

NUMÉRO DE LA DÉCISION	:	2014 QCCTQ 2497
DATE DE LA DÉCISION	:	20141009
DATES DE L'AUDIENCE	:	20140826 à Gaspé, 20140827 à Carleton-sur-mer, 20140828 à Rimouski, 20140903 à Trois-Rivières, 20140904 à Thetford Mines, 20140911 et 20140912 à Québec
NUMÉROS DES DEMANDES	:	230047, 229613, 229619, 230052, 229602, 232294, 229597 et 232289
OBJETS DES DEMANDES	:	Modification d'horaire ou de fréquence en continuation du refus de leur dépôt Suppression partielle et totale permanente de services
MEMBRES DE LA COMMISSION	:	Marc Delâge Claude Jacques.

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

Demanderesse

et

**CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLU(E) S
GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE et Als**

(Les Intervenants sont ci-après décrits à l'**Annexe 1**)

Les Intervenants

Table des matières

I - LES DEMANDES.....	4
1.1 — Les demandes de modification d’horaire ou de fréquence et suppressions partielles et totales de services.....	4
1.2 — Les audiences publiques de la Commission.....	5
1.3 — Les demandes accessoires.....	6
II - LA PREUVE D’ORLÉANS.....	7
2.1 – Les corridors interurbains visés par les demandes.....	8
a. Les corridors Nord et Sud de la Gaspésie.....	9
b. Les corridors du Bas-Saint-Laurent et Chaudière-Appalaches.....	10
c. Les corridors Montréal — Québec — Rive-Nord et la Mauricie.....	11
d. Le corridor Montréal — Thetford Mines — Centre du Québec.....	12
2.2 – Les éléments économiques et financiers soutenus par Orléans.....	13
2.3 – Le plan de redressement proposé par Orléans.....	20
2.4 – La validation des données financières.....	22
2.5 – Le consentement d’Orléans à délivrer des permis selon les nouveaux horaires et les suppressions de services demandées.....	23
III - LA PREUVE DES INTERVENANTS.....	23
3.1 – Les Interventions portant généralement sur l’ensemble du territoire visé.....	24
a. La Fédération des transporteurs par autobus du Québec (FTAQ).....	24
b. Conférences régionales des élus du Québec (CRÉ).....	26
c. L’Association du transport collectif rural du Québec (ATCRQ).....	27
d. L’Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ).....	28
e. Transport 2000.....	28
3.2 – Les Interventions provenant des milieux régionaux.....	29
3.3 – La région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.....	29
a. Conférence régionale des Élus de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (CRÉGÎM).....	30
b. Réseau de transport collectif de la Gaspésie – Île-de-la-Madeleine (RÉGÎM).....	30
c. La MRC de la Haute-Gaspésie.....	31
d. MRC du Rocher Percé et la Ville de Gaspé.....	32
e. Chambre de commerce et touristique de Gaspé (la Chambre).....	32
f. Centre de santé et des services sociaux de la Baie-des-Chaleurs (CSSS).....	33
g. Pesca Environnement.....	34
3.4 – La région du Bas-Saint-Laurent et de Chaudière-Appalaches.....	34
a. Ville de Rimouski (la Ville).....	35
b. Conférence régionale des Élus du Bas-Saint-Laurent (le CREBSL).....	36
c. MRC de la Matanie et MRC de la Matapédia (les MRC).....	37
3.5 – La région de Montréal – Québec (Rive-Nord) et de la Mauricie.....	37
a. Ville de La Tuque.....	37
b. Transports adaptés collectifs du Haut-Saint-Maurice (TACHSM) et Autobus Chevrette inc. (Chevrette).....	38
c. Handicap Soleil.....	39
d. Martine Ouellet, Députée de Vachon.....	39
3.6 – La région du Centre du Québec et Thetford Mines.....	39
a. La Ville de Thetford Mines (Thetford).....	40
b. MRC des Appalaches.....	41
c. Les Entreprises Serge Tanguay inc. (Autobus A1).....	41
IV - LE DROIT.....	42

V - L'ANALYSE ET LES MOTIFS	44
5.1 – Les demandes d'un moratoire ou de la suspension des demandes d'Orléans	44
5.2 – La rentabilité des services interurbains offerts par Orléans	45
5.3 – L'Interfinancement entre les lignes rentables et non rentables	47
5.4 – Les besoins de la population	48
5.5 – L'interrelation des besoins de la population et de la rentabilité des services exploités.....	48
5.6 – La solution retenue	49
VI – LES CONCLUSIONS	50
LE DISPOSITIF.....	52
Annexe 1, Les intervenant(e)(s)	54
Annexe 2, Publications des demandes	54
Annexe 3, Déclaration d'ouverture des audiences	54
Annexe 4, Liste des témoins entendus à l'audience,	54
Annexe 5, Liste des mémoires déposés à l'audience	54
Annexe 6, Décision rendue séance tenante, Ordonnance de la confidentialité	54
Annexe «A» Grilles horaires.....	54
Annexe «B» Grilles tarifaires.....	54
Certificats des permis (6)	54
Avis de recours.....	54

DÉCISION

I - LES DEMANDES

1.1 — Les demandes de modification d’horaire ou de fréquence et suppressions partielles et totales de services

[1] Le 9 mai 2014, Autocars Orléans Express inc. (Orléans) dépose à la Commission des transports du Québec (la Commission) des demandes de modification d’horaire ou de fréquence, demandes de suppressions partielles et totales de services interurbains (les demandes), concernant ses permis de transport par autobus, transport interurbain, portant les numéros 8-M-000882-006D, 8-M-000882-008B, 8-M-000882-013D, 8-M-000882-024D, 8-M-000882-045D, 8-M-000882-046D, 8-M-000882-055A, 8-M-000882-056A, 8-M-000882-057A, 8-M-000882-058A, 8-M-000882-059B, 8-M-000882-060A, 8-M-000882-061A, 8-M-000882-062A, 8-M-000882-064A, 8-M-000882-065A, 8-M-000882-066A et 8-M-000882-0067B (les permis).

[2] Pour l’essentiel, Orléans demande à la Commission, de réduire la fréquence de ses horaires, d’arrêter la desserte de certaines municipalités, soit plus d’une centaine de points intermédiaires sur l’ensemble de son réseau et de supprimer totalement les services entre Trois-Rivières et La Tuque et entre Thetford Mines et Victoriaville.

[3] Les demandes ont été affichées dans les autocars d’Orléans du 1^{er} au 8 mai 2014 et également sur son site Internet www.orleansexpress.com.

[4] À la suite de l’affichage, Orléans renonce à mettre en vigueur les horaires demandés dans les délais prévus et consent à ce que toutes les demandes soient publiées sur le site Internet de la Commission www.ctq.gouv.qc.ca, afin que celle-ci puisse disposer de l’ensemble des demandes à la suite à leur publication et de la tenue d’audiences publiques.

[5] Deux publications ont été faites respectivement le 15 mai 2014 et le 29 mai 2014. Les demandes publiées sont reproduites à l’**Annexe 2** de la décision.

[6] 171 interventions ont été reçues à la Commission suite à la publication des demandes.

[7] Les demandes visent un vaste territoire au Québec, soit les corridors interurbains situés entre Montréal et les régions de la Montérégie; du Centre-du-Québec; Trois-Rivières et de la Mauricie; Québec et la région de la Capitale-Nationale; de la région Chaudière-Appalaches; Rimouski et de la région du Bas-Saint-Laurent de même que celle de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

[8] Orléans demande de réduire ses services de transport interurbain sur presque tous les corridors autorisés par ses permis sauf le corridor Montréal – Québec express, de réduire la fréquence de ses horaires, afin d’exploiter des services interurbains express et semi-express, de supprimer des services locaux dans plus d’une centaine de municipalités situées tout au long des lignes exploitées et de supprimer totalement les services interurbains entre Trois-Rivières et La Tuque et entre Thetford Mines et Victoriaville.

1.2 — Les audiences publiques de la Commission

[9] En raison du grand nombre d’intervenants touchant l’ensemble des territoires visés dans les demandes, la Commission a tenu dans les régions cinq audiences publiques, à Gaspé le 26 août 2014, à Carleton-sur-Mer le 27 août 2014, à Rimouski le 28 août 2014, à Trois-Rivières le 3 septembre 2014, à Thetford Mines le 4 septembre et finalement deux audiences publiques à Québec, les 11 et 12 septembre 2014 (l’audience).

[10] La Commission a également élargi le déroulement des audiences afin de permettre à toute personne ou organisme intéressé, de pouvoir faire valoir ses observations et produire un mémoire à tout endroit de son choix, aux lieux des audiences tenues¹.

[11] Plus de 350 personnes ou organismes ont assisté à l’audience, 73 témoins ont été entendus², 30 mémoires ont également été déposés à l’audience³.

[12] Un grand nombre d’interventions écrites détaillées et motivées, des résolutions écrites des municipalités ainsi que d’autres mémoires, font également partie du dossier, bien qu’ils n’ont pas été entendus ou produits au cours de l’audience. La Commission les a considérés.

¹ *Déclaration d’ouverture des audiences*, **Annexe 3**, jointe à la décision.

² Liste des *témoins entendus* à l’audience, **Annexe 4**, jointe à la décision.

³ Liste des *mémoires déposés* à l’audience, **Annexe 5**, jointe à la décision.

1.3 — Les demandes accessoires

[13] Orléans a déposé en preuve au cours de l'audience de nombreux documents et tableaux de nature économique et financière en appui à sa demande⁴. Tous ces documents sont publics.

[14] Lors de l'audience du 3 septembre 2014, à Trois-Rivières, Orléans a demandé de déposer sous le sceau de la confidentialité un document identifié «*Embarquements et débarquements par points de services – 2013*». La Commission a refusé d'accorder la confidentialité du document.

[15] Par ailleurs, lors de la journée d'audience du 4 septembre à Thetford Mines, Orléans a déposé ce document sans en demander la confidentialité⁵. Ce document est donc public.

[16] Lors de cette même journée d'audience, Orléans a demandé la confidentialité de cinq nouveaux documents. Les documents ont été exhibés et remis à la Commission pour examen sommaire.

[17] La Commission les a mis sous scellés jusqu'à ce qu'elle dispose de la demande de confidentialité. La Commission a ajourné ce débat à Québec le 11 septembre, pour permettre à Orléans de faire la preuve, si elle le désire, que ces documents doivent être déclarés confidentiels, notamment une preuve de dommages certains et prévisibles si ces documents sont déposés et rendus public.

[18] Lors de la journée d'audience du 11 septembre 2014, Orléans a présenté cette preuve.

[19] La Commission a rendu séance tenante, une ordonnance de confidentialité concernant ces documents.

[20] Un sixième document a également fait l'objet de l'ordonnance de confidentialité lors de l'audience.

[21] La décision rendue oralement à l'audience est reproduite intégralement à l'**Annexe 6** de la présente décision.

[22] Les six documents ont été déposés sous les cotes C-1 à C-6 sous le sceau de la confidentialité et mis sous scellés⁶.

⁴ Pièces déposées, D-1 (cinq clés USB, plus de 300 pages) à D-14. Documents publics

⁵ Pièce déposée D-3.

⁶ Les pièces déposées C-1 à C-6 sont **confidentielles** et **mises sous scellés**.

II - LA PREUVE D'ORLÉANS

[23] Orléans a échelonné sa preuve générale et particulière sur chaque corridor visé dans les demandes, lors des audiences tenues dans les régions.

[24] Elle a également produit une documentation importante et mis en preuve les éléments économiques et financiers au soutien de ses demandes et propose un plan de redressement articulé à ses besoins.

[25] Marc-André Varin, vice-président Développement des affaires, marketing et communications de Kéolis Canada et Denis Andlauer, président et chef de direction de Kéolis Canada ont été entendus à l'audience.

[26] Orléans est une filiale du Groupe Orléans Express inc., elle-même filiale de Kéolis Canada inc.

[27] La demande est présentée en raison de la baisse d'achalandage sur les lignes exploitées, d'une diminution des revenus d'exploitation, des déficits d'exploitation générés sur l'ensemble des corridors, sauf celui du Corridor Montréal – Québec express, d'une perte financière nette sur l'ensemble du réseau exploité de 3,4 M\$ pour l'année 2013 et d'une prévision d'une perte de 5 M\$ pour l'année 2014.

[28] Selon Orléans la situation est critique et urgente. Elle doit prendre immédiatement les mesures nécessaires pour redresser la situation et protéger les services interurbains existants sur l'ensemble du réseau tout en conservant un service réduit en régions, afin de retrouver, au moyen d'un plan de redressement articulé et efficace, la rentabilité sur l'ensemble de ses opérations.

[29] Orléans demande donc que la Commission intervienne rapidement et autorise les modifications demandées.

[30] Pour elle, il s'agit d'une situation intérimaire d'au plus 12 mois. Pendant cette période, des solutions devront être trouvées et appliquées avec les autorités concernées au niveau gouvernemental, municipal et avec les partenaires de l'industrie du transport interurbain, public et privé, afin d'implanter avec les régions concernées, un plan durable assurant la pérennité d'un transport interurbain mieux structuré et adapté au transport interurbain d'aujourd'hui.

[31] Orléans déclare que dans la situation actuelle, elle ne pourra maintenir ses services bien longtemps, si les modifications demandées ne sont pas acceptées par la Commission.

[32] Orléans désire continuer à donner les services interurbains sur l'ensemble du territoire desservi. C'est sa vocation première.

[33] Elle demande de mettre en place son plan de redressement et maintenir une grande partie de son réseau.

[34] Elle demande de plus, l'aide et l'appui de tous les niveaux gouvernementaux et municipaux, des partenaires de l'industrie et des usagers, pour réaliser une concertation efficace assurant au transport interurbain sa survie dans le contexte économique actuel.

[35] Suite à la demande de la Commission, Orléans a rajouté dans les données financières déposées, les revenus et les dépenses générés par le transport des colis, et ce sur l'ensemble des lignes opérées.

[36] Orléans exploite un service de transport par colis dans le cadre d'une entente commerciale à participation avec plusieurs autres transporteurs par autobus, sous la bannière « EXPEDIBUS ».

[37] Les revenus propres de ce transport apparaissent aux états des résultats de Kéolis Canada et ont été rattachés aux revenus d'Orléans avec les dépenses s'y rapportant.

[38] Ces revenus ne sont pas inclus dans les chiffres apparaissant ci-après dans la rubrique « les corridors interurbains visés par les demandes », mais sont comptabilisés aux états des résultats d'Orléans et considérés par la Commission.

2.1 – Les corridors interurbains visés par les demandes

[39] Orléans a fait dans chacune des cinq régions visitées, le bilan de ses opérations sur les corridors exploités. Une vaste documentation et les données de l'exploitation ont été produites et expliquées à l'audience⁷.

[40] La Commission va les résumer. Tous les détails des données sont reproduits dans les documents de présentation d'Orléans sur le Site Internet de la Commission.

⁷ Pièces déposées, D-1 — Gaspé et Carleton, Rimouski, Trois-Rivières et Thetford Mines.

Note : Les pièces sont publiées intégralement sur le site Internet de la Commission pour consultations.

Onglet : Audiences publiques Autocars Orléans Express inc. www.ctq.gouv.qc.ca

a. Les corridors Nord et Sud de la Gaspésie

[41] Orléans exploite actuellement deux corridors Nord et Sud de Gaspé à Rimouski en raison de deux aller-retour quotidiens de chaque côté de la péninsule, d'un aller-retour Sainte-Anne-des-Monts à Rimouski (5 jours par semaine) et d'un aller-retour quotidien de Carleton à Rimouski.

[42] En plus des terminaux de Rimouski et Gaspé, Orléans dessert plus d'une quarantaine de municipalités sur le parcours Nord et plus d'une quarantaine de municipalités sur le parcours Sud, comme points intermédiaires. Le nombre de points intermédiaires varie selon les horaires et la fréquence des parcours en vigueur.

[43] Orléans offre également une tarification préférentielle pour les déplacements intra-Gaspésie de 35 % de moins que le prix de référence du reste de son réseau.

[44] Sur l'ensemble des corridors Nord et Sud de la Gaspésie (Rimouski – Gaspé), le nombre de passages entre les années 2010 à 2013 a légèrement diminué. Le nombre de voyages a également diminué. Pour cette même période, les revenus ont diminué de 2,1 M\$ en 2010 à 1,9 M\$ en 2013.

[45] Les pertes d'exploitation sur les deux corridors sont 3 573 653 \$ en 2013.

[46] Orléans propose d'offrir un aller et un retour quotidien entre Rimouski et Gaspé sur le parcours Nord et un aller et un retour quotidien entre Rimouski et Grande Rivière sur le parcours Sud.

[47] Sur le parcours Nord, les points intermédiaires qu'elle désire desservir entre Rimouski et Gaspé, sont Rivière-au-Renard, Grande-Vallée, Mont-Louis, Sainte-Anne-des-Monts et Matane.

[48] Sur le parcours Sud, les points intermédiaires qu'elle désire desservir entre Rimouski et Grande-Rivière, sont Mont-Joli, Amqui, Matapédia, Carleton, Paspébiac⁸ et Chandler.

[49] Orléans vise donc sur ces deux parcours un service semi-express en réduisant la fréquence et en supprimant plusieurs points de service intermédiaires, afin d'améliorer la durée du parcours en le réduisant à environ six heures au Nord comme au Sud, au lieu de huit à neuf heures selon les parcours actuels.

⁸ Orléans a amendé ses demandes pour ajouter Paspébiac sur le parcours Sud. Audience de Carleton, le 27 septembre 2014.

b. Les corridors du Bas-Saint-Laurent et Chaudière-Appalaches

[50] Il s'agit des corridors entre Montréal, Québec et Rimouski. (excluant le service express entre Montréal et Québec).

[51] Le premier corridor concerné vise les services entre Montréal et Rimouski et les points intermédiaires Lévis, Rivière-du-Loup, Cacouna, l'Île-Verte, Trois-Pistoles, Saint-Simon, Saint-Fabien et Le Bic, selon les horaires et la fréquence des parcours en vigueur.

