*, la Commission peut suspendre, modifier ou révoquer le permis d'un transporteur, dans diverses situations précises, dont notamment lorsque le transporteur ne fournit pas un service de qualité à laquelle le public est en droit de s'attendre eu égard aux circonstances.

[165] La Commission peut également prendre, à l'égard d'un transporteur, toute autre mesure qu'elle juge appropriée ou raisonnable pour l'application de cet article.

[166] En vertu de la section V.3 de la *Loi*, un service municipal de transport en commun, incluant les services offerts par une régie intermunicipale exerçant les compétences prévues à cette fin, n'est pas soumis à la compétence de la Commission.

V - L'ANALYSE ET LES MOTIFS

[167] La Commission fait le suivi de la Décision qui permettait à Orléans de réduire, à compter du 18 janvier 2015, les services de transport interurbain qu'elle offrait sur une grande partie des territoires autorisés, afin de lui permettre de mettre en place un plan de redressement visant à rétablir sa situation financière.

[168] La Décision impliquait que les intervenants régionaux et Orléans puissent trouver des solutions permettant d'assurer à la population un service de transport interurbain qui réponde le mieux possible à ses besoins.

1. L'état du plan de redressement mis en place par Orléans

[169] En 2014, la preuve révélait que la situation financière de Orléans était alarmante et qu'un plan de redressement d'une durée d'un an était obligatoirement nécessaire pour éviter que l'entreprise soit contrainte à cesser définitivement l'exploitation de ses services de transport interurbain ou les restreigne de manière à exclure la totalité du transport en région.

[170] Depuis la date de la Décision, Orléans a procédé sur l'ensemble du réseau à une réingénierie complète de ses services, a rationalisé ses frais d'exploitation et de structure et a mis en place un nouveau plan de commercialisation.

[171] La Commission constate que le plan de redressement en partie mis en œuvre en 2015 et 2016 a permis d'améliorer les frais d'exploitation, d'augmenter l'achalandage et de faire progresser la rentabilité de l'exploitation de l'entreprise.

[172] Les indicateurs financiers mis en preuve montrent que les données financières analysées sont crédibles et permettent d'envisager un retour progressif vers l'équilibre et la rentabilité des services interurbains exploités.

[173] La Commission constate, cependant, que le redressement prendra plus de temps que ce qui avait été prévu en 2014.

[174] Selon les données présentées et analysées, le plan de redressement devrait produire ses effets au cours de l'année 2017, pourvu que les facteurs externes touchant l'industrie du transport interurbain suivent les mêmes tendances que celles qui existent actuellement.

[175] La Commission est d'avis que la preuve révèle que Orléans a pris les mesures appropriées pour ce qui est de l'exploitation globale, du contrôle de ses frais et de l'implantation d'une nouvelle commercialisation.

[176] La Commission considère qu'il serait inapproprié pour le moment, de rajouter des obligations à Orléans concernant l'exploitation de ses services de transport interurbain et de risquer ainsi d'affecter la pérennité du plan de redressement mis en œuvre sur l'ensemble de son réseau.

2. Les effets de la Décision sur les relations entre Orléans et les intervenants régionaux et les services offerts à la population

[177] La preuve révèle qu'à la suite de la Décision, les principaux intervenants régionaux ont rapidement réagi.

[178] Des services complémentaires impliquant la participation des autorités gouvernementales et municipales ont été organisés en Mauricie, au Centre du Québec, en Chaudière-Appalaches et dans le Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie.

[179] La Commission souligne le travail considérable et exceptionnel fait par la RÉGÎM en Gaspésie, région qui représente un vaste territoire où la densité de la population est faible.

[180] La RÉGÎM a établi, avec succès dès janvier 2015, un service de navettes en liaison avec les dessertes autorisées de Orléans pour combler les besoins des usagers des municipalités qui ne sont plus directement desservies par ce transporteur.

[181] La Commission constate que l'implantation du service de navettes en Gaspésie s'est faite en fonction des ressources, des connaissances et de l'expertise de la RÉGÎM, et ce, à des frais inférieurs aux frais d'exploitation d'un réseau de transport interurbain fait par autocars sur des corridors de longue distance.

[182] La Commission constate également que Orléans est toujours présente en Gaspésie, malgré les irritants subis par les usagers.

[183] La Commission constate que le service interurbain complété par le service des navettes a progressé depuis son implantation en janvier 2015. Il s'est amélioré au cours du temps et va continuer à évoluer au cours de l'année 2016, le tout afin de mieux répondre aux besoins de la population.

[184] La Commission est d'avis que le service interurbain implanté va s'améliorer avec le temps.

[185] Les conditions actuelles du marché conjuguées à la participation des intervenants concernés feront en sorte que la population pourra espérer obtenir un meilleur service de transport interurbain intégré.