[52] Le second corridor concerné vise les services entre Québec et Rimouski et les points intermédiaires Lévis, Lauzon, Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-mer, Montmagny, Cap-St-Ignace, l'Islet-sur-mer, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, La Pocatière, Saint-Philippe-de-Néri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène-de-Kamouraska, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Rivière-du-Loup, Cacouna, l'Île-Verte, Trois-Pistoles, Saint-Simon, Saint-Fabien et Le Bic en partie en service semi-express ou en partie en service local, selon les horaires et la fréquence des parcours en vigueur.

[53] Orléans exploite actuellement en direction Est, neuf départs quotidiens, dont deux de Montréal (sans transfert à Québec) et sept de Québec. Ces services se font en semi-express ou local en fonction des horaires et de la fréquence en vigueur.

[54] En direction Ouest, de Rimouski ou de Rivière-du-Loup, huit départs quotidiens sont effectués vers Québec et un vers Montréal (sans transfert à Québec), en services semi-express ou local, selon les horaires et la fréquence des parcours en vigueur.

[55] Sur l'ensemble du corridor Montréal, Québec et Rimouski, le nombre de passages entre les années 2010 à 2013 a diminué. Le nombre de voyages a augmenté légèrement. Pour cette même période, les revenus ont diminué de 7,153 M\$ en 2010 à 6,160 M\$ en 2013.

[56] Les pertes d'exploitation du corridor sont de 5 500 894 \$ en 2013.

[57] Orléans propose d'offrir un aller et un retour quotidiens entre Montréal et Rimouski avec l'ajout d'un service additionnel au retour entre Lévis et Montréal.

[58] Sur ce parcours, les seuls points intermédiaires desservis sont Rivière-du-Loup et Lévis.

[59] Sur le corridor Québec — Rimouski, Orléans propose d'offrir en direction Est, quatre départs de Québec à Rivière-du-loup dont trois se rendront à Rimouski. Deux de ces parcours arrêteront également à Montmagny, La Pocatière et Trois-Pistoles.

[60] Sur ce même corridor, en direction Ouest, trois départs de Rimouski et un quatrième de Rivière-du-Loup, dont un parcours s'arrêtera à Trois-Pistoles, La Pocatière et Montmagny.

[61] Orléans vise donc sur ces parcours un service semi-express en réduisant la fréquence et en supprimant plusieurs points de service intermédiaires, afin d'améliorer la durée des parcours et desservir les points intermédiaires où l'achalandage le justifie.

c. Les corridors Montréal — Québec — Rive-Nord et la Mauricie

[62] Il s'agit des corridors entre Montréal, Trois-Rivières et Québec sur la Rive-Nord et entre Trois-Rivières et La Tuque.

[63] Orléans demande en premier lieu la suppression totale du service entre Trois-Rivières et La Tuque.

[64] Orléans exploite actuellement ce corridor en raison d'un départ et d'un retour quotidien sept jours/semaine, un service additionnel le dimanche et un service partiel entre Trois-Rivières et Grand-Mère tous les jours, sauf le dimanche.

[65] Sur l'ensemble du corridor Trois-Rivières — La Tuque, le nombre de passages entre les années 2010 à 2013 a diminué. Le nombre de voyages a légèrement diminué. Pour cette même période, les revenus ont diminué de 0,225 M\$ à 0,204 M\$ en 2013.

[66] Les pertes d'exploitation du corridor sont de 361 522 \$ en 2013.

[67] Orléans demande donc l'abandon complet de ce service.

[68] Orléans demande en second lieu de réduire les fréquences sur le corridor entre Montréal, Trois-Rivières et Québec sur la Rive-Nord et de donner un service semi-express principalement entre ces trois villes et restreindre en presque totalité les points intermédiaires sur les parcours.

[69] Orléans exploite actuellement en direction Est, dix départs quotidiens semi-express, dont deux incluent des services locaux entre Repentigny et Trois-Rivières (10 municipalités) et entre Trois-Rivières et Québec (12 municipalités).

[70] En direction Ouest, cinq départs quotidiens de Québec incluant neuf départs quotidiens de Trois-Rivières, en services semi-express et un service local incluant les 22 municipalités décrites au paragraphe précédent, le tout selon les horaires et la fréquence des parcours en vigueur.

[71] Sur l'ensemble du corridor (sans considérer Trois-Rivières — La Tuque), le nombre de passages entre les années 2010 à 2013 a diminué. Le nombre de voyages a diminué. Pour cette même période les revenus ont diminué de 4,133 M\$ en 2010 à 3,501 M\$ en 2013.

[72] Les pertes d'exploitation du corridor sont de 2 400 007 \$ en 2013.

[73] Orléans propose six allers quotidiens en direction Est entre Montréal – Trois-Rivières — Québec et cinq retours quotidiens entre Québec – Trois-Rivières – Montréal, en service semi-express, sans points intermédiaires, sauf un parcours avec arrêt à Louiseville dans les deux sens, trois parcours avec arrêts à Laval, Terrebonne et Repentigny et un avec arrêt à Berthierville.

[74] Orléans vise donc sur ces parcours un service semi-express en réduisant la fréquence, en supprimant plusieurs points de service intermédiaires, afin d'améliorer la durée des parcours et desservir les points intermédiaires où l'achalandage le justifie.

d. Le corridor Montréal — Thetford Mines — Centre du Québec

[75] Il s'agit des corridors entre Montréal et Saint-Hyacinthe – Drummondville — Victoriaville — Thetford Mines.

[76] Sur ce corridor, une tarification préférentielle de moins 20 % du tarif régulier est appliquée.

[77] Orléans demande en premier lieu la suppression totale du service entre Thetford Mines et Victoriaville.

[78] Elle justifie cette demande de suppression totale de service en raison du peu d'achalandage sur cette partie du parcours et des coûts d'opération qui en découlent.

[79] Selon Orléans, seulement quelques passagers embarquent et débarquent à Thetford Mines chaque jour, souvent entre trois et cinq personnes, en moyenne tout au long de l'année.

[80] Orléans demande en second lieu de réduire les fréquences sur l'ensemble de ce corridor, afin de donner un service semi-express entre Montréal – Saint-Hyacinthe – Drummondville et Victoriaville et restreindre en presque totalité les points intermédiaires sur les parcours.

[81] Orléans exploite actuellement en direction Est, six départs quotidiens semi-express de points différents selon les fréquences et horaires en vigueur, dont deux incluent des services locaux, en partie, dans 25 municipalités situées tout au long du parcours.

[82] En direction Ouest, sept départs quotidiens semi-express de points différents selon les fréquences et les horaires, dont trois incluent des services locaux, en partie, dans 25 municipalités situées tout au long du parcours.

[83] Sur l'ensemble du corridor, le nombre d'embarquements entre les années 2011⁹ à 2013 a augmenté légèrement. Le nombre de voyages a également augmenté légèrement. Les revenus ont augmenté de 0,983 M\$ à 1,054 M\$ en 2013.

[84] Les pertes d'exploitation du corridor sont de 717 096 \$ en 2013.

[85] En plus de demander la suppression du service entre Thetford Mines et Victoriaville, Orléans propose six départs quotidiens en direction Est de Montréal dont trois parcours express à Drummondville, trois semi-express à Saint-Hyacinthe – Drummondville, incluant deux semi-express à Victoriaville.

[86] Cette même fréquence et ce même parcours est demandé en direction Ouest.

[87] Orléans vise donc sur ces parcours un service express à Drummondville et semi-express aux autres points en réduisant la fréquence, en supprimant plusieurs points de service intermédiaires, afin d'améliorer la durée des parcours et desservir les points intermédiaires où l'achalandage le justifie.

2.2 – Les éléments économiques et financiers soutenus par Orléans

[88] Pour Orléans, les pertes d'exploitation décrites précédemment sont le résultat d'un ensemble de circonstances multiples qui sont en relations avec des éléments de nature économique et financière, qui la touchent directement.

⁹ Note : Orléans a acquis en 2011 cette ligne d'un autre transporteur interurbain. Les données ont été comptabilisées à partir de la date d'acquisition.

[89] Orléans rappelle que selon les résultats financiers des opérations interurbaines en 2013, elle a subi pour la première fois de son histoire une perte financière (avant impôt) de 3,478 M\$¹⁰.

[90] La situation rencontrée en 2013, n'est pas un accident de parcours, mais le résultat de tendances qui, selon son analyse, se sont manifestées au cours des quatre dernières années et vont augmenter dans le futur.

[91] D'ailleurs, les prévisions actualisées au 31 août 2014 selon les données réelles connues, et provisionnées au 31 décembre 2014, démontrent que la perte financière en 2014 sera de l'ordre de 4,852 M\$¹¹.

[92] Historiquement, les opérations d'Orléans ont pu être profitables en raison des profits importants générés par l'exploitation du corridor Montréal – Québec express.

[93] Par le jeu de l'interfinancement les profits générés par ce corridor compensaient les pertes d'exploitations des autres lignes.

[94] Différents facteurs économiques sont venus au cours des dernières années changer les données.

[95] Selon elle, le modèle d'affaires existant n'est plus adéquat pour maintenir l'offre de service au niveau actuel.

[96] La baisse de l'achalandage sur l'ensemble du réseau est un facteur déterminant.

[97] Orléans vit depuis les dernières années une baisse d'achalandage constante, passant de plus de 1,200 M passagers en 2007 à 1,015 M passagers en 2013¹².

[98] L'achalandage s'est dégradé de 3 % en cumul depuis 2012. Orléans anticipe une baisse de 4 % pour 2014.

[99] Bien que la variation de l'achalandage peut être différente et de moindre importance dans certaines régions, la perte de l'achalandage est plus importante sur les corridors les plus achalandés, plus particulièrement sur le corridor le plus rentable et le plus achalandé, soit Montréal – Québec express.

¹⁰ Pièce déposée D-1 Gaspé, page 11.

¹¹ Pièce déposée D-7.

¹² Pièce déposée D-1 Thetford Mines, page 13.

[100] Entre 2009 et 2014, le nombre de passages sur ce corridor est passé de 593 106 passages à 503 164 passages, soit une baisse de 89 942 passages, représentant une baisse de 15,16 %.

[101] Les revenus sont passés de 21,4 M\$ en 2009 à 19,2 M\$ en 2013, représentant une baisse de 2,2 M\$, soit -10,44 %, alors que les coûts ont augmenté de 8,4 %¹³.

[102] Pour Orléans, différentes raisons peuvent expliquer ces baisses d'achalandage.

[103] Le contexte économique général influence directement l'achalandage.

[104] Par exemple, le taux de motorisation de la population au Québec, selon les données disponibles, a augmenté de 20,9 % entre 1993 et 2012, pour un parc automobile représentant 552 véhicules par 1 000 habitants¹⁴.

[105] L'augmentation du parc automobile ne favorise pas, selon Orléans, la croissance de l'achalandage du transport interurbain, car, beaucoup d'usagers comparent le temps de transport par autobus et son coût avec celui de l'automobile, avant de choisir le type de transport à utiliser, et ce, malgré qu'une partie des usagers ne possède pas de véhicule automobile.

[106] Pour augmenter l'achalandage, il faut mettre en priorité le temps de transport et son coût.

[107] L'achalandage est également à la baisse en raison de la concurrence avec les autres modes de transport.

[108] Orléans est en concurrence quotidienne avec Via Rail sur le corridor Montréal – Québec. Ce transporteur offre des services à rabais pouvant aller jusqu'à 29 \$ le passage entre Montréal – Québec.

[109] Via Rail est subventionnée par le Gouvernement fédéral. Sur la ligne Québec – Montréal — Ottawa, elle reçoit une subvention de 44,63 \$ par voyageur¹⁵.

[110] Orléans subit aussi la concurrence quotidienne du « covoiturage organisé » et ce sur la plupart des corridors exploités.

¹³ Pièce déposée D-1 Thetford Mines, page 15.

¹⁴ Pièce déposée D-1 Gaspé, page 41. Source SAAQ, Compilation Transport 2000 Québec.

¹⁵ Pièce déposée D-5.

[111] Le covoiturage visé n'est pas celui d'une *personne qui effectue, sur un même trajet, lorsque les seuls frais de transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise*¹⁶, mais celui offert sur Internet par des courtiers ou agences qui reçoivent une rémunération directe ou indirecte.

[112] Orléans a mis en preuve plusieurs sites Internet où de tels services sont offerts dans toutes les régions où elle donne des services interurbains¹⁷.

[113] D'ailleurs, des agents d'Orléans sont venus témoigner¹⁸ en affirmant que les embarquements pour le covoiturage se font régulièrement sur les lieux mêmes des terminaux locaux d'Orléans exploités par leurs agents et que leur salle d'attente est parfois même utilisée.

[114] Le covoiturage organisé est majeur sur le corridor Montréal – Québec. Orléans en subit directement les conséquences.

[115] Orléans se réfère entre autres à la demande de permis interurbain en 2013 par un nouveau transporteur qui a estimé le nombre d'utilisateurs du covoiturage sur ce corridor à plus de 160 000 personnes par année¹⁹.

[116] Elle a fait ses propres analyses et a évalué ce marché à plus de 166 000 personnes par année.

[117] Ce nombre représente 8,5 autocars par jour remplis à pleine capacité sur le corridor Montréal – Québec.

[118] Orléans offre actuellement 17 départs entre Montréal et Québec dans les deux sens tous les jours.

[119] Par ailleurs, elle a perdu près de 90 000 clients sur ce même corridor au cours des années.

[120] Orléans a mis de l'avant en 2012 un circuit Québec – Montréal pour étudiants au prix de 25 \$ taxes comprises, le vendredi et le dimanche.

[121] Cette expérience pilote est un succès et a permis, selon elle, de récupérer une partie de la clientèle étudiante qui avait opté pour le covoiturage. On préfère certes un autocar moderne avec Wi-Fi et avec espace pour les bagages, à une automobile avec quatre ou cinq personnes à bord, avec leurs bagages.

¹⁶ Alinéa 3, article 36, *Loi sur les transports*, L.R.Q. c. T-12 (la *Loi*).

¹⁷ Pièces D-1, Gaspé, Carleton, Rimouski, Trois-Rivières et Thetford Mines, *pages variées*.

¹⁸ Baie-Des-Sables et Carleton.

¹⁹ Pièce déposée D-1 Gaspé, page 43. *Source : Interforce Marketing, juillet 2013.*

[122] Le prix du covoiturage entre Montréal et Québec est normalement de 15 \$ pour le covoiturer et 5 \$ pour le courtier ou l'agence Internet, pour un total de 20 \$ sans taxes.

[123] Orléans peut atténuer une partie de sa perte d'achalandage en offrant certains rabais à sa clientèle étudiante, mais ne peut le faire sur l'ensemble de ce corridor à tous les usagers.

[124] Orléans rappelle que chaque passager débourse environ un coût moyen de près de 50 \$, avec taxes, entre Montréal et Québec. Près de 30 % de ce coût, avant taxes, va directement financer les déficits d'opération de toutes les autres lignes exploitées par Orléans.

[125] Actuellement, c'est le passager du corridor Montréal – Québec qui subventionne directement les coûts des lignes déficitaires dans les autres régions.

[126] Orléans est dans une impasse, car elle ne peut concurrencer agressivement les concurrents sur la ligne Montréal – Québec et supporter en même temps les déficits des autres lignes.

[127] L'interfinancement a pu fonctionner dans le passé, mais il devient maintenant impossible depuis 2013 d'assurer un service de transport interurbain qui fait ses frais sur l'ensemble du réseau.

[128] Pour Orléans, c'est impossible de conserver des parts de marché en augmentant les tarifs, même sur les lignes de haut achalandage.

[129] Orléans rappelle également que le transport interurbain qu'elle exploite n'est pas subventionné contrairement aux autres systèmes de transport par autobus, soit les transports collectifs québécois, les C.I.T., les sociétés de transports municipales, les Régies intermunicipales, sans compter les sociétés de transport en commun et le transport ferroviaire de Via Rail Canada.

[130] Des programmes d'aide au transport, administrés par le Ministère des transports du Québec (MTQ) existent, mais peu ou pas de subventions ont été accordées aux entreprises de transport privées, telles qu'Orléans²⁰.

[131] D'ailleurs, Orléans rappelle que ses demandes de subventions en 2013 ont été refusées²¹.

²⁰ Pièce déposée D-11 (audience du 11 septembre) : Orléans a obtenu en cours d'audience le 4 septembre 2014, une subvention d'urgence de Ministère des Transports du Québec, au montant de 450 000, suite à la demande d'Orléans en date du 26 juin 2014. Les subventions visent certaines routes déficitaires, et sont sujettes à des conditions.

[132] Orléans reconnaît, suite aux questions de la Commission, qu'elle bénéficie de l'accès à l'ensemble du réseau routier du Québec, un réseau subventionné par l'État, mais déclare payer, comme propriétaire de véhicules lourds, les droits de circulation qui lui sont applicables.

[133] Orléans prétend que si le marché des subventions lui était plus facilement accessible et de façon plus substantielle, elle pourrait régulariser sa situation et réduire ses pertes financières, tout en maintenant les services en régions.

[134] Comme autre option, elle suggère que si elle pouvait bénéficier d'une exemption des taxes de vente fédérales ou provinciales, comme en bénéficient actuellement les transporteurs municipaux ou collectifs, la situation pourrait aider à améliorer les services interurbains en régions.

[135] Actuellement, la perte financière en 2013 de 3,478 M\$ est une dure réalité qui entraîne une réaction claire des actionnaires. Orléans doit assurer sa rentabilité, sinon des mesures concrètes vont être prises.

[136] Pour Orléans, les choix sont minces et elle doit réagir immédiatement et prendre les mesures appropriées. Sa vocation est de faire du transport interurbain, elle a l'expertise pour le faire, mais ne peut le faire seule, sans l'aide des intervenants du milieu gouvernemental, du milieu municipal et des usagers actuels et futurs.

[137] De là vient le plan de redressement proposé²².

[138] Pour l'essentiel, Orléans doit, pour maintenir les services en régions, les réduire et limiter les dessertes locales et supprimer certains points intermédiaires. Elle doit prendre des mesures pour faire augmenter rapidement l'achalandage sur toutes les lignes, autant en régions que sur le corridor Montréal – Québec.