[186] La Commission considère qu'il serait prématuré, dans l'état actuel du dossier, d'obliger Orléans à desservir Maria, d'autres points dans la région de Carleton, la ville de Percé et à compléter le tour de la péninsule gaspésienne, sans un soutien financier des autorités municipales et gouvernementales.

[187] Pour favoriser l'existence d'un service interurbain intégré, la Commission croit qu'il est primordial de laisser Orléans compléter son plan de redressement et retrouver son équilibre financier.

[188] La Commission tient à rappeler que sa compétence ne vise que les services de transport interurbain exploités par Orléans dans le cadre des permis qu'elle lui a délivrés. Cette compétence ne vise qu'un transporteur titulaire d'un permis.

[189] La Commission ne peut imposer d'obligation à une autorité municipale ou à la RÉGÎM sur l'exploitation d'un transport interurbain visant à établir un service municipal de transport en commun, tel qu'il est défini dans la Loi.

[190] Pour ces raisons, la Commission n'interviendra pas pour donner suite aux observations des Intervenants.

3. Les permis de transport suspendus par la Décision

[191] Dans la Décision, la Commission a modifié les 18 permis de transport interurbain détenus par Orléans et lui a délivré six nouveaux permis de transport interurbain pour les remplacer.

[192] Les six permis délivrés et le permis 8-M-000882-023C reflètent exactement l'état réel de tout le service interurbain exploité par Orléans sur l'ensemble de son réseau.

[193] La Commission rappelle que trois de ces six permis ont fait depuis la Décision l'objet d'une modification afin d'ajouter de nouvelles dessertes.

[194] Dans la Décision, la Commission a également suspendu les 18 permis de transport interurbain que détenait auparavant Orléans et l'a convoquée dans le cadre de la présente demande pour recevoir ses observations sur la pertinence de maintenir ou de révoquer ces 18 permis.

[195] Orléans consent à la révocation de ces 18 permis.

[196] La Commission est d'avis qu'il devient inutile de les conserver et va les révoquer.

[197] Orléans devra faire des demandes de modification de ses permis actuels, si cela s'avère nécessaire, en suivant la procédure applicable.

VI – LA CONCLUSION

[198] La Commission va accueillir la présente demande et va maintenir le statu quo sur les permis de transport interurbain actuellement actifs délivrés dans les décisions 2014 QCCTQ 2497 et 2014 QCCTQ 2714.

[199] La Commission va révoquer les permis suspendus portant les numéros : 8-M-000882-064A et 8-M-000882-046D, 8-M-000882-006D, 8-M-000882-008B, 8-M-000882-013D, 8-M-000882-045D, 8-M-000882-055A, 8-M-000882-056A, 8-M-000882-057A, 8-M-000882-058A, 8-M-000882-061A, 8-M-000882-062A, 8-M-000882-024D, 8-M-000882-065A, 8-M-000882-066A, 8-M-000882-067B, 8-M-000882-059B et 8-M-000882-060A.

PAR CES MOTIFS, **la Commission des transports du Québec :**

ACCUEILLE la demande;

MAINTIENT les permis de transport par autobus, transport interurbain, détenus par Autocars Orléans Express inc., portant les numéros 8-M-000882-0068B, 8-M-000882-0069A, 8-M-000882-0070B, 8-M-000882-0071A, 8-M-000882-0072B et 8-M-000882-0073A, tels qu'il sont décrits aux certificats de permis joints à la présente décision;

RÉVOQUE les permis de transport par autobus, transport interurbain, détenus par Autocars Orléans Express inc., portant les numéros 8-M-000882-064A et 8-M-000882-046D, 8-M-000882-006D, 8-M-000882-008B, 8-M-000882-013D, 8-M-000882-045D, 8-M-000882-055A, 8-M-000882-056A, 8-M-000882-057A, 8-M-000882-058A, 8-M-000882-061A, 8-M-000882-062A, 8-M-000882-024D, 8-M-000882-065A, 8-M-000882-066A, 8-M-000882-067B, 8-M-000882-059B et 8-M-000882-060A.

Marc Delâge, avocat
Membre de la Commission

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission

p.j. Six permis maintenus
Avis de recours
c.c. M^e David F. Blair, avocat de Orléans

NEQ : 1141076092

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

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2016-02-14

Numéro de décision : 2016 QCCTQ 0242
Décision en vigueur le : 2016-02-14

REPLACE LE PERMIS 8-M-000882-068A

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 Québec (23027) Rive-Nord.

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Montréal (66023)

Laval (65005)

Repentigny (60013) Berthierville (52035)

Louiseville (51015)

Trois-Rivières (37067)

Québec (23027)

PARCOURS PRINCIPAL :

- Autoroute 40 : de Montréal à Québec.

PARCOURS ALTERNATIF :

- Autoroute 440 : de Laval à l'intersection de l'Autoroute 25.
- Autoroute 25 : de l'Autoroute 440 à l'intersection de l'Autoroute 640.
- Autoroute 640 : de l'Autoroute 25 à l'intersection de l'Autoroute 40.
- Autoroute 40 : de l'Autoroute 640 à Québec.