[139] Orléans doit réorganiser toute la logistique de son transport²³ en réduisant la durée de ses trajets pour attirer la clientèle qui opte actuellement pour l'automobile, en attirant la clientèle par un système informatique de réservation et en offrant certains rabais sur les journées ou périodes de moindre achalandage. Bref, elle doit trouver des solutions appropriées pour revenir à une opération rentable sur l'ensemble du réseau, tout en tentant de maintenir les services régionaux.

²¹ Pièce déposée D-10, lettre du MTQ du 20 décembre 2013.

²² La Commission y reviendra plus en détail ultérieurement dans la décision.

²³ Sa «réingénierie».

[140] Bien plus, cette restructuration ne doit pas se limiter à des réductions d'horaires ou à des suppressions de services, mais aller beaucoup plus loin dans sa réorganisation logistique et prendre d'autres mesures sur l'ensemble de ses opérations et sur l'ensemble du réseau exploité.

[141] Orléans doit rationaliser tout son réseau et viser, en plus de réduire ses horaires et fréquences, à arrimer ses services avec des services de transport collectifs régionaux ou locaux.

[142] Orléans doit avoir l'appui des régions et des autorités qui les gouvernent et leur demande une concertation et une coordination avec les autorités ou organismes qui organisent et planifient le transport collectif rural, régional et interrégional.

[143] Le but est d'assurer une cohérence et une complémentarité entre les services de transport collectif et le transport interurbain.

[144] Orléans vise également à obtenir un soutien financier au transport interurbain aux mêmes avantages, que ceux qui opèrent le transport collectif.

[145] Orléans désire se concentrer sur le corridor Montréal – Québec – Rimouski et travailler avec les régions pour développer et maintenir des services de transport collectif régionaux bénéficiant du soutien financier du MTQ.

[146] C'est le plan à développer avec ces partenaires.

[147] Orléans depuis le début de 2013, a suscité des rencontres avec les autorités municipales²⁴ régionales de la Gaspésie, du Bas-Saint-Laurent, de la région Chaudière-Appalaches, la Mauricie et du Centre- du-Québec.

[148] Lors de ces rencontres, elle a présenté l'état de sa situation et leur a demandé d'agir et de l'aider en implantant d'autres modes de transport collectif pour compléter le réseau actuel d'Orléans.

[149] Orléans a déposé un calendrier général des rencontres faites avec les représentants des régions au cours de l'année 2013²⁵.

[150] Tous les intervenants reconnaissent la précarité de la situation d'Orléans, mais demandent des délais pour trouver les meilleures solutions.

²⁴ Les CRE, (Conférences régionales des Élus).

²⁵ Pièce déposée D-2.

[151] Orléans estime que la situation actuelle est critique et qu'elle doit agir immédiatement pour arrêter les pertes d'exploitation et tenter de maintenir en partie certains services régionaux afin d'assurer la survie du réseau régional et du réseau national qu'elle exploite.

2.3 – Le plan de redressement proposé par Orléans

[152] Pour Orléans, la réduction des services n'est pas suffisante pour remédier seule au problème de rentabilité. Orléans désire aller plus loin dans une approche globale sur l'ensemble du réseau.

[153] Présenté sommairement lors de chacune des audiences en régions, et complété plus particulièrement à l'audience du 11 septembre à Québec avec toutes les données financières confidentielles²⁶, le plan de redressement d'Orléans se résume comme suit.

[154] Le premier élément est la réingénierie du réseau global. Bien que discuté précédemment, la réduction des services est un élément parmi les autres éléments de la réorganisation totale du réseau.

[155] À cela s'ajoute toute une nouvelle approche dans les ressources matérielles et humaines d'Orléans.

[156] Actuellement, Orléans applique un programme d'achat à long terme de ses autocars, en achetant un autocar à tous les mois sur un plan continu de cinq ans. Le programme est suspendu.

[157] Orléans compte réduire sa flotte de 61 autocars à 41 autocars dans le cadre du plan de redressement.

[158] Tous les autocars fonctionnent au carburant diesel et au gaz naturel. Orléans veut privilégier l'usage du second qui est à moindre coût.

[159] Orléans révisé actuellement ses conventions collectives, afin de maximiser la productivité des employés et améliorer leur performance.

[160] Orléans veut réduire les coûts d'exploitation reliés à l'hébergement des chauffeurs en régions et le dédoublement des autocars aux terminaux locaux le soir.

[161] L'objectif d'économie nette est de plus de 3 M\$, si le plan de redressement se réalise avec succès.

²⁶ Incluant les données **confidentielles**.

[162] Le deuxième élément est la réorganisation de la ligne Québec – Montréal Express afin de contrer la concurrence de Via Rail et du covoiturage.

[163] Pour ce faire, elle vise l'intégration complète, sous peu, du système de réservation par Internet sur l'ensemble du réseau et l'abandon des billets de passage ouverts, afin de maximiser l'achalandage des autobus par passage.

[164] Elle fera la promotion des départs moins achalandés, selon l'historique connu.

[165] Le troisième élément est la renégociation des frais de commission des agents et des coûts des terminaux appartenant à des tiers.

[166] Elle entrevoit la possibilité de passer à des frais de quai dans les gares desservies. Actuellement, plus de 50 % de ses coûts de commissions et de frais de quai vont à la Gare d'autocars de Montréal, administrée par l'Agence Métropolitaine de Montréal (AMT).

[167] Il est à noter que les transporteurs collectifs et municipaux ne déboursent aucun coût pour ces services.

[168] Le quatrième élément vise les tarifs. La Commission a déjà approuvé une hausse des tarifs de 3 %. En parallèle, Orléans va offrir des promotions pour attirer les clients.

[169] Le cinquième élément vise les coûts d'entretien en les intégrant en totalité dans l'opération y compris les frais de lavage des autocars.

[170] Orléans va procéder à la révision de tous les contrats d'achat principaux avec ses fournisseurs.

[171] Ce plan de redressement est global et, s'il est réussi, permettra de maintenir les services régionaux tels que ceux demandés et améliorera l'ensemble du réseau afin de permettre la survie d'Orléans.

[172] Mais ce ne sera pas suffisant si on veut maintenir l'offre de services en régions au niveau actuel, sans l'aide gouvernementale et des municipalités concernées.

[173] Selon Denis Andlauer, président et chef de la direction de Kéolis Canada, «*nous ne voulons pas la même issue que celle à laquelle nous avons été condamnés dans les Maritimes*»²⁷.

²⁷ Témoignage du 4 septembre à Thetford Mines.

[174] Selon lui, la solution dépendra également de la réponse des autorités gouvernementales et des autorités régionales à sa demande d'aide.

2.4 – La validation des données financières

[175] Orléans a produit un ensemble de documents contenant des informations financières. Ces documents sont déposés et publics. Ils sont cotés sous la cote « D ».

[176] En plus Orléans a déposé sous la cote « C »²⁸, six documents financiers lesquels sont visés par l'Ordonnance de confidentialité émise par la Commission le 11 septembre 2014.

[177] Ces documents comprennent l'État financier des résultats de l'année 2012 et 2013 du transport interurbain incluant tous les revenus de colis et autres revenus et les dépenses d'Orléans.

[178] Ils comprennent également la liste complète de tous les embarquements et les débarquements selon l'achalandage actuel de tous les points de service qui sont visés dans les nouveaux horaires proposés.

[179] Font aussi partie des documents, la consolidation financière détaillée de l'ensemble du plan de redressement proposé par Orléans, contenant tous les revenus prévus et toutes les dépenses. Cette consolidation couvre l'ensemble des opérations d'Orléans.

[180] Orléans a déposé la liste complète de tous les comptes commerciaux du transport de colis par points de services, comprenant le nombre d'expéditions et tous les revenus générés par le transport des colis.

[181] Orléans a déposé les détails des coûts réels des dépenses lui ayant permis d'établir le coût d'opération au kilomètre sur l'ensemble du réseau.

[182] Orléans a déposé l'ensemble des données financières permettant d'établir sa performance en 2013 sur la totalité du réseau exploité.

[183] Elles contiennent en plus toutes les données pertinentes de tout le corridor de Montréal – Québec Express.

Note : Autocars Acadien SEC a fermé l'ensemble du réseau interurbain au Nouveau-Brunswick, le 30 novembre 2012, suite à la décision du 7 août 2012 de la direction de l'entreprise de ne pas maintenir les services. Une décision de la *Commission de l'Énergie et des Services Publics du New-Brunswick*, rendue en date du 16 juillet 2010 avait accueilli en partie les demandes de ce transporteur.

²⁸ Pièces déposés, C-1 à C-6, **Confidentielles**.

[184] Malgré l'ordonnance rendue, les témoins entendus et les pièces produites l'ont été devant toutes les personnes présentes à l'audience du 11 septembre 2014 à Québec.

[185] La Commission les a examinées et analysées.

2.5 – Le consentement d'Orléans à se faire délivrer des permis selon les nouveaux horaires et les suppressions de services demandées

[186] Orléans consent, si la Commission lui accorde en totalité ou en partie les demandes, à ce qu'elle délivre de nouveaux certificats de permis pour remplacer les permis actuellement détenus visés aux demandes, en fonction des nouveaux horaires approuvés et des suppressions totales ou partielles, en autant qu'elle puisse faire valoir ses observations, si nécessaire, ultérieurement.

III - LA PREUVE DES INTERVENANTS

[187] 71 intervenants ont été entendus au cours des audiences dans les régions, soit 36 représentants des autorités gouvernementales (les députés), des autorités municipales (les Conférences Régionales des Élus (CRÉ), les Municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités et des élus), des représentants d'organismes couvrant différents secteurs économiques et sociaux, plus de 35 personnes et entreprises commerciales, et des usagers couvrant l'ensemble des différentes régions visées dans les demandes.

[188] Vu leur grand nombre, la Commission va les regrouper et faire par la suite des résumés détaillés de leurs propos.

[189] De façon générale, tous les intervenants reconnaissent la situation financière précaire d'Orléans et reconnaissent que le « statu quo » n'est pas une situation acceptable pour elle, en raison de ses déficits d'opération actuels.

[190] Cependant, les intervenants demandent à la Commission de rejeter les demandes, d'obliger Orléans à continuer le service actuel qu'ils considèrent comme un service « essentiel » et de décréter un moratoire afin de donner le temps aux autorités concernées, de trouver des solutions acceptables pour tous.

[191] Les intervenants économiques et commerciaux craignent que la suppression des services interurbains proposés ait des effets économiques percutants, notamment sur le transport des colis, car ce service est indispensable dans toutes les régions et

plus particulièrement en Gaspésie et le Bas-Saint-Laurent. Ce service assure une circulation normale des produits et fournitures nécessaires à leur commerce.

[192] Les intervenants représentant les autorités municipales et les transporteurs collectifs ou leurs sous-traitants déclarent ne pas être prêts à assurer les connexions avec les services proposés et certains estiment que cela pourra prendre plus de cinq ans pour trouver et implanter des solutions de rechange acceptables.

[193] Pour les usagers, c'est la fin d'un mode de vie basé sur un excellent service offert actuellement par Orléans pour se rendre à leur lieu de travail, pour obtenir des soins de santé et pour visiter leur famille ou leurs connaissances.

[194] De façon générale, les intervenants insistent pour qu'un service quotidien dans les deux sens dans tous les corridors visés dans les demandes soit maintenu pour tous les points actuellement desservis.

3.1 – Les interventions portant généralement sur l'ensemble du territoire visé

[195] Il s'agit des intervenants représentant les organismes ayant des observations au sujet de l'ensemble du territoire.

a. La Fédération des transporteurs par autobus du Québec (FTAQ)

[196] Pierre Maheux, président, et Luc Lafrance, directeur général, de la FTAQ, ont témoigné à Trois-Rivières.

[197] La FTAQ représente plus de 700 transporteurs par autobus au Québec dont les transporteurs interurbains, transporteurs en service nolisé, transporteurs scolaires et transporteurs collectifs.

[198] La FTAQ a produit un document intitulé « Compilation de l'achalandage sur le réseau de transport interurbain québécois, Période 2000 – 2013 »²⁹.

[199] L'étude donne un échantillonnage complet de l'achalandage du réseau québécois du transport interurbain pour la période visée.

[200] L'achalandage local a diminué de 47,0 % entre 2000 et 2013, pour un total de 279 608 passagers. L'achalandage interrégional a diminué de 6,1 % pour un total de 87 683 passagers avec des hausses et des baisses selon les années et a subi une diminution marquée depuis 2009 de 13,8 %.

²⁹ Étude préparée par Vecteurs 5, 6 juin 2014.

[201] L'achalandage total a varié à la hausse et à la baisse entre 2000 et 2013 et a chuté de 18,2 % depuis 2009, ce qui représente une perte de 367 291 passagers.

[202] Pierre Maheux présente le portait de l'entreprise qu'il dirige dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue³⁰.

[203] Son entreprise effectue le transport interurbain sur l'ensemble de l'Abitibi-Témiscamingue. Il opère le corridor principal entre Montréal et l'Abitibi, son corridor principal et huit corridors interrégionaux.

[204] Seul le corridor principal est rentable. Il est partenaire avec six organismes municipaux pour compléter ses corridors secondaires. L'entreprise bénéficie d'une subvention de 50 000 \$, par année sur un de ses corridors régionaux.

[205] La FTAQ croit que l'industrie du transport interurbain est actuellement rendue à un point critique en raison de la baisse d'achalandage et de l'augmentation des coûts d'exploitation.

[206] L'industrie fait face à un dilemme entre le volet économique, qui a ses règles de rentabilité, et l'intérêt public qui vise à desservir adéquatement la population, en lui offrant des services qui répondent à ses besoins à la grandeur des territoires couverts.

[207] La FTAQ estime que le Gouvernement doit ouvrir le financement du transport collectif à l'industrie privée, car les règles de l'interfinancement ne suffisent plus à maintenir les services actuels.

[208] L'industrie possède l'expertise nécessaire pour répondre adéquatement aux besoins de la population desservie, mais doit être en mesure d'avoir une aide financière adéquate pour satisfaire la demande et exploiter de façon rentable les services interurbains.

[209] L'entreprise privée est la mieux placée pour faire affaires avec les transporteurs collectifs dans le cadre d'un nouveau modèle d'affaires qui doit s'inscrire dans l'implication des administrations régionales et des transporteurs en place, par un financement adéquat.

[210] Les transporteurs collectifs utilisent principalement les transporteurs privés pour assurer leurs services. Ils sont rarement propriétaires des équipements de transport utilisés.

³⁰ Pièce déposée I-19, Autobus Maheux.

[211] C'est pour la FTAQ la dernière opportunité de maintenir l'intégralité de la mobilité des personnes sur tout le territoire.

b. Conférences régionales des élus du Québec (CRÉ)

[212] Jean Fortin est Maire de Baie-Saint-Paul et président du CRÉ. La Commission l'a entendu à Thetford Mines. Il est accompagné de Benoit Bazinet, agent de développement commercial pour le CRÉ et le CRÉGIM (Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine).

[213] Le CRÉ est formé des 21 présidents des Conférences régionales des élus des différentes régions du Québec. Leur mémoire est déposé à l'audience³¹.

[214] Le CRÉ propose neuf avis et recommandations, lesquels apparaissent dans leur mémoire.

[215] Pour l'essentiel, le CRÉ propose que l'analyse de la situation et la mise en œuvre de solutions se fassent avec la participation du CRÉ et de l'organisme régional reconnu en matière de transport dans chaque région concernée.

[216] Le CRÉ demande à la Commission de statuer et de reconnaître le caractère essentiel des services de transport interurbain par autocar. Le plan de redressement proposé par Orléans porte atteinte à la mobilité des personnes, sans pour autant avoir le support des systèmes régionaux de transport.

[217] Le CRÉ est d'avis qu'il est économiquement souhaitable d'impliquer les régions, les MRC et les municipalités pour planifier un modèle d'affaires en transport interurbain.

[218] Le CRÉ ignore les délais nécessaires pour réaliser cette réorganisation. Peut-être de trois à cinq ans ou plus vite. Le délai dépendra du niveau d'organisation actuel des régions.

[219] Pour le moment, les demandes d'Orléans sont, selon lui, prématurées. Pour cette raison, la Commission devrait les rejeter.

[220] Benoit Bazinet suggère de s'inspirer des modèles existants, notamment celui de la Norvège.

³¹ Pièce déposée I-26.

[221] Ce système est, selon lui, un compromis entre la réglementation au Québec et le libre marché américain, lequel est basé sur une décentralisation de l'octroi des permis, une coopération « marketing » entre transporteurs par autocars, l'achat de services interurbains pour compléter les lignes locales du transport collectif et un financement public en appui à l'industrie.

[222] Il reconnaît qu'on ne possède pas de bilan ou d'étude sur le rendement du système exploité dans ce pays.

c. L'Association du transport collectif rural du Québec (ATCRQ)

[223] Thérèse Domingue est la directrice générale de l'ATCRQ. La Commission l'a entendue à Thetford Mines.

[224] Elle fait état de l'historique du transport interurbain et des modèles d'affaires qui inspirent l'industrie.

[225] Elle explique et commente l'implantation des programmes d'aide au transport collectif du MTQ depuis 2006.

[226] Elle soulève le manque de coordination par les gestionnaires du transport collectif qui agissent à la pièce, sans concertation ou complémentarité. Cette situation s'explique par le grand nombre d'administration locale et l'étendue des territoires concernés.

[227] Elle invite tous les intervenants à la concertation autour d'une même table, car c'est l'ensemble des intervenants locaux qui devront revoir l'organisation et les offres de mobilité sur tout le territoire.

[228] Selon elle, les événements rencontrés par Orléans étaient prévisibles depuis longtemps. Elle reconnaît que le système actuel crée des problèmes importants pour Orléans.

[229] L'ATCRQ est contre le projet proposé par Orléans et le retrait des services. Elle suggère que si une aide est donnée pour maintenir les services actuels, « les ressources financières devront provenir d'un budget non normé et discrétionnaire pour une période déterminée et les territoires concernés devront participer aux travaux d'affectation du financement, afin d'assurer une restructuration du transport collectif sur l'ensemble du territoire ».

[230] L'ATCRQ recommande également que des fonds publics soient destinés à soutenir des offres de transport dispensées par des transporteurs de grandes lignes et régionaux, conditionnellement à arrimer les horaires avec les besoins régionaux en concertation avec le milieu. De plus, la gestion et le choix des investissements doivent être confiés à des organisations régionales à but non lucratif, dont la responsabilité est le développement du transport collectif, afin d'assurer des services de qualité aux citoyens et citoyennes.

d. L'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

[231] L'OPHQ a produit ses observations au dossier. Elle n'a pas été entendue à l'audience.

[232] Monique Savoie, directrice générale, soutient que la société québécoise doit offrir aux personnes handicapées la possibilité de se déplacer sans contrainte d'accessibilité.

[233] Elle invite Orléans et le milieu municipal à se concerter afin de trouver les pistes de solutions en retenant que les personnes handicapées sont bien souvent dans l'impossibilité d'utiliser et de conduire une automobile et que le transport collectif et interurbain est essentiel pour leur permettre d'obtenir un transport adéquat à la hauteur de leurs besoins.

e. Transport 2000

[234] François Pépin est président du conseil d'administration et Normand Parisien est directeur-général de Transport 2000. La Commission les a entendus à Trois-Rivières.

[235] Celle-ci est une association nationale d'éducation, de recherche et de représentation des usagers qui a comme principale mission de contribuer au développement global du transport collectif.

[236] Leur mémoire est déposé et expliqué.³²

[237] Leurs recommandations se résument comme suit :

- a) Que le Gouvernement fasse analyser la problématique globale de l'ensemble des modes de transport interurbains et régionaux;

³² Pièce déposée I-23.

- b) que des mesures intérimaires soient rapidement mises en place afin d'éviter une réduction des services aux régions;
- c) que des mesures durables soient mises en place afin de permettre aux régions de bénéficier d'un ensemble de services intégrés.

3.2 – Les interventions provenant des milieux régionaux

[238] Un grand nombre d'intervenants ont soumis leur mémoire et fait leurs observations dans chacune des régions visitées au cours de l'audience.

[239] La Commission va les résumer généralement par région et en particulariser certains aux fins de son analyse.

3.3 – La région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

[240] La Gaspésie est un vaste territoire avec une population de faible densité située tout au long de la péninsule, située à plus de 400 km de Rimouski, 700 km de Québec et plus de 900 km de Montréal.

[241] Tous les intervenants entendus demandent le rejet des demandes d'Orléans.

[242] La région a besoin d'un service interurbain tout autour de la péninsule Nord et Sud de la Gaspésie, afin de permettre la mobilité de sa population à l'intérieur de la région et vers les centres situés à l'Ouest de son territoire.

[243] Le transport par autocar est la seule option au transport par automobile. Le transport ferroviaire des passagers ne dessert plus la Gaspésie depuis plusieurs années, sauf certains points.

[244] Le transport interurbain est un service « essentiel » à la survie sociale et économique du territoire.

[245] L'abandon et la réduction des services offerts vont isoler la population du reste du Québec et avoir des effets négatifs sur son accès aux services publics et son développement économique.

[246] Les réductions proposées par Orléans vont couper en deux le territoire Nord et Sud de la Gaspésie, isoler complètement le secteur de Percé et supprimer des services dans des points intermédiaires tout au long du territoire, lesquels sont nécessaires pour vitaliser la mobilité dans l'ensemble de la région.

[247] Pour plus de précisions, la Commission va résumer certaines interventions faites à l'audience pour le territoire de la Gaspésie.

a. Conférence régionale des Élus de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (CRÉGÎM)

[248] Gilbert Scantland, directeur général du CRÉGÎM, est entendu à Gaspé.

[249] L'organisme a déposé un mémoire au dossier et la Commission l'a consulté³³.

[250] L'organisme a rencontré à deux reprises les représentants d'Orléans en relation avec leurs difficultés financières et leur projet de plan de redressement.

[251] Ce plan implique une baisse de l'ordre de 60 % des services donnés actuellement en Gaspésie. C'est pour son organisme, un non-sens.

[252] Le CRÉGÎM est sensible aux problèmes financiers rencontrés par Orléans et croit que des solutions de rechange puissent être envisagées au moyen d'un partenariat et d'un financement public établis avec la participation des représentants régionaux.

[253] Il se déclare surpris qu'Orléans n'ait pas pris le temps d'élaborer avec le CRÉGÎM et les autres partenaires régionaux, l'étude de solutions pour remédier à la situation.

[254] C'est principalement pour cette raison que le CRÉGÎM s'oppose aux demandes, car si la Commission les accueille, son organisme va être placé devant une situation difficile et ne pourra pas être en situation de négocier une solution acceptable.

[255] Orléans n'a pas pris le temps de négocier, et, selon lui, a mis la « charrue avant le bœuf ».

[256] Le CRÉGÎM demande donc à la Commission de rejeter les demandes.

[257] En rejetant les demandes, la Commission devrait ordonner un moratoire et suspendre les demandes, pour permettre aux parties de trouver la meilleure solution.

b. Réseau de transport collectif de la Gaspésie – Île-de-la-Madeleine (RÉGÎM)

[258] Antoine Audet est directeur général et secrétaire-trésorier de RÉGÎM.

³³ www.ctq.gouv.qc.ca – Onglet : Audiences publiques Autocars Orléans - Mémoires déposées.

[259] Il fait la mise en situation du transport collectif exploité par son organisme en Gaspésie.

[260] Le RÉGÎM est une régie intermunicipale de transport créée en 2012 et mise en opération en 2013 avec l'appui du CRÉGÎM et des MRC de la Gaspésie et exploite en partenariat avec les organismes de transport adaptés du territoire et des transporteurs privés.

[261] Elle exploite 18 trajets réguliers en Haute-Gaspésie, Grande-Vallée, Gaspé, Rocher-Percé, Baie-des-Chaleurs et Îles-de-la-Madeleine, de courte à moyenne distance avec une quinzaine d'autobus de petite et moyenne catégorie. Elle a effectué 77 000 déplacements en 2013.

[262] Elle n'est pas propriétaire des autobus, ceux-ci appartiennent à des transporteurs privés.

[263] Ses services ne sont pas organisés pour le transport interurbain, les autobus utilisés ne sont pas équipés pour transporter des bagages. Les services ne sont pas planifiés pour assurer des connexions avec les services interurbains faits par Orléans.

[264] Le RÉGÎM se concentre sur des déplacements locaux entre municipalités tout autour de la Gaspésie et offre particulièrement des services régionaux le matin et le soir pour les travailleurs.

[265] En contre-interrogatoire, Antoine Audet déclare que le chiffre d'affaires du RÉGÎM est d'environ 2,2 M\$. Ses revenus en 2013 sont essentiellement basés sur le programme de paiement sur la taxe de l'essence par lequel il a perçu 1,1 M\$, sur des subventions gouvernementales directes de 700 000 \$, sur de l'aide financière de 170 000 \$ du CRÉ et sur 230 000 \$ provenant des usagers en raison du paiement de 3,00 \$ le billet.

[266] Le RÉGÎM a dégagé un surplus de 200 000 \$ en 2013.

[267] Le RÉGÎM est prêt à analyser la possibilité d'arrimer son mode de transport avec ceux d'Orléans. Pour le moment, cette possibilité est prématurée.

c. La MRC de la Haute-Gaspésie

[268] Allen Cormier est le Préfet de la MRC. Il demande un moratoire à la Commission sur les demandes d'Orléans.

[269] Il explique que pour sa communauté, c'est la troisième tentative d'Orléans de demander de cesser les services entre Sainte-Anne-des-Monts et Rimouski depuis les dernières années.

[270] Orléans est le seul transporteur dans la région, les autres ont disparu dans les dernières années.

[271] La population est en droit d'avoir un service interurbain, et ce n'est pas à elle d'en faire les frais.

[272] Il est impossible pour la région de se relever si Orléans cesse les services.

d. MRC du Rocher Percé et la Ville de Gaspé

[273] Diane Lebouthillier, Préfet de la MRC et André Boudreau, Maire de Percé sont entendus à l'audience.

[274] Ils déposent un mémoire conjoint³⁴, lequel contient des extraits des résolutions municipales de la MRC et de la Ville de Gaspé demandant le rejet des demandes et un moratoire sur celles-ci.

[275] On insiste sur le fait que si Orléans cesse tout service à Percé, il n'y aura plus de services interurbains sur un corridor de 120 km. C'est une situation impensable pour la population et pour la clientèle touristique de Percé.

e. Chambre de commerce et touristique de Gaspé (la Chambre)

[276] Pour Frédéric Côté, président et Olivier Nadeau, directeur général de la Chambre, les demandes d'Orléans suscitent des préoccupations importantes.

[277] La Chambre a effectué un sondage auprès de 500 de ses membres. Ils sont en désaccord avec les demandes dans une proportion de plus de 85 %. Les déplacements de longue distance sont essentiels pour la population, les entreprises et le développement touristique.

[278] En isolant Gaspé du reste du Québec, la population va utiliser le véhicule automobile.

[279] Le créneau éolien fait partie du développement économique dans la région. L'attrait du tourisme international pour les croisières portuaires à Gaspé va être durement compromis si l'on réduit l'offre de service du transport interurbain.

³⁴ Pièce déposée I-1.

[280] Il est nécessaire de maintenir une offre de service du niveau actuel notamment pour le transport des colis.

[281] Dave Lavoie, directeur général et Frédéric Côté vice-président du Créneau éolien Accord, témoignent dans le même sens.

[282] La réduction du service interurbain vers Gaspé et dans les points intermédiaires sur les parcours, va porter atteinte au développement de l'éolien, notamment pour le transport des travailleurs et du matériel relié à cette industrie.

f. Centre de santé et des services sociaux de la Baie-des-Chaleurs (CSSS)

[283] Michel Bond, directeur des ressources humaines et du développement organisationnel et Charles Guérette, directeur réseaux santé et services sociaux du CSSS sont entendus à Carleton.

[284] Le réseau de la Baie-des-Chaleurs couvre plusieurs centres de services, soit le Centre hospitalier de Maria, les CLSC de Matapédia, Pointe-à-la-Croix, Saint-Omer, Caplan et Paspébiac ainsi que les centres d'hébergement de Matapédia, Maria et New Carlisle.

[285] En coupant les services à Maria et les autres points de leur territoire, on crée une situation préjudiciable à tous leurs bénéficiaires.

[286] Seules, la Ville de Chandler et la Municipalité de Paspébiac seront conservées dans le projet d'Orléans.

[287] La réduction du transport régional et local et vers d'autres centres comme celui de Gaspé et de Rimouski va créer un manque de services pour les usagers.

[288] Autre exemple, le transport par colis des prélèvements et d'analyses sanguins ne pourra plus se faire par autobus directement de Maria vers les laboratoires. Actuellement le Centre hospitalier de Maria expédie par autobus plus de 32 000 tests à Rimouski, Québec et Montréal. C'est un problème très sérieux de gestion.

[289] Il devient vital que la connexion puisse s'effectuer entre le service interurbain d'Orléans et le réseau du transport collectif, et ce, très rapidement, si le service est réduit.

g. Pesca Environnement

[290] Marjolaine Castonguay est présidente de l'entreprise dont le siège est à Carleton.

[291] Pesca est une entreprise spécialisée en matière de services-conseils en environnement depuis 23 ans. Elle emploie une équipe de 40 professionnels et œuvre dans diverses régions au Québec.

[292] Elle favorise le transport par autocar pour les déplacements de ses employés et la fourniture de son matériel.

[293] Orléans offre un service exceptionnel partout où elle opère. Son choix de réduire son offre de services pourra porter atteinte à son entreprise et pourrait risquer sa relocalisation dans un lieu plus central, comme Québec ou Montréal.

[294] Marjolaine Castonguay veut développer son entreprise en Gaspésie.

3.4 – La région du Bas-Saint-Laurent et de Chaudière-Appalaches

[295] Rimouski est le centre administratif important de l'Est du Québec. Elle fait le lien entre les centres situés à l'Ouest, tels Montréal et Québec, Rivière-du-Loup et les centres situés à l'Est, tels Sainte-Anne-des-Monts, la Vallée de la Matapédia et l'ensemble de la Gaspésie.

[296] Les intervenants de la région de Chaudière-Appalaches, de Rivière-du-Loup et du Témiscouata ne se sont pas présentés à l'audience, mais ont soumis leurs observations sous la forme de mémoires, de documents et de résolutions municipales.

[297] La grande majorité des MRC et des municipalités du territoire ont produit des résolutions déclarant leur opposition aux demandes d'Orléans et ont pour la plupart demandé à la Commission de prononcer un moratoire sur ces demandes.

[298] La Commission constate que dans ce territoire le transport collectif organisé sous l'autorité municipale est présent dans huit MRC, sans compter le transport adapté et le transport urbain à Rimouski.

[299] Des services de transport collectif existent au Sud vers Rimouski-Neigette, vers l'Ouest comme dans la région de Kamouraska et la région de La Pocatière, vers l'Est vers Sainte-Anne-des-Monts et dans le territoire exploité par le RÉGÎM, tel que présenté dans la région de la Gaspésie.

[300] Dans la région du Bas-Saint-Laurent et de Chaudière-Appalaches, Orléans est le seul transporteur interurbain et dessert tout ce territoire.

[301] Pour plus de particularités, la Commission va résumer certaines interventions faites à l'audience pour ce territoire.

a. Ville de Rimouski (Rimouski)

[302] Donald Bélanger, Maire suppléant, Marc Parent, conseiller district Le Bic, et Anne Marchand, coordonnatrice de Rimouski, sont entendus.

[303] Le mémoire de Rimouski est déposé³⁵.

[304] Le transport interurbain est la seule option au transport par automobile. La réduction de service proposée porte atteinte directement à la mobilité de ses citoyens, particulièrement ceux les plus vulnérables.

[305] Rimouski est une ville « étudiante » en raison des institutions présentes, telles le Cegep, l'Université du Québec et l'Institut Maurice Lamontagne. Un service de transport interurbain adéquat et suffisant pour répondre à la demande est nécessaire pour répondre à cette demande.

[306] C'est une « Capitale régionale » et un foyer social et culturel de haut niveau et est une destination importante pour la tenue de ces activités.

[307] C'est aussi un centre régional pour les soins de santé ouvert à une population qui déborde de sa région. L'accès à un réseau de transport interurbain est une nécessité.

[308] Le transport interurbain devient vital en matière de développement durable et doit être suffisant pour assurer ce développement.

[309] Le transport de colis par autobus est une priorité économique et doit assurer un service régional et hors région pour assurer la circulation des biens et marchandises à la hauteur des attentes des commerçants et du public.

[310] La restauration gastronomique faite à Le Bic, comme celle de l'Auberge du Mange Grenouille et du Restaurant Chez St-Pierre, exige la présence d'un service ponctuel et immédiat pour les approvisionnements en « cuisine fine ».

³⁵ Pièce déposée I-9.

[311] C'est la responsabilité d'Orléans de maintenir un service accessible et de haute qualité.

[312] Si on veut relier le service interurbain avec le transport collectif, un délai de deux à trois ans est nécessaire pour trouver les solutions acceptables et un autre délai de deux ans pour implanter les modes de transport requis.

[313] Rimouski s'oppose aux demandes pour ces raisons.

b. Conférence régionale des Élus du Bas-Saint-Laurent (le CREBSL)

[314] Michel Pagé, président et Daniel Gagnon, agent de développement et de concertation du CREBSL, témoignent à l'audience et déposent leur mémoire³⁶.

[315] Ils font l'état du transport collectif en milieu rural dans le Bas-Saint-Laurent. En 2010, il y a eu 41 232 déplacements, dont 30 398 en minibus, 9 582 par taxi et 140 par autobus scolaire.

[316] Le transport interurbain est important pour la région. On souligne qu'à la suite de l'arrêt des services interurbains entre Rivière-du-Loup et Edmundston, Nouveau-Brunswick, en 2012, le service qui a pris la relève est loin d'être adéquat. Il est fait avec des petits autobus et nécessite des réservations 24 heures à l'avance au siège social de l'entreprise au Nouveau-Brunswick. Le service ne se fait qu'en anglais.

[317] À la suite aux rencontres avec Orléans dans le cadre des réductions de services proposées, le CREBSL estime que le projet de connexions du service interurbain avec le transport collectif n'est pas réalisable à court terme parce que le transport collectif est peu développé.

[318] Pour le CREBSL un délai de deux ans est un minimum pour réaliser un tel projet de connexions. C'est au Gouvernement du Québec de s'asseoir avec Orléans et trouver les solutions.

[319] Le statu quo doit être maintenu pour le moment et la Commission devrait rejeter les demandes d'Orléans.

³⁶ Pièce déposée I-10.

c. MRC de la Matanie et MRC de la Matapédia (les MRC)

[320] Pierre Thibodeau, Maire de Saint-Ulric et Préfet de la MRC de la Matanie, et Chantale Lavoie, Préfet de la MRC de la Matapédia, sont entendus. Leurs mémoires sont produits³⁷.

[321] Bien que conscient de la situation actuelle d'Orléans et qu'il devient bien évident que le statu quo ne peut être maintenu, les MRC sont d'avis que les demandes d'Orléans vont trop loin et ne sont pas réalistes.

[322] Des solutions à moyen terme doivent être trouvées afin de donner un service minimum dans le plus de points possible, dans les deux sens et de façon quotidienne.

3.5 – La région de Montréal – Québec (Rive-Nord) et de la Mauricie

[323] Trois-Rivières est un centre administratif et industriel important entre Montréal et Québec sur la Rive-Nord du Saint-Laurent et en direction Nord vers Shawinigan et La Tuque.

[324] Les intervenants provenant du secteur Nord sont clairement contre la demande de suppression de service interurbain entre Trois-Rivières, Shawinigan et La Tuque.

[325] Tous les usagers de ce secteur se considèrent complètement coupés de Trois-Rivières et des autres centres du Québec. Ils s'opposent à la demande de suppression présentée par Orléans.

[326] Les intervenants provenant des municipalités situées à l'Est et l'Ouest de Trois-Rivières sont également contre les demandes.

[327] Plusieurs MRC et Municipalités ont produit au dossier des résolutions municipales demandant le rejet des demandes.

[328] Pour plus de particularités, la Commission va résumer certaines interventions faites à l'audience pour ce territoire.

a. Ville de La Tuque (La Tuque)

[329] Hélène Langlais est directrice des communications à La Tuque et présente son mémoire³⁸.