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 le parcours sauf :
 - 3.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de Montréal, la Société de transport de Laval, la Société de transport de Trois-Rivières et la Société de transport de Québec.
 - 3.2 Pas de service local dans Repentigny et Berthierville.

NEQ : 1141076092

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

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2015-01-18

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2714
Décision en vigueur le : 2015-01-18

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 Rimouski (10043) à Grande-Rivière (02015).

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Rimouski (10043)

Mont-Joli (09077)

Amqui (07047)

Matapédia (06045)

Pointe-à-la-Croix (06030)

Carleton-sur-Mer (06013)

Paspébiac (05032)

Chandler (02028)

Grande-Rivière (02015)

PARCOURS :

- Route 132 : de Rimouski à Grande-Rivière.

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 le parcours sauf :
 - 3.1 Pas de service local dans Rimouski.

NEQ : 1141076092

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

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2016-02-14

Numéro de décision : 2016 QCCTQ 0245
Décision en vigueur le : 2016-02-14

REPLACE LE PERMIS 8-M-000882-072A

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 Rimouski (10043) à Gaspé (03005).

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Rimouski (10043)

Mont-Joli (09077)

Matane (08053)

Sainte-Anne-des-Monts (04037)

Saint-Maxime-du-Mont-Louis (04010)

Grande-Vallée (03020)

Gaspé (03005)

PARCOURS :

- Route 132 : de Rimouski à l'intersection de la Route 197.
- Route 197 : de Rivière-au-Renard à l'intersection de la Route 132 (Saint-Majorique).
- Route 132 : de l'intersection de la Route 197 à Gaspé.

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 le parcours sauf :
 - 3.1 Pas de service local dans Rimouski, Sainte-Anne-des-Monts, Saint-Maxime-du-Mont-Louis, Grande-Vallée et Gaspé.

NEQ : 1141076092

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

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2015-01-18

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2714
Décision en vigueur le : 2015-01-18

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 Rimouski (10043).

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Montréal (66023)

Longueuil (58227)

Lévis (25213)

Rivière-du-Loup (12072)

Rimouski (10043)

PARCOURS :

- Autoroute 20 : de Montréal à l'intersection de la Route 132 (L'Isle-Verte).

- Route 132 : de l'intersection de l'Autoroute 20 à Rimouski.

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 le parcours sauf :
 - 3.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil et la Société de transport de Lévis.
 - 3.2 Pas de service local dans Rimouski.
4. Le permis autorise la desserte de la station de métro de Longueuil.
5. Le permis autorise un service partiel de Montréal à Lévis.

NEQ : 1141076092

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

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2016-02-14

Numéro de décision : 2016 QCCTQ 0245
Décision en vigueur le : 2016-02-14

REPLACE LE PERMIS 8-M-000882-070A

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 Québec (23027) à Rimouski (10043).

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Québec (23027)

Lévis (25213)

Montmagny (18050)

Saint-Jean-Port-Joli (17070)

La Pocatière (14085)

Rivière-du-Loup (12072)

Trois-Pistoles (11040)

Rimouski (10043)

PARCOURS :

- Autoroute 73 : de Québec à l'intersection de l'Autoroute 20.
- Autoroute 20 : de l'Autoroute 73 à l'intersection de la Route 132 (L'Isle-Verte).
- Route 132 : de l'intersection de l'Autoroute 20 à Rimouski.

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 le parcours sauf :
 - 3.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de Québec et la Société de transport de Lévis.
 - 3.2 Pas de service local dans Rimouski.

NEQ : 1141076092

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

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2015-01-18

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2714
Décision en vigueur le : 2015-01-18

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 Victoriaville (39062).

MUNICIPALITÉS AUTORISÉES SUR LE PARCOURS :

Montréal (66023)

Longueuil (58227)

Saint-Hyacinthe (54048)

Drummondville (49058)

Victoriaville (39062)

PARCOURS :

- Autoroute 20 : de Montréal à la Route 259 (sortie 196).

-
- Route 259 : de l'Autoroute 20 à l'intersection de la Route 122.
 - Route 122 : de l'intersection de la Route 259 à Victoriaville.

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 le parcours sauf :
 - 3.1 Pas de service local sur le territoire de la Société de transport de Montréal et du Réseau de transport de Longueuil.
 - 3.2 Pas de service local dans Saint-Hyacinthe, Drummondville et Victoriaville.
4. Le permis autorise la desserte de la station de métro Longueuil.
5. Le permis autorise un service partiel de Montréal à Drummondville.

ANNEXE
AVIS IMPORTANT

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

- 1° 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 :

QUÉBEC

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

MONTRÉAL

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

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

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

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

QUÉBEC

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

MONTRÉAL

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

N° sans frais (ailleurs au Québec) :

1 800 567-0278