³⁷ Pièce I-12, MRC de la Matanie et I-13, MRC de la Matapédia.

³⁸ Pièce déposée, I-20.

[330] Ce mémoire est fait en collaboration avec le CSSS du Haut-Saint-Maurice.

[331] Chantale Guay, agent de planification et de communication du CSSS est également entendue.

[332] La Tuque est située à 160 km de Trois-Rivières où habitent plus de 15 000 personnes.

[333] Le transport interurbain est donc un service essentiel, car il n'existe aucun autre mode de transport. Le transport de colis est également primordial.

[334] La Tuque offre des services de transport collectif par taxi et autobus scolaire.

[335] Un transporteur effectue également certains services interurbains entre La Tuque et Trois-Rivières depuis trois ans au moyen d'autobus scolaire. Ce service est complémentaire au service interurbain offert par Orléans. Il est de plus subventionné, conformément au programme d'aide gouvernementale.

[336] Le transport collectif est également offert aux personnes handicapées. Il s'intègre au transport collectif donné.

[337] Pour le CSSS, on doit compter sur des services adéquats pour assurer à la population des services auxquels elle a droit.

[338] La Tuque s'oppose à la demande d'Orléans pour supprimer totalement le service entre Trois-Rivières et La Tuque.

b. Transports adaptés collectifs du Haut-Saint-Maurice (TACHSM) et Autobus Chevrette inc. (Chevrette)

[339] La Commission entend Mélanie Doucet, adjointe administrative au TACHSM et Claude Bédard, vice-président de Chevrette.

[340] TACHSM offre des services de transport collectif avec des taxis et des autobus scolaires. Chevrette a donné un service interurbain aller-retour entre La Tuque, Shawinigan et Trois-Rivières, le vendredi soir, dans le cadre d'un projet pilote qui s'est terminé le 31 décembre 2013.

[341] L'organisme est subventionné par le CRE de la Haute-Mauricie et le Ministère des Transports pour ce programme. Le TACHSM est en attente pour savoir si ce projet va être renouvelé pour 2014.

c. Handicap Soleil

[342] Josée Houle, directrice générale est accompagnée par Sylvie Rompré, membre et usager de cet organisme.

[343] Elle déclare représenter également trois autres intervenantes soit l'Association des personnes handicapées du Haut-Saint-Maurice³⁹, l'Association de personnes handicapées Comté de Maskinongé et le Regroupement des organismes de personnes handicapées de la Mauricie.

[344] Tous ces organismes utilisent les services d'Orléans, qu'ils qualifient d'« impeccable ».

[345] Tous ces organismes demandent que le service interurbain soit maintenu afin de donner à leurs membres un service complet. Ces services sont essentiels. Il y a peu d'options pour remédier à la suppression de services demandée par Orléans.

d. Martine Ouellet, Députée de Vachon

[346] Martine Ouellet souligne qu'il est important que la Commission évite de traiter les demandes d'Orléans comme un cas d'espèce et demande à la Commission de faire une analyse globale de la problématique que suscite la situation invoquée par Orléans afin de trouver les solutions appropriées.

[347] Elle demande donc à la Commission de suspendre toute décision tant et aussi longtemps qu'un débat général sur l'ensemble du transport interurbain ne soit fait par tous les intervenants concernés.

[348] En contre-interrogatoire par le procureur d'Orléans, elle reconnaît que les demandes de subventions par Orléans en 2013 avaient été refusées par le Ministère des Transports.

3.6 – La région du Centre du Québec et Thetford Mines

[349] Ce territoire couvre l'ensemble des services interurbains de Montréal à Saint-Hyacinthe, Drummondville, Victoriaville et Thetford Mines et une quantité importante de municipalités tout au long du parcours.

[350] Les intervenants de Thetford Mines sont contre la suppression de services demandée par Orléans.

³⁹ Mémoire déposé sous le Pièce I-21.

[351] Plusieurs usagers ont été entendus et déplorent le fait qu'ils risquent de ne plus avoir de services vers Victoriaville, Drummondville et Montréal.

[352] Les intervenants provenant des municipalités situées sur le parcours desservi s'opposent aux suppressions partielles demandées par Orléans pour les mêmes raisons que celles décrites au paragraphe précédent.

[353] Plusieurs MRC et municipalités de la région des Appalaches et de la région de la Beauce ont produit au dossier des résolutions municipales demandant le rejet des demandes.

[354] Un nombre important d'étudiants fréquentant le Cégep de Thetford Mines ne pourront plus avoir un service interurbain de/ou vers Montréal.

[355] Il existe actuellement un service interurbain hebdomadaire entre Thetford Mines et Québec (Sainte-Foy et Centre-ville) donné par Autobus A1 et subventionné par la MRC.

[356] Il s'agit du seul service interurbain autre que celui donné par Orléans, vers Montréal.

[357] Selon la preuve, il serait possible qu'un usager se dirigeant vers Montréal prenne le service d'Autobus A1 vers Québec et se dirige par la suite en service express vers Montréal avec Orléans. La durée totale du trajet est de quatre minutes de plus, que si l'usager monte à Thetford Mines sur la ligne actuelle d'Orléans vers Montréal. Cependant le coût du transport est différent.

[358] Pour plus de particularités, la Commission va résumer certaines interventions faites à l'audience pour ce territoire.

a. La Ville de Thetford Mines (Thetford)

[359] René Soucy, directeur général de Thetford, est entendu et dépose le mémoire de cette dernière⁴⁰.

[360] Thetford a une population de plus 25 000 personnes. Elle fait partie de la MRC des Appalaches.

[361] Thetford s'oppose aux demandes d'Orléans, car les citoyens subiraient des inconvénients importants.

⁴⁰ Pièce déposée I-27.

[362] 25 % de la population a plus de 65 ans, 14 % des ménages sont des familles monoparentales et 50 % de la clientèle du Cégep de Thetford Mines (1 500 étudiants) provient de l'extérieur de Thetford ou de sa région immédiate⁴¹.

[363] Beaucoup d'étudiants étudient à l'extérieur de Thetford et doivent avoir accès à un service interurbain pour se déplacer.

[364] Bien que la desserte de Thetford soit petite, le service interurbain ne doit pas être abandonné.

b. MRC des Appalaches

[365] Marie-Ève Mercier, directrice générale de la MRC est entendue et dépose son mémoire⁴².

[366] La MRC demande le statu quo et le rejet des demandes. La mobilité des personnes et l'occupation dynamique du territoire sont des « incontournables ».

[367] Les personnes désirant se rendre à Montréal devront passer par Québec à un prix de transport plus élevé.

[368] Le transport en commun est toujours déficitaire, mais il est hautement subventionné par des fonds publics. « Pourquoi les usagers de notre territoire sont traités différemment pour les services interurbains en régions? N'y a-t-il pas deux poids, deux mesures ? »

c. Les Entreprises Serge Tanguay inc. (Autobus A1)

[369] Serge Tanguay est président de l'entreprise.

[370] Cette entreprise offre un service interurbain depuis plusieurs années entre Thetford Mines et Québec. Le service s'effectue avec un aller-retour, sept jours/semaine, 365 jours/année avec un service additionnel le vendredi soir, pour un total de 16 déplacements par semaine avec un autobus de 21 passagers.

[371] Elle transporte environ une centaine de passagers par semaine ce qui a totalisé 4 500 passages l'an dernier. L'utilisateur débourse 24,95 \$ du passage.

⁴¹ Le mémoire du Cégep de Thetford Mines est déposé au dossier. www.ctq.gouv.qc.ca – Onglet Audiences publiques Autocars Orléans inc.

⁴² Pièce déposée I-28.

[372] Il confirme qu'en utilisant son service pour prendre le service express d'Orléans vers Montréal, la durée du voyage est de quatre minutes de plus qu'en utilisant le corridor Thetford Mines – Montréal d'Orléans. Le coût total revient à environ 80 \$, taxes incluses.

[373] Sur le corridor Thetford Mines – Québec, les services sont subventionnés par la MRC des Appalaches et par les programmes de subventions du Ministère des Transports.

[374] Il transmet ses états financiers à la MRC en fin d'année et reçoit par la suite les subventions que cette dernière perçoit. Il finance ainsi à ses frais, les opérations tout au long de l'année.

IV - LE DROIT

[375] La *Loi sur les transports*⁴³ (la *Loi*) encadre les règles applicables au transport des personnes au Québec.

[376] 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.

[377] L'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus*⁴⁴ (le *Règlement*) établit les critères que la Commission doit considérer pour la délivrance d'un permis de transport par autobus.

[378] La Commission considère ces mêmes critères lorsqu'elle dispose des demandes d'un transporteur visant à réduire, supprimer totalement ou partiellement les services que son permis l'autorise à fournir ou à modifier les horaires, les fréquences et les conditions rattachés à son permis.

[379] Les critères réglementaires de l'article 12 sont les suivants :

- 1° cette personne possède des connaissances ou une expérience pertinentes à l'exercice compétent de l'activité pour laquelle elle demande ce permis;

⁴³ L.R.Q. c. T-12.

⁴⁴ L.R.Q. c. T-12, r. 16.

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;

(Notre soulignement)

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.

[380] Les articles 18, 22 et 24 du *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec*⁴⁵ (*Règlement sur la procédure*) s'appliquent dans les demandes de modification d'horaire ou de fréquence et dans les demandes de suppression totale ou temporaire d'un service de transport interurbain.

[381] Ces articles stipulent que ces demandes doivent faire l'objet d'une publication d'un avis et être affichées pendant 10 jours consécutifs dans les autobus du transporteur. L'affiche doit aussi mentionner que toute personne intéressée peut présenter à la Commission ses observations dans un délai d'au moins 10 jours qui suivent le dernier jour d'affichage.

[382] La Commission ou un transporteur s'il le désire, peut faire traiter ces demandes comme une demande dont un avis doit être publié sur le site Internet de la Commission conformément à l'article 18 du *Règlement sur la procédure*.

[383] Si la publication soulève des observations, la Commission peut disposer des demandes suite à la tenue d'une audience publique.

⁴⁵ L.R.Q. c. T-12, r. 11.

V - L'ANALYSE ET LES MOTIFS

[384] Orléans demande à la Commission de modifier les horaires et la fréquence, ainsi que de supprimer totalement et partiellement ses services de transport interurbain sur un grand nombre de ses permis, lesquels couvrent un vaste territoire au Québec.

[385] La Commission doit considérer les critères 4 et 5 de l'article 12 du *Règlement* et concilier le droit de la population desservie à recevoir des services qui répondent à leurs besoins et le droit d'Orléans d'obtenir des revenus suffisants de l'exploitation de ses services pour en assurer la rentabilité.

[386] La Commission va disposer en premier lieu des demandes de nombreux intervenants désirant obtenir un moratoire ou la suspension des demandes d'Orléans.

5.1 – Les demandes d'un moratoire ou de la suspension des demandes d'Orléans

[387] La Commission tient à rappeler les propos de sa « *Déclaration d'ouverture des audiences* » tenus au début de chacune des audiences, lesquels mentionnaient ceci :

« La Commission des transports est un tribunal administratif qui a, entre autres mandats, la responsabilité d'encadrer la Loi sur les transports, la réglementation sur le transport par autobus et par voie de conséquence, le transport interurbain.

La Commission rappelle qu'elle n'est pas une commission d'enquête publique, ni un organisme consultatif habilité à faire des recommandations aux autorités gouvernementales ou municipales.

La Commission est un tribunal décisionnel et son rôle est de disposer des demandes d'Orléans en conformité de la Loi et la Réglementation, selon la preuve faite en audience et après avoir donné l'occasion à toutes les parties qui sont intervenues de faire valoir leurs observations.»⁴⁶

[388] Il n'appartient pas à la Commission de décréter un moratoire sur les demandes qui lui sont faites conformément à la *Loi* et le *Règlement*.

⁴⁶ **Annexe 3** de la présente décision.

[389] La Commission doit disposer sans délai de toute demande dont elle est saisie par toute personne intéressée sur des demandes soumises à l'exercice de sa juridiction. Ce sont les règles applicables qui découlent de l'article 4 de la *Loi sur la justice administrative*⁴⁷.

[390] La Commission ne peut accorder ce moratoire, car elle ne peut renoncer à exercer sa juridiction.

[391] La Commission constate qu'Orléans maintient actuellement ses services. Les circonstances mises en preuve par ce transporteur sur sa situation financière précaire font que les raisons invoquées par les intervenants pour suspendre les demandes ne sont pas déterminantes.

[392] La Commission va donc rendre une décision sur les demandes.

5.2 – La rentabilité des services interurbains offerts par Orléans

[393] Orléans a fait une preuve abondante démontrant qu'au cours de l'année 2013, l'exploitation de l'ensemble du réseau incluant les revenus du transport des colis a généré des pertes financières réelles de 3,4 M\$. C'est la première fois de son histoire qu'Orléans est confrontée à une perte financière.

[394] Aucun des intervenants à l'audience ne conteste ces déficits d'exploitation générés sur l'ensemble du réseau exploité par Orléans.

[395] La preuve révèle également que, selon les prévisions faites par Orléans à partir des données financières réelles disponibles au 31 août 2014, combinées à celles prévisibles d'ici la fin de l'année actuelle, l'exploitation des services va entraîner pour l'année 2014, des pertes financières estimées à près de 5 M\$, en incluant les revenus générés par le transport des colis.

[396] La preuve démontre qu'Orléans possède l'expertise nécessaire, les connaissances et l'expérience, les assises financières ainsi que les ressources humaines et matérielles adéquates, pour exploiter des services interurbains de haute qualité.

[397] Tous les témoins entendus à l'audience ont reconnu la qualité des services donnés par Orléans.

⁴⁷ L.R.Q. c, J-3.

[398] Orléans a mis en preuve les raisons de nature économique et financière, qui font en sorte qu'il ne lui est plus possible dans le présent et le futur immédiat, d'envisager d'atteindre la rentabilité dans les conditions d'exploitation actuelles.

[399] Les facteurs invoqués par Orléans, telles la baisse d'achalandage sur l'ensemble du réseau, la baisse des revenus d'exploitation sur toutes les lignes exploitées, l'augmentation des coûts d'exploitation, la concurrence avec d'autres modes de transport, la présence du « covoiturage organisé », vont continuer à augmenter et à nuire de façon plus significative à la rentabilité de l'entreprise.

[400] Les facteurs invoqués s'appliquent également sur les lignes rentables, dont celle de Montréal – Québec express qui, malgré sa rentabilité actuelle, ne génère plus suffisamment de revenus pour combler les lignes non rentables exploitées par Orléans.

[401] La situation ne découle pas de déficiences dans la gestion de l'entreprise, selon la preuve faite, mais de multiples raisons de nature économique et financière.

[402] La perte de rentabilité n'est pas un événement fortuit, mais découle d'un contexte économique défavorable relié à une multitude de facteurs combinés qui touchent Orléans.

[403] Il devient donc important qu'Orléans puisse réagir en mettant de l'avant un plan de redressement efficace lequel implique également l'appui et la collaboration des autorités régionales et gouvernementales pour remédier à la situation actuelle.

[404] L'analyse faite par la Commission des données économiques et financières déposées sous le sceau de la confidentialité lui permet de valider les données économiques et financières publiques, qui ont été mises en preuve à l'audience.

[405] L'analyse par la Commission des données économiques et financières publiques et confidentielles, démontre que cette entreprise gère son exploitation selon les balises reconnues et appliquées par l'industrie.

[406] La Commission considère que la situation financière actuelle d'Orléans est sérieuse et préoccupante.

[407] Cette situation est réelle et déterminante.

[408] Orléans a perdu près de 10 000 \$, par jour d'exploitation en 2013 et perd actuellement en 2014 plus de 12 500 \$, pour chaque jour d'exploitation.

[409] C'est une situation importante, critique et urgente qui justifie la Commission d'intervenir immédiatement.

5.3 – L'interfinancement entre les lignes rentables et non rentables

[410] Le modèle d'affaires appliqué par Orléans et les autres transporteurs interurbains au Québec, fait en sorte que depuis des années, les lignes rentables permettent de maintenir les lignes non rentables au moyen de l'interfinancement.

[411] La réglementation a fait en sorte que seulement les entreprises qui avaient les connaissances et l'expérience, les assises financières, les ressources humaines et matérielles suffisantes et pouvaient démontrer la rentabilité des services offerts, ont pu s'implanter et demeurer dans l'industrie.

[412] L'interfinancement s'est créé de lui-même, en permettant de développer des corridors qui pouvaient être moins rentables en se servant des profits générés par les lignes plus importantes.

[413] Ce mode d'opération a mis en place le modèle d'affaires utilisé par l'industrie au cours de ces années.

[414] Si certains corridors devenaient moins rentables, l'interfinancement permettait ainsi de les financer et de maintenir les services à la population.

[415] La Commission est intervenue depuis plus d'une trentaine d'années auprès des transporteurs interurbains en imposant l'application de l'interfinancement aux transporteurs pour maintenir les services sur les corridors moins rentables et assurer ainsi les services à la population.

[416] La preuve faite par Orléans démontre que les revenus générés sur l'ensemble du réseau exploité, comprenant également le transport des colis et les profits générés par l'exploitation du corridor Montréal – Québec express, ne sont plus suffisants depuis 2013, et de façon presque certaine pour 2014, pour assurer la rentabilité des services de transport interurbain exploités.

[417] Les règles de l'interfinancement ne peuvent plus être appliquées pour régler la situation actuelle d'Orléans.

5.4 – Les besoins de la population

[418] La preuve démontre de façon évidente qu'il est important d'assurer la mobilité des populations dans chacune des régions concernées et vers les autres régions et les différents centres du Québec.

[419] Tous les intervenants l'ont démontré. Il ne devient pas nécessaire de l'analyser de façon plus élaborée.

[420] Ces besoins sont déterminants et les populations concernées sont en droit d'avoir des services interurbains adéquats.

[421] Le transport régional et interrégional s'est développé par l'implantation des différents services de transport collectif dans la plupart des régions.

[422] Cette implantation s'est faite avec la participation des autorités régionales et municipales, qui ont pu prendre des actions pour satisfaire les besoins de leur population et en assurer en partie leur financement.

[423] Tous ces systèmes de transports collectifs se sont réalisés grâce à des programmes gouvernementaux mis en place au cours des 15 dernières années.

[424] Par ailleurs, le transport interurbain sur les grands corridors centraux et les axes régionaux exploités par les transporteurs privés s'est fait et s'est maintenu à ce jour, sans programme gouvernemental ou d'autorités régionales, sauf dans certains cas particuliers pour des besoins spécifiques.

[425] La connexité des services entre les transporteurs interurbains privés et les transporteurs collectifs régionaux est inexistante ou se fait dans certains cas, à un faible niveau.

[426] Bien que cette connexité semble désirable au maintien du transport interurbain en régions, il n'appartient pas à la Commission de régler cette question ou de l'imposer, car elle n'a aucune compétence juridictionnelle sur les transporteurs collectifs régionaux.

5.5 – L'interrelation des besoins de la population et de la rentabilité des services exploités

[427] L'interrelation des besoins de la population et de la rentabilité des services exploités est le nœud que la Commission doit dénouer pour lui permettre de disposer des demandes d'Orléans.

[428] La Commission doit déterminer, selon la réglementation actuelle et les dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article 12 du *Règlement*, si Orléans est en droit d'appliquer son plan de redressement et de réduire ou supprimer respectivement les services visés aux demandes.

[429] Les demandes d'Orléans, si elles sont accordées, permettent de maintenir un service réduit dans tous les corridors visés, sauf entre Trois-Rivières et La Tuque et Victoriaville et Thetford Mines.

[430] Si la Commission refuse les demandes, il est clair qu'Orléans ne pourra pas maintenir ses services de transport interurbains dans leur état actuel.

[431] Il est plus que probable que les services en régions vont être totalement abandonnés au grand préjudice de la population.

[432] Si la Commission accueille en partie les demandes et impose à Orléans de maintenir des services en plus de ceux qu'elle propose d'abandonner ou de réduire, la Commission avantagerait ainsi la population, mais il est plus que probable que le plan de redressement ne porterait pas les effets escomptés pour lui permettre de revenir à la rentabilité et entraînerait la fin des services en régions.

[433] Si la Commission approuve les demandes d'Orléans, celle-ci maintiendra un service réduit en régions, tout en desservant les principaux points situés tout au long des corridors exploités.

[434] Orléans pourra ainsi mettre de l'avant son plan de redressement et sera mieux placée pour tenter de rétablir sa rentabilité et maintenir en partie ses services interurbains.

[435] La population desservie dans les endroits supprimés, va en subir un préjudice bien évident, et devra se déplacer aux points desservis pour bénéficier d'un service de transport interurbain ou d'un transport de colis.

5.6 – La solution retenue

[436] La Commission après l'analyse de toute la preuve en vient à la conclusion qu'Orléans doit être en situation d'implanter et d'appliquer l'ensemble de son plan de redressement sur l'ensemble de son réseau.

[437] Orléans possède l'expertise appropriée pour exploiter des services interurbains de haute qualité et connaît les moyens et les outils nécessaires pour lui permettre de rétablir sa rentabilité.

[438] Le succès de ce plan de redressement dépend de toute la réingénierie de ses systèmes de transport, de son habilité et de sa volonté de le réaliser.

[439] En acceptant les demandes d'Orléans, la Commission est très consciente des préjudices que subira la population desservie sur les corridors supprimés ou réduits.

[440] L'interrelation entre l'application des critères des paragraphes 4 et 5 de l'article 12 du *Règlement* fait en sorte que la Commission est d'avis que l'approbation des demandes est la seule façon de maintenir un service régional sur les corridors exploités par Orléans, en raison de sa situation financière.

[441] Mais il y a plus dans l'esprit de la Commission.

[442] La mise en œuvre intégrale du plan de redressement d'Orléans sur l'ensemble de son réseau est également la seule façon de lui permettre de maintenir, de développer et d'améliorer sa situation sur tous les corridors exploités, plus particulièrement le corridor Montréal – Québec Express, qui est le seul pouvant assurer la pérennité de son système de transport interurbain.

VI – LES CONCLUSIONS

[443] Orléans demande de modifier les horaires et les fréquences d'un grand nombre de services de transport interurbain dans plusieurs régions du Québec, en les supprimant partiellement ou totalement.

[444] Orléans a fait la démonstration que le modèle d'affaires basé sur l'interfinancement permettant d'utiliser les profits générés sur le corridor le plus rentable soit Montréal – Québec Express ne permet plus d'assurer sa rentabilité et de combler les pertes subies en région.

[445] La baisse d'achalandage sur le corridor Montréal – Québec due à la concurrence de Via Rail, une entreprise ferroviaire fortement subventionnée, au covoiturage organisé et à la motorisation accentuée de la population ont occasionné des pertes financières qui se sont répercutées sur l'ensemble de son réseau.

[446] La preuve non contredite est à l'effet qu'Orléans a encaissé une perte d'opération pour l'année 2013 de 3 478 M\$ et les prévisions de perte pour l'année 2014 sont de 5 M\$.

[447] Malgré cette démonstration tous les intervenants ont demandé à la Commission de rejeter les demandes d'Orléans, afin de l'obliger à continuer à offrir les services existants.

[448] Certains intervenants ont également demandé à la Commission de décréter un moratoire sur les demandes présentées par Orléans. Les pouvoirs de la Commission se retrouvent dans la Loi et les règlements qui la gouvernent, elle ne peut les outrepasser et elle n'a aucun pouvoir de décréter un tel moratoire. Si elle le faisait, cela équivaldrait à un refus d'exercer sa juridiction.

[449] Tous les intervenants ont par ailleurs reconnu que la situation financière d'Orléans et l'ampleur des pertes subies ne peuvent qu'engendrer des conséquences désastreuses pour la survie de l'entreprise.

[450] Est-il nécessaire de rappeler qu'Orléans est une entreprise privée non subventionnée à l'exception d'un programme d'urgence offert par le ministère des Transports dont elle a pu récemment bénéficier pour un montant de 450 000,00 \$.

[451] Cette aide financière d'urgence n'est pas récurrente et ne peut solutionner les problèmes financiers subis par Orléans, qui mentionne faire face présentement à une perte de 10 000,00 \$ à 12 000,00 \$ par jour.

[452] La Commission est très sensible aux inconvénients que va subir la population des régions en accordant les demandes, mais selon la preuve administrée c'est la seule solution qui permettra à Orléans de continuer à offrir un service des régions vers les grands centres.

[453] Rejeter les demandes d'Orléans dans un contexte de pertes financières de cette ampleur pourrait avoir pour conséquence de faire en sorte qu'Orléans cesse complètement ses opérations comme l'a fait sa compagnie sœur Autocars Acadien S.E.C. en 2012, dans les Maritimes.

[454] Une entreprise privée ne peut accumuler des pertes de plusieurs millions annuellement sans mettre en péril son existence.

[455] La Commission accueille les demandes d'Orléans.

[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.

[458] Malgré l'urgence de la situation, la suspension des permis existants et l'entrée en vigueur des permis modifiés seront fixées au 1^{er} janvier 2015 afin de permettre à la population visée de se préparer aux changements apportés.

LE DISPOSITIF

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec :

ACCUEILLE les demandes 229597, 229602, 230052, 232289, 232294, 229613, 229619 et 230047;

MODIFIE les permis de transport par autobus, transport interurbain, détenus par Autocars Orléans Express inc., portant les numéros 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, afin qu'ils se lisent tels qu'ils sont décrits aux certificats de permis portant les numéros 8-M-000882-0068A, 8-M-000882-0069A, 8-M-000882-0070A, 8-M-000882-0071A, 8-M-000882-0072A et 8-M-000882-0073A, joints à la présente décision pour en faire partie intégrante.

Les modifications des permis entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2015;

SUSPEND

les permis 8-M-000882-064A et 8-M-000882-046D détenus par Autocars Orléans Express inc. à compter du 1^{er} janvier 2015.

Les permis suspendus visent les services de transport interurbain entre Thetford Mines et Montréal et entre Trois-Rivières et La Tuque;

SUSPEND

les permis 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, détenus par Autocars Orléans Express inc., à compter du 1^{er} janvier 2015.

Les permis suspendus visent les demandes de suppressions partielles permanentes de services de transport interurbain dans certaines municipalités décrites dans les permis;

APPROUVE

les modifications d'horaire ou de fréquence demandées par Autocars Orléans Express inc. et les attache aux permis modifiés.

Les horaires approuvés entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2015 et font partie intégrante de la présente décision;

APPROUVE

les tarifs en transport interurbain de Autocars Orléans Express inc. et les attache aux permis modifiés.

Les tarifs approuvés entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2015 et font partie intégrante de la présente décision;

AVISE

Autocars Orléans Express inc. que la Commission la convoquera en audience publique dans un an de la date de la présente décision, afin de procéder à une nouvelle analyse de la situation et rendre toute nouvelle décision appropriée.

Marc Delâge, avocat
Membre de la Commission

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission

- p.j. Annexe 1, Les intervenant(e)(s)
Annexe 2, Publications des demandes
Annexe 3, Déclaration d'ouverture des audiences
Annexe 4, Liste des témoins entendus à l'audience,
Annexe 5, Liste des mémoires déposés à l'audience
Annexe 6, Décision rendue séance tenante, Ordonnance de la confidentialité
Certificats des permis (6)
Grilles horaires
Grilles tarifaires
Avis de recours
c.c. McCarthy Thétrault S.E.N.C.R.L., M^e David F. Blair, avocat de Orléans

Annexe « 1 »

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

LES INTERVENANTS

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLU(E)S GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE
DÉPUTÉ FÉDÉRAL DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE (Philipp Toone)
DÉPUTÉ DE GASPÉ, (Gaétan Lelièvre)
DÉPUTÉ DE BONAVENTURE (Sylvain Roy)
DÉPUTÉ DE RIMOUSKI (Harold Lebel)
MARTINE OUELLET ET ALS DU PARTI QUÉBÉCOIS (Martine Ouellet)
CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE
CLD DE LA MRC DE BONAVENTURE
CLD D'AVIGNON BAIE-DES-CHALEURS/MATAPÉDIA ET LES PLATEAUX
CLD DE LA MATAPÉDIA
RÉGIE INTERMUNICIPALE DE TRANSPORT GASPÉSIE-ÎLES-LA-MADELEINE
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUES BAS-SAINT-LAURENT(CRÉ)
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DU QUÉBEC
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLU(E)S DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES (CRÉ)
RÉSEAU DES CRÉ DU QUÉBEC

QUÉBEC SOLIDAIRE
CONFÉRENCE DES PRÉFETS DES MRC DE CHAUDIÈRE-APPALACHES
TABLE DES PRÉFETS DU BAS SAINT-LAURENT

TABLE DE DÉVELOPPEMENT DES COMMUNAUTÉS DE LA MRC DES

Annexe «1 »

APPALACHES

TABLE DES PRÉFETS DE LA MAURICIE

MRC DE LA HAUTE-GASPÉSIE

MRC DU ROCHER-PERCÉ

MRC DE BONAVENTURE

MRC DE LA MATAPÉDIA

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA MATANIE

MRC DES APPALACHES

MRC DE RIVIÈRE-DU-LOUP

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE L'ISLET

MRC AVIGNON

MRC DES BASQUES

MRC DE TÉMISCOUATA

MRC DE KAMOURASKA

MRC DE LA NOUVELLE-BEAUCE

CHAMBRE DE COMMERCE ET DE TOURISME DE GASPÉ

OFFICE DE TOURISME DU ROCHER-PERCÉ

CHAMBRE DE COMMERCE RÉGION DE MATANE

TOURISME GASPÉSIE

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE THETFORD MINES

CENTRE DE SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX DU ROCHER-PERCÉ

CRÉNEAU ÉOLIEN ACCORD

CRÉNEAU ÉOLIEN GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Annexe «1 »

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS DU QUÉBEC

TRANSPORT 2000 QUÉBEC

ASSOCIATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS RURAUX DU QUÉBEC

SOLIDARITÉ RURALE DU QUÉBEC

MUNICIPALITÉ DE SAINT-GODEFROI

MUNICIPALITÉ DE BAIE-DES-SABLES

MUNICIPALITÉ DE SAINT-JEAN-PORT-JOLI

MUNICIPALITÉ DE VAL-BRILLANT

MUNICIPALITÉ DE SAYABEC

MUNICIPALITÉ DE SAINTE FLORENCE

MUNICIPALITÉ D'ALBERTVILLE

MUNICIPALITÉ DE LAC-AU-SAUMON

MUNICIPALITE DE MARIA

MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS

MUNICIPALITÉ DE SAINT-PACÔME

MUNICIPALITÉ DE SAINT-GERMAIN

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXANDRE-DES-LACS

MUNICIPALITÉ DE SAINT-DENIS-DE LA BOUTEILLERIE

MUNICIPALITÉ DE BATISCAN

VILLE DE GASPÉ

VILLE DE PERCÉ

VILLE DE LA TUQUE

VILLE DE RIMOUSKI

Annexe «1 »

VILLE DE THETFORD MINES

VILLE DE SAINT-PASCAL

VILLE DE CAUSAPSCAL

DÉPANNEUR CHEZ « B » ENR

ASSOCIATION DES PERSONNES HANDICAPÉES DU HAUT-SAINT-AURICE

ASSOCIATION DES PERSONNES HANDICAPÉES DU COMTÉ DE MASKINONGÉ

OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC

LE REGROUPEMENT DES PERSONNES HANDICAPÉES PHYSIQUES DE LA
RÉGION DE THETFORD MINES

REGROUPEMENT DES ORGANISMES DE PERSONNES HANDICAPÉES DE LA
MAURICIE

HANDICAPS SOLEIL

FADOQ- THETFORD MINES

COLLÈGE SHAWINIGAN

CÉGEP DE THETFORD

LA CROISÉE

BEAULIEU, LISE,
BÉDARD CLAUDE,
BEEBE, SANDI
BÉLANGER, ANGÈLE
BENOÎT, MICHELINE
BERGERON, MARYSE
BLANCHETTE JOHANNE
BOND MICHEL
BROUSSEAU, MARTIN
CASTONGUAY MARJOLAINE
CODAIRE, KRISTIAN
CROTEAU JEAN
DALLAIRE, RÉJEAN

DAMPHOUSE, VIOLAINE
DANIEL, ROBERT,

D'ASCOLA, CAROLE
DECARIE, REINE
DÉCARY FRANÇOIS,
DEMERS ANDRÉANNE
DEMERS JACQUELINE
DION, NICOLE
DOIRE, JEAN-PHILIPPE
DOUCET MÉLANIE
DUFOUR, LYDIA
DUFOUR, STÉPHANE
FOURNIER, LOUISE
FORTIN, DENIS
FRÉCHETTE, MICHEL
GENDRON, MANON
GRONDIN PASCAL
GUAY CHANTALE,
GUÉNETTE GAÉTANE
GUÉRETTE CHARLES
HARVEY, LISA-MARIE
HARVEY, FRÉDÉRIQUE
HUPPÉ, CARMEN
HUPPÉ, LOUISELLE
HUPPÉ NICOLE
KAVANAGH, GEORGES,
KIERAN YVETTE MARIE
KRANZEL, FRÉDÉRIK
LAFOND, MARYSE
LAMY, LAURENT
LAPOINTE, CLAIRE,
LARIVIÈRE, ANDRÉ
LARIVIÈRE, MARC
LAVIGNE, JULIE NADEAU
LEBLANC FRANCE
LEGRIS, MARIE
LÉPINE, MÉLANIE
LÉVESQUE, ALAIN
MCCULLOCH, DONALD
MAHEUX PIERRE,
MARCHAND ANNE,
MIMEAULT, JACQUES
MORIN HÉLÈNE,
MORIN, PATRICK,
MORISSETTE, SOPHIE

NADEAU, ODETTE
NORMAND, SYLVIO

OUELLET, JACINTHE
PAQUETTE RENÉ,
PARENT, MARC
PASCALE, H.
PATTERSON, CYNTHIA,
PENNY, ROBERT-JAMES
PÉPIN, FRANÇOIS,
POIRIER, MICHEL
PORLIER GÉRARD
POUDRIER, DANIEL
PELLETIER, RAYMONDE
QUIRION, KAREN
RICHARD, SUZANNE
ROMPRÉ, SYLVIE,
ROY, GINETTE
SAUVAGEAU, LOUIS
SERGE DE REPENTIGNY
SHINK, JONATHAN
SOLTEZS, JOSEPH
ST-PIERRE, DOMINIC
SYLLA, MOHAMED
TANGUAY SERGE,
TARDIF, PHILIPPE
THIBAUT, DANIELLE
THIBAUT, JACQUES
THIBODEAU, MICHEL
TREMBLAY GIL
VALLÉE, CARMEN
VEILLETTE, MONIQUE
VIGNEAULT, LOUISE
VILLENEUVE, JOHANNE
WILLIAM, LUC

FIN DES PARTIES

Annexe « 2 »

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

NATURE DE LA DEMANDE

Date : Le 27 mai 2014

Numéro de la demande : 229597

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

320, rue Abraham-Martin

Québec (QC) G1K 8N2

Demandeur

Procureur : MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L

Suppression totale permanente de services : 8-M-000882-064A :Transport interurbain

REPLICATION

Cet avis remplace celui publié le 15 mai 2014, sur le site Internet de la Commission.

TERRITOIRE(S): De Thetford Mines à Montréal

Le demandeur désire la suppression permanente des services entre Thetford Mines et Victoriaville

AFFICHAGE: du 1er au 10 mai 2014

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

NATURE DE LA DEMANDE

Date : Le 27 mai 2014

Numéro de la demande : 229602

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

320, rue Abraham-Martin

Québec (QC) G1K 8N2

Demandeur

Procureur : MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L

Suppression totale permanente de services : 8-M-000882-046D :Transport interurbain

REPUBLICATION

Cet avis remplace celui publié le 15 mai 2014, sur le site Internet de la Commission

TERRITOIRE(S): De Trois-Rivières à La Tuque

Le demandeur désire supprimer les services entre La Tuque et Trois-Rivières et entre Trois-Rivières et Grand-Mère

AFFICHAGE: du 1er au 10 mai 2014

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

NATURE DE LA DEMANDE

Date : Le 28 mai 2014

Numéro de la demande : 229613

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

320, rue Abraham-Martin

Québec (QC) G1K 8N2

Demandeur

Procureur : MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L

Modification d'horaire ou de fréquence en continuation du refus de leur dépôt : 8-M-000882-065A, 8-M-000882-024D, 8-M-000882-066A, 8-M-000882-067B :Transport interurbain

REPLICATION

Cet avis remplace celui publié le 15 mai 2014, sur le site Internet de la Commission

Corridor Montréal - Victoriaville - Drummondville - Québec

8-M-000882-024D

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Basile-le-Grand, Beloeil, Mont-Saint-Hilaire, Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, Saint-Cyrille-de-Wendover, Notre-Dame-du-Bon-Conseil, Douville, Saint-Charles, Saint-Léonard d'Aston, Saint-Hyacinthe, Drummondville, Laurier-Station, Québec, Sainte-Eulalie, Saint-Louis-de-Blandford, Manseau, Villeroy, Montréal, Saint-Apollinaire

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

McMasterville, Sainte-Anne-du-Sault, Val-Alain, Saint-Janvier-de-Joly, Saint-Flavien, Notre-Dame-du-Sacré-Coeur-d'Issoudun

8-M-000882-065A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Saint-Albert, Sainte-Clotilde-de-Horton, Notre-Dame-du-Bon-Conseil, Saint-Cyrille-de-Wendover, Saint-Germain-de-Grantham, Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, Beloeil, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Charles, Sainte-Hélène-de-Bagot, Sainte-Rosalie, Saint-Simon (Acton-Vale), Saint-Simon (Saint-Édouard), Mont-Saint-Hilaire, Victoriaville, Drummondville, Saint-Hyacinthe, Longueuil, Montréal

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Saint-Samuel, Sainte-Eulalie, Warwick, MacMasterville

8-M-000882-066A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Germain-de-Grantham, Saint-Simon (Acton-Vale), Saint-Simon (Saint-Édouard), Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, Mont-Saint-Hilaire, Beloeil, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville, Drummondville, Saint-Hyacinthe, Longueuil, Montréal

Territoire qui n'a pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

McMasterville

8-M-000882-067B

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Saint-Albert, Sainte-Clotilde-de-Horton, Notre-Dame-du-Bon-Conseil, Saint-Cyrille-de-Wendover,
Saint-Charles, Victoriaville, Drummondville

Territoire qui n'a pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:
Warwick

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

NATURE DE LA DEMANDE

Date : Le 28 mai 2014

Numéro de la demande : 229619

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

320, rue Abraham-Martin

Québec (QC) G1K 8N2

Demandeur

Procureur : MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L

Modification d'horaire ou de fréquence en continuation du refus de leur dépôt : 8-M-000882-059B, 8-M-000882-060A :Transport interurbain

REPLICATION

Cet avis remplace celui publié le 15 mai 2014, sur le site Internet de la Commission

Corridor Montréal - Trois-Rivières - Québec

8-M-000882-059B

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Cuthbert, St-Viateur, Saint-Barthélemy, Maskinongé, Yamachiche, Trois-Rivières (Pointe-du-Lac), Trois-Rivières (Baie-Jolie), Trois-Rivières (Cap-de-la-Madeleine) Champlain, Batiscan, Saint-Anne-de-la-Pérade, Deschambault, Grondines, La Chevrotière, Portneuf, Cap-Santé, Donnacona, Neuville, Saint-Augustin-de-Desmaures, Montréal, Montréal-Est, Laval, Terrebonne, Repentigny, Berthierville, Louiseville, Trois-Rivières, Québec

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Geneviève-de-Berthier, L'ancienne-Lorette

8-M-000882-060A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Cuthbert, St-Viateur, Saint-Barthélemy, Maskinongé, Yamachiche, Trois-Rivières (Pointe-du-Lac), Trois-Rivières (Baie-Jolie), Montréal, Montréal-Est, Repentigny, Berthierville, Louiseville, Trois-Rivières

Territoire qui n'a pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Geneviève-de-Berthier

NATURE DE LA DEMANDE

Date : Le 28 mai 2014

Numéro de la demande : 230047

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

320, rue Abraham-Martin

Québec (QC) G1K 8N2

Demandeur

Procureur : MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L

Modification d'horaire ou de fréquence en continuation du refus de leur dépôt : 8-M-000882-055A, 8-M-000882-062A, 8-M-000882-058A, 8-M-000882-045D, 8-M-000882-013D, 8-M-000882-006D, 8-M-000882-008B, 8-M-000882-061A, 8-M-000882-057A, 8-M-000882-056A
:Transport interurbain

REPLICATION

Cet avis remplace celui publié le 15 mai 2014, sur le site Internet de la Commission

Corridor Gaspésie - Rimouski - Québec - Montréal

8-M-000882-006D

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-Mer, Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Neri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Mont-Joli, Saint-Ulric, Métis-sur-Mer, Baie-des-Sables, Sainte-Félicité, Grosses-Roches, Les Méchins, Cap-Chat, Cap-Chat (Capucins), Saint-Anne-des-Monts (Saint-Joachim-de-Tourelle), Lévis (Lauzon), Rimouski (Pointe-au-Père), Grand-Métis (Price), Métis-sur-Mer (Les Boules), Matane (Petit-Matane), Québec, Lévis, Montmagny, La Pocatière, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski, Matane, Saint-Anne-des-Monts,

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle, Saint-André, Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges

8-M-000882-008B

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Lévis (Lauzon), Québec, Lévis, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges

8-M-000882-013D

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-Mer, Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Lévis (Lauzon), Montréal, Longueuil, Lévis, Montmagny, La Pocatière, Rivière-du-Loup,

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Hyacinthe, Drummondville, Saint-Anne-de-La-Pocatière

8-M-000882-045D

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

La Martre, Cap-Chat, Cap-Chat (Capucins) Les Méchins, Grosses-Roches, Sainte-Félicité, Saint-Ulric, Baie-des-Sables, Métis-sur-Mer, Grand-Métis (Price), Mont-Joli, Sainte-Flavie, Sainte-Luce, Rimouski (Pointe-au-Père), Sainte-Anne-des-Monts (Saint-Joachim-de-Tourelle), Matane (Petit-Matane), Métis-sur-Mer (Les Boules), Sainte-Anne-des-Monts, Matane, Rimouski

Territoire qui n'a pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014
Grand-Métis, La Martre (Cap-au-Renard)

8-M-000882-055A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Néri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Mont-Joli, Métis-sur-Mer, Baie-des-Sables, Saint-Ulric, Sainte-Félicité, Grosses-Roches, Les Méchins, Cap-Chat, Cap-Chat (Capucins), La Martre, Marsoui, Rivière-à-Claude, Mont-Saint-Pierre, Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine (Manche-d'épée), Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine (Madeleine-Centre), Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine (Rivière-Madeleine), Petite-Vallée, Cloridorme, Cloridorme (Saint-Yvon), Cloridorme (Pointe-à-la-Frégate), Sainte-Anne-des-Monts (Saint-Joachim-de-Tourelle), Rimouski (Pointe-au-Père), Grand-Métis (Price), Métis-sur-Mer (Les Boules), Matane (Petit-Matane), Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse), Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Gros-Morne), Gaspé (Sainte-Marjorique), Gaspé (Penouille), Gaspé (Cap-aux-os), Gaspé (Cap-des-Rosiers), Gaspé (Anse-au-Griffon), Gaspé (Petit-Cap), Gaspé (Anse-à-Valleau), Montréal, Longueuil, Québec, Lévis, Montmagny, La Pocatière, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski, Matane, Sainte-Anne-des-Monts, Grande-Vallée, Gaspé

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Hyacinthe, Drummondville, Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle, Kamouraska, Saint-Germain, Saint-André, Notre-Dame-du-Portage, Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges, Saint-Maxime-du-Mont-Louis, Rivière-Saint-Jean, La Martre (Cap-au-Renard), Gaspé (Pointe-Jaune), Gaspé (Jersey Cove), Saint-Octave-de-Métis

8-M-000882-056A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Sainte-Angèle-de-Mérici, Sainte-Jeanne-d'Arc, Saint-Moise, Sayabec, Val-Brillant, Lac-au-Saumon, Causapscal, Sainte-Florence, Routhierville, Saint-André-de-Restigouche, Saint-Alexis-de-Matapédia, Campbelton, Escuminac, Nouvelle, Maria, Caplan, New Richmond, Saint-Siméon, Bonaventure, New Carlisle, Paspébiac, Saint-Godefroi, Port-Daniel-Gascons, Sainte-thérèse-de-Gaspé, Percé, Gaspé, Rimouski (Pointe-au-Père), Escuminac (Pointe-à-la-Garde), Carleton-sur-Mer (Saint-Omer) Port-Daniel-Gascons (Anse-aux-Gascons), Chandler (Newport), Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski, Amqui, Matapédia, Pointe-à-la-Croix, Carleton-sur-Mer, Chandler, Grande-Rivière,

Le demandeur désire supprimer ses services entre Grandre-Rivière et Gaspé via Percé

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges, Saint-Joseph-de-Lepage, Ristigouche-partie-Sud-Est, Listuguj, Gesgapegiag, Cascapédia-Saint-Jules, Hope, Hope Town, Shigawake, Saint-Alexis-de-Matapédia

8-M-000882-057A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Lévis (Lauzon), Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-Mer, Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Néri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Sainte-Angèle-de-Mérici, Sainte-Jeanne-d'Arc,

Saint-Moise, Sayabec, Val-Brillant, Lac-au-Saumon, Causapsal, Sainte-Florence, Routhierville, Saint-André-de-Restigouche, Saint-Alexis-de-Matapédia, Campbelton, Nouvelle, Maria, Caplan, New Richmond, Saint-Siméon, Bonaventure, New Carlisle, Paspébiac, Saint-Godefroi, Port-Daniel-Gascons, Sainte-Thérèse-de-Gaspé, Percé, Gaspé, Rimouski (Pointe-au-Père), Escuminac (Pointe-à-la-Garde), Carleton-sur-Mer (Saint-Omer), Québec, Lévis, Montmagny, La Pocatière, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski, Amqui, Matapédia, Pointe-à-la-Croix, Carleton-sur-Mer, Chandler, Grande-Rivière, Mont-Joli

Le demandeur désire supprimer ses services entre Grande-Rivière et Gaspé (via Percé)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle, Saint-André, Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges, Saint-Joseph-de-Lepage, Ristigouche-partie-Sud-Est, Listuguj, Gesgapegiag, Cascapédia-Saint-Jules, Hope, Hope Town, Shigawake, Saint-Alexis-de-Matapédia

8-M-000882-058A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-Mer, Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Néri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Lévis (Lauzon), Québec, Lévis, Montmagny, La Pocatière, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle, Saint-André, Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges

8-M-000882-061A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Sainte-Angèle-de-Mérici, Sainte-Jeanne-d'Arc, Saint-Moise, Sayabec, Val-Brillant, Lac-au-Saumon, Causapsal, Sainte-Florence, Routhierville, Saint-André-de-Restigouche, Campbelton, Escuminac (Pointe-à-la-Garde), Nouvelle, Maria, Caplan, New Richmond, Saint-Siméon, Bonaventure, New Carlisle, Paspébiac, Saint-Godefroi, Port-Daniel-Gascons, Port-Daniel-Gascons (Anse-aux-Gascons), Sainte-Thérèse-de-Gaspé, Percé, Gaspé, Rimouski (Pointe-au-Père), Carleton-sur-Mer (Saint-Omer), Chandler (Newport), Rimouski, Mont-Joli, Amqui, Matapédia, Pointe-à-la-Croix, Chandler, Grande-Rivière

Le demandeur désire supprimer les services entre Grande-Rivière et Gaspé (via Percé)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Joseph-de-Lepage, Saint-Alexis-de-Matapédia, Ristigouche-partie-Sud-Est, Listuguj, Carleton-sur-Mer, Gesgapegiag, Cascapédia-Saint-Jules, Hope, Hope Town, Shigawake

8-M-000882-062A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

La Martre, Cap-Chat, Cap-Chat (Capucins), Matane (Petit-Matane), Les Méchins, Grosses-Roches, Sainte-Félicité, Sainte-Anne-des-Monts (Saint-Joachim-de-Tourelle), Sainte-Anne-des-Monts, Matane, Québec, Montréal

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

La Martre (Cap-au-Renard)

NATURE DE LA DEMANDE

Date : Le 28 mai 2014

Numéro de la demande : 230052

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

320, rue Abraham-Martin

Québec (QC) G1K 8N2

Demandeur

Procureur : MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L

Suppression partielle permanente de services : 8-M-000882-061A, 8-M-000882-056A, 8-M-000882-006D, 8-M-000882-062A, 8-M-000882-057A, 8-M-000882-008B, 8-M-000882-055A, 8-M-000882-058A, 8-M-000882-045D, 8-M-000882-013D :Transport interurbain

REPLICATION

Cet avis remplace celui publié le 15 mai 2014, sur le site Internet de la Commission

Corridor Gaspésie - Rimouski - Québec - Montréal

8-M-000882-006D

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-Mer, Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Neri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Mont-Joli, Saint-Ulric, Métis-sur-Mer, Baie-des-Sables, Sainte-Félicité, Grosses-Roches, Les Méchins, Cap-Chat, Cap-Chat (Capucins), Saint-Anne-des-Monts (Saint-Joachim-de-Tourelle), Lévis (Lauzon), Rimouski (Pointe-au-Père), Grand-Métis (Price), Métis-sur-Mer (Les Boules), Matane (Petit-Matane)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle, Saint-André, Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges

8-M-000882-008B

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Lévis (Lauzon)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges

8-M-000882-013D

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-Mer, Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Lévis (Lauzon)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Hyacinthe, Drummondville, Sainte-Anne-de-La-Pocatière

8-M-000882-045D

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

La Martre, Cap-Chat, Cap-Chat (Capucins) Les Méchins, Grosses-Roches, Sainte-Félicité, Saint-Ulric, Baie-des-Sables, Métis-sur-Mer, Grand-Métis (Price), Mont-Joli, Sainte-Flavie, Sainte-Luce, Rimouski (Pointe-au-Père), Sainte-Anne-des-Monts (Saint-Joachim-de-Tourelle), Matane (Petit-Matane), Métis-sur-Mer (Les Boules)

Territoire qui n'a pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014
Grand-Métis, La Martre (Cap-au-Renard)

8-M-000882-055A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Néri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Mont-Joli, Métis-sur-Mer, Baie-des-Sables, Saint-Ulric, Sainte-Félicité, Grosses-Roches, Les Méchins, Cap-Chat, Cap-Chat (Capucins), La Martre, Marsoui, Rivière-à-Claude, Mont-Saint-Pierre, Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine (Manche-d'épée), Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine (Madeleine-Centre), Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine (Rivière-Madeleine), Petite-Vallée, Cloridorme, Cloridorme (Saint-Yvon), Cloridorme (Pointe-à-la-Frégate), Sainte-Anne-des-Monts (Saint-Joachim-de-Tourelle), Rimouski (Pointe-au-Père), Grand-Métis (Price), Métis-sur-Mer (Les Boules), Matane (Petit-Matane), Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Anse-Pleureuse), Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Gros-Morne), Gaspé (Sainte-Marjorie), Gaspé (Penouille), Gaspé (Cap-aux-os), Gaspé (Cap-des-Rosiers), Gaspé (Anse-au-Griffon), Gaspé (Petit-Cap), Gaspé (Anse-à-Valleau)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Hyacinthe, Drummondville, Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle, Kamouraska, Saint-Germain, Saint-André, Notre-Dame-du-Portage, Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges, Saint-Maxime-du-Mont-Louis, Rivière-Saint-Jean, La Martre (Cap-au-Renard), Gaspé (Pointe-Jaune), Gaspé (Jersey Cove), Saint-Octave-de-Métis

8-M-000882-056A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Sainte-Angèle-de-Mérici, Sainte-Jeanne-d'Arc, Saint-Moise, Sayabec, Val-Brillant, Lac-au-Saumon, Causapscal, Sainte-Florence, Routhierville, Saint-André-de-Restigouche, Saint-Alexis-de-Matapédia, Campbelton, Escuminac, Nouvelle, Maria, Caplan, New Richmond, Saint-Siméon, Bonaventure, New Carlisle, Paspébiac, Saint-Godefroi, Port-Daniel-Gascons, Sainte-Thérèse-de-Gaspé, Percé, Gaspé, Rimouski (Pointe-au-Père), Escuminac (Pointe-à-la-Garde), Carleton-sur-Mer (Saint-Omer) Port-Daniel-Gascons (Anse-aux-Gascons), Chandler (Newport)

Le demandeur désire supprimer ses services entre Grandre-Rivière et Gaspé via Percé

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges, Saint-Joseph-de-Lepage, Ristigouche-partie-Sud-Est, Listuguj, Gesgapegiag, Cascapédia-Saint-Jules, Hope, Hope Town, Shigawake, Saint-Alexis-de-Matapédia

8-M-000882-057A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Lévis (Lauzon), Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-Mer, Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Néri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Sainte-Angèle-de-Mérici, Sainte-Jeanne-d'Arc, Saint-Moise, Sayabec, Val-Brillant, Lac-au-Saumon, Causapscal, Sainte-Florence, Routhierville, Saint-André-de-Restigouche, Saint-Alexis-de-Matapédia, Campbelton, Nouvelle, Maria, Caplan, New Richmond, Saint-Siméon, Bonaventure, New Carlisle, Paspébiac, Saint-Godefroi, Port-Daniel-Gascons, Sainte-Thérèse-de-Gaspé, Percé, Gaspé, Rimouski (Pointe-au-Père), Escuminac (Pointe-à-la-Garde), Carleton-sur-Mer (Saint-Omer)

Le demande désire supprimer ses services entre Grande-Rivière et Gaspé (via Percé)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle, Saint-André, Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges, Saint-Joseph-de-Lepage, Ristigouche-partie-Sud-Est, Listuguj, Gesgapegiag, Cascapédia-Saint-Jules, Hope, Hope Town, Shigawake, Saint-Alexis-de-Matapédia

8-M-000882-058A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse, Saint-Vallier, Berthier-sur-Mer, Cap-Saint-Ignace, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Roch-des-Aulnaies, Saint-Pacôme, Saint-Philippe-de-Néri, Saint-Pascal, Sainte-Hélène, Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-Simon, Saint-Fabien, Le Bic, Lévis (Lauzon)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Anne-de-La-Pocatière, Rivière-Ouelle, Saint-André, Cacouna, L'Isle-Verte, Notre-Dame-des-Neiges

8-M-000882-061A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Sainte-Angèle-de-Mérici, Sainte-Jeanne-d'Arc, Saint-Moise, Sayabec, Val-Brillant, Lac-au-Saumon, Causapscal, Sainte-Florence, Routhierville, Saint-André-de-Restigouche, Campbelton, Escuminac (Pointe-à-la-Garde), Nouvelle, Maria, Caplan, New Richmond, Saint-Siméon, Bonaventure, New Carlisle, Paspébiac, Saint-Godefroi, Port-Daniel-Gascons, Port-Daniel-Gascons (Anse-aux-Gascons), Sainte-Thérèse-de-Gaspé, Percé, Gaspé, Rimouski (Pointe-au-Père), Carleton-sur-Mer (Saint-Omer), Chandler (Newport)

Le demandeur désire supprimer les services entre Grande-Rivière et Gaspé (via Percé)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Joseph-de-Lepage, Saint-Alexis-de-Matapédia, Ristigouche-partie-Sud-Est, Listuguj, Carleton-sur-Mer, Gesgapegiag, Cascapédia-Saint-Jules, Hope, Hope Town, Shigawake

8-M-000882-062A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

La Martre, Cap-Chat, Cap-Chat (Capucins), Matane (Petit-Matane), Les Méchins, Grosses-Roches, Sainte-Félicité, Sainte-Anne-des-Monts (Saint-Joachim-de-Tourelle)

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

La Martre (Cap-au-Renard)

NATURE DE LA DEMANDE

Date : Le 28 mai 2014

Numéro de la demande : 232289

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

320, rue Abraham-Martin

Québec (QC) G1K 8N2

Demandeur

Procureur : MCCARTHY TÉTRAULT S.E.N.C.R.L., S.R.L

Suppression partielle permanente de services : 8-M-000882-065A, 8-M-000882-066A, 8-M-000882-024D, 8-M-000882-067B : Transport interurbain

Corridor Montréal - Victoriaville - Drummondville - Québec

8-M-000882-024D

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Basile-le-Grand, Beloeil, Mont-Saint-Hilaire, Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, Saint-Cyrille-de-Wendover, Notre-Dame-du-Bon-Conseil, Douville, Saint-Charles, Saint-Léonard d'Aston

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

McMasterville, Sainte-Anne-du-Sault, Val-Alain, Saint-Janvier-de-Joly, Saint-Flavien, Notre-Dame-du-Sacré-Coeur-d'Issoudun, Lévis

8-M-000882-065A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Saint-Albert, Sainte-Clotilde-de-Horton, Notre-Dame-du-Bon-Conseil, Saint-Cyrille-de-Wendover, Saint-Germain-de-Grantham, Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, Beloeil, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Charles, Sainte-Hélène-de-Bagot, Sainte-Rosalie, Saint-Simon (Acton-Vale), Saint-Simon (Saint-Édouard), Mont-Saint-Hilaire

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Saint-Samuel, Sainte-Eulalie, Warwick, MacMasterville

8-M-000882-066A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Germain-de-Grantham, Saint-Simon (Acton-Vale), Saint-Simon (Saint-Édouard), Sainte-Marie-Madeleine, Sainte-Madeleine, Mont-Saint-Hilaire, Beloeil, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Bruno-de-Montarville

Territoire qui n'a pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

McMasterville

8-M-000882-067B

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Saint-Albert, Sainte-Clotilde-de-Horton, Notre-Dame-du-Bon-Conseil, Saint-Cyrille-de-Wendover, Saint-Charles

Territoire qui n'a pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014:

Warwick

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

NATURE DE LA DEMANDE

Date : Le 27 mai 2014

Numéro de la demande : 232294

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

Suppression partielle permanente de services : 8-M-000882-060A, 8-M-000882-059B
:Transport interurbain

Corridor Montréal - Trois-Rivières - Québec

8-M-000882-059B

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Cuthbert, St-Viateur, Saint-Barthélemy, Maskinongé, Yamachiche, Trois-Rivières (Pointe-du-Lac), Trois-Rivières (Baie-Jolie), Trois-Rivières (Cap-de-la-Madeleine) Champlain, Batiscan, Saint-Anne-de-la-Pérade, Deschambault, Grondines, La Chevrotière, Portneuf, Cap-Santé, Donnacona, Neuville, Saint-Augustin-de-Desmaures

Territoires qui n'ont pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Geneviève-de-Berthier, L'ancienne-Lorette

8-M-000882-060A

Territoires qui ont fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Saint-Cuthbert, St-Viateur, Saint-Barthélemy, Maskinongé, Yamachiche, Trois-Rivières (Pointe-du-Lac), Trois-Rivières (Baie-Jolie)

Territoire qui n'a pas fait l'objet d'un affichage entre le 1er et le 10 mai 2014

Sainte-Geneviève-de-Berthier

Annexe « 3 »

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

OUVERTURE DES AUDIENCES

Avant de procéder à l'appel des causes dans les demandes de Autocars Orléans Express inc., la Commission des transports du Québec désire vous faire les commentaires suivants.

La Commission entend en audiences publiques huit demandes de modification d'horaires, de suppressions partielles et totales en services interurbains de Orléans, lesquelles ont été affichées et publiées sur le site Internet de la Commission en mai 2014.

Ces huit demandes visent un vaste territoire au Québec, soit les corridors interurbains situés entre Montréal et les régions de la Montérégie, du Centre du Québec, la Mauricie, la région de la Capitale nationale, de la région Chaudière-Appalaches, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Orléans demande de réduire ses services de transport interurbain sur presque tous les corridors autorisés par ses permis, réduire la fréquence de ses horaires, afin d'exploiter des services interurbains express et semi-express, supprimer des services locaux dans un grand nombre de municipalités situées tout au long des lignes exploitées et supprimer totalement les services interurbains de Trois-Rivières à La Tuque et de Thetford-Mines à Victoriaville.

Plus de 110 interventions ont été reçues à la Commission suite aux affichages et publications. De ce nombre 6 interventions proviennent d'élus provinciaux et fédéraux et de regroupements d'élus municipaux, 13 interventions proviennent des MRC, 23 municipalités sont intervenues, 8 interventions du milieu économique et touristique, 7 interventions d'organismes à caractère social ou collectif. Finalement plus d'une cinquantaine de particuliers ont manifesté leurs intérêts pour être entendus devant la Commission.

La Commission des transports est un tribunal administratif qui a, entre autres mandats, la responsabilité d'encadrer la Loi sur les transports, la réglementation sur le transport par autobus et par voie de conséquence, le transport interurbain.

La Commission rappelle qu'elle n'est pas une commission d'enquête publique, ni un organisme consultatif habilité à faire des recommandations aux autorités gouvernementales ou municipales.

La Commission est un tribunal décisionnel et son rôle est de disposer des demandes de Orléans en conformité de la Loi et la Réglementation, selon la preuve faite en audience et après avoir donné l'occasion à toutes les parties qui sont intervenues de faire valoir leurs observations.

La Commission veut préciser le déroulement des audiences.

Premièrement : la Commission et les services spécialisés de la Commission ont procédé à l'analyse complète du contenu de toutes les demandes. La Commission a également pris connaissance du contenu de toutes les observations déposées par les intervenants.

Deuxièmement : les audiences se dérouleront comme suit :

- la preuve sera commune et versée dans les huit demandes.
- Seuls les intervenants ayant signifié à la Greffière, avant le début de chaque audience, leur présence et leur désir d'être entendus au jour et au lieu de l'audience, seront appelés et entendus.
- Les observations des intervenants non présents ou non entendus seront versées au dossier.
- Toutes nouvelles interventions initiées après le début des audiences et avant le délibéré pourront être entendues, si les circonstances et l'échéancier le permettent.
- Orléans va en premier lieu faire sa preuve générale et particulière, sur chacune des modifications demandées, au lieu et endroit où sont tenues chacune des audiences.
- Tous les intervenants qui le désirent seront entendus au jour et au lieu de leur choix à l'une ou l'autre des cinq journées d'audience.
- La Commission se réserve le droit de modifier le déroulement des audiences selon les circonstances et l'horaire.

Troisièmement : Vu le nombre important des intervenants, la Commission demande aux intervenants de présenter leurs observations ou leur mémoire de façon précise, succincte et particularisée.

Pour les mêmes raisons le contre interrogatoire des témoins de Orléans se fera, si nécessaire, lors de la présentation des observations par les intervenants.

Annexe « 4 »

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

Liste des personnes qui ont témoigné

Demanderesse

AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC. :

M. Marc-André Varin,
M. Denis Andlauer

Intervenant(e)s :

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLU(E)S
GASPÉSIE-ILES-DE-LA-MADELEINE

Gilbert Scantland

MRC DE LA HAUTE-GASPÉSIE

Allen Cormier, préfet

MRC DU ROCHER-PERCÉ

Diane Lebouthillier, préfet

VILLE DE PERCÉ

André Boudreau, maire

DÉPUTÉ FÉDÉRAL DE LA GASPÉSIE-
ÎLE-DE-LA-MADELEINE

Philipp Toone

DÉPUTÉ DE GASPÉ

Méganne Perry Melançon, en
remplacement de Gaétan
Lelièvre, député

DÉPUTÉ DE BONAVENTURE

Steve Bujold, représentant de
Sylvain Roy, député

MRC DE LA MATAPÉDIA

Chantale Lavoie, préfet

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ
DE LA MATANIE

Pierre Thibodeau, maire de St-
Ulric et Préfet

CLD DE LA MRC DE BONAVENTURE

François Bujold

RÉGIE INTERMUNICIPALE DE TRANSPORT
GASPÉSIE-ÎLES-LA-MADELEINE

Antoine Audet, accompagné
de Benoît Bazinet

CHAMBRE DE COMMERCE ET DE TOURISME DE GASPÉ	Olivier Nollet, Frédéric Côté et Line Desrosiers
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUES BAS-SAINT-LAURENT(CRÉ)	Michel Lagacé et Daniel Gagnon
MUNICIPALITÉ DE SAINT-GODEFROI	Gérard-Raymond Blais, maire
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DU QUÉBEC	Jean Fortin et Benoît Bazinet
CRÉNEAU ÉOLIEN ACCORD	Dave Lavoie et Frédéric Côté
CRÉNEAU ÉOLIEN GASPÉSIE- ÎLES-DE-LA-MADELEINE	Dave Lavoie
ASSOCIATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS RURAUX DU QUÉBEC	Thérèse Domingue
SOLIDARITÉ RURALE DU QUÉBEC	André Genest, v-p.
MARTINE OUELLET ET ALS DU PARTI QUÉBÉCOIS	Martine Ouellet, député de Vachon
FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS DU QUÉBEC	Luc Lafrance et Pierre Maheux
DÉPANNEUR CHEZ B ENR	Bérangère Fournier et Karen Lamarre
VILLE DE RIMOUSKI	Donald Bélanger, maire suppléant
TRANSPORT 2000 QUÉBEC	Normand Parisien
VILLE DE LA TUQUE	Hélène Langlais,
MRC DES APPALACHES	Marie-Ève Mercier

REGROUPEMENT DES ORGANISMES DE PERSONNES HANDICAPÉES DE LA MAURICIE	Josée Houle, représentante
ASSOCIATION DES PERSONNES HANDICAPÉES DU HAUT-SAINT-AURICE	Josée Houle, représentante
ASSOCIATION DES PERSONNES HANDICAPÉES DU COMTÉ DE MASKINONGÉ	Josée Houle, représentante
HANDICAPS SOLEIL	Josée Houle, dir. générale
VILLE DE THETFORD MINES	René Soucy, en remplacement du maire
FADOQ- THETFORD MINES	Marcel Aubin,
Soltesz, Joseph	présent à Trois-Rivières
Tremblay Gil	présent à Trois-Rivières
Huppé Nicole	présente à Thetford Mines
Demers Andréanne	présente à Thetford Mines
Demers Jacqueline	présente à Thetford Mines
Croteau Jean	présent à Québec

Intervenants qui se sont présentés lors des audiences pour être entendus :

Gaspé, le 26 août 2014, ont témoigné :

Bélangier, Angèle, citoyen-usager, Gaspé
Daniel, Robert, Conseil district Barachois
Fréchette, Michel, citoyen-usager
Kavanagh, Georges, AQRG-GIM, président régional
Kranzel, Frédérick, citoyen-usager
Mimeault, Jacques, Président CSN, Chandler
Patterson, Cynthia, Révérend Église Anglicane, Barachois

Carleton-sur-Mer, le 27 août 2014

Beebe, Sandi, citoyen-usager
Castonguay Marjolaine, Femme d'affaires, usager
Decarie, Reine, citoyen usager
Porlier Gérard, Maire de St-Alphonse
Bond Michel et Guérette Charles, représentants Centre de santé et services sociaux-
Baie-des-Chaleurs.
Poirier, Michel, restaurateur.

Rimouski, le 28 août 2014

Parent, Marc, Conseiller municipal Ville de Rimouski –District le Bic
Marchand Anne, coordonnatrice à la Ville de Rimouski
Morin, Patrick, Agent de développement au conseil régional de l'environnement Bas-St-
Laurent.
Beaulieu, Lise, agricultrice, usager
Paquette René, Directeur général Carrefour 50 ans et + du Québec.

Trois-Rivières, le 3 septembre 2014

Guay Chantale, CSSS du Haut-St-Maurice, Agente de planification et communication
Doucet Mélanie, Responsable des transports adaptés collectifs Haut-St-Maurice
Bédard Claude, V.P. Autobus Chevette
Rompré, Sylvie, Représentante, Handicap Soleil
Pépin, François, Prés. Du conseil d'administration- Transport 2000 Québec
Lapointe, Claire, Retraitée usager
Brousseau, Martin, sans emploi, usager

Thetford Mines, le 4 septembre 2014.

Tanguay Serge, Président Autobus A-1,
Décary François, ACEF Appalaches, Beauce, Etchemins, D.G.
Guénette Gaétane, usager.

Annexe « 5 »

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

PIÈCES DÉPOSÉES PAR LES INTERVENANTS LORS DES AUDIENCES :

I-1 : Mémoire document de la MRC de la région du Rocher-Percé

I-2 : Sondage de la Chambre du commerce et du tourisme (À produire)

I-3 : Document de présentations- AQRP

I-4 : Document de présentation de Michel Fréchette

I-5 : Mémoire de la municipalité de St-Alphonse

I-6 : Mémoire de la municipalité de St-Godefroi (présenté par Gérard-Raymond Blais, maire).

I-7 : Mémoire du Centre de santé et des services sociaux de la Baie-des-Chaleurs.

I-8 : Mémoire «Femmes en mouvement» Centre de femmes de la MRC de Bonaventure

I-9 : Mémoire de la Ville de Rimouski

I-10 : Mémoire de la Conférence régionales des élues du Bas-Saint-Laurent.

I-11 : Recommandations de Harold LeBel, Député de Rimouski

I-12 : Mémoire de la MRC de la Matanie

I-13 : Mémoire de la MRC de la Matapédia

I-14 : Documents de présentation – Statistique Dépanneur B.

I-15 : Avis Régional de la Commission jeunesse du Bas St-Laurent.

I-16 : Avis du Conseil régional de l'environnement du Bas-St-Laurent.

I-17 : Intervention, Carrefour 50+ du Québec

I-18 : Commentaires de Mme Lise Beaulieu (À produire)

I-19 : Documents sur les services interurbains par autocar au Québec (Autobus Maheux)

I-20 : Mémoire de la Ville de La Tuque, en collaboration du CSSS du Haut-St-Maurice.

I-21 : Mémoire du Regroupement des personnes handicapées de la Mauricie

I-22 : Mémoire de la Solidarité rurale du Québec

I-23 : Mémoire de Transport 2000 Québec.

I-24, en liasse : Document de soutien du témoignage de M. Soltesz + cartes géographiques.

I-25 : Présentation de M. Gil Tremblay

I-26 : Mémoire des Conférences régionales des élus (CRÉ) du Québec

I-27 : Mémoire de la Ville de Thetford Mines.

I-28 : Mémoire de la MRC des Appalaches.

I-29 : Mémoire de l'Association des transports collectifs Ruraux du Québec (ATCRQ)

I-30 : Mémoire de l'Association coopérative d'économie familiale, Appalaches, Beauce, Etchemins (ACEF).

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

Annexe « 6 »

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

DEMANDES : 229597, 229602, 229613, 229619, 230047, 230052, 232289, 232294

AUTOCAR ORLÉANS EXPRESS INC .

Demanderesse

c.

AI

Les Intervenants collectivement (171 interventions)

Décision rendue séance tenante le 11 septembre 2014 à Québec à 11h55 (rectifiée)

ORDONNANCE DE CONFIDENTIALITÉ

Autocars Orléans Express inc.

Orléans demande de déposer de façon confidentielle des documents à l'appui de sa demande et a formulé une demande d'ordonnance de confidentialité à l'égard des documents suivants :

- 1- Groupe Orléans Express, état des résultats – transport interurbain, année 2013.
- 2- Simulation basée sur les données d'utilisation détaillées 2013.
- 3- Consolidation des dépenses par route, réel 2013.
- 4- Pertes de revenus anticipées comptes commerciaux.
- 5- Détail des coûts d'opération par km.
- 6- Performance régionale de Orléans Express (2013)**

Selon l'article 44.10 du *Règlement* sur la procédure de la Commission, ont un caractère public les renseignements que Orléans fournit à la Commission au soutien de sa demande dans les questions où la Commission exerce un pouvoir discrétionnaire.

Ont aussi un caractère public les renseignements produits par Orléans concernant les connaissances, l'expérience et les habiletés d'un demandeur, les renseignements de même nature concernant ses ressources humaines, la liste des actionnaires, des administrateurs ou sociétaires d'un demandeur et leur participation dans l'entreprise, sa flotte de véhicules, les renseignements de même nature contenus dans les contrats et les lettres de crédits ou d'appui, ses états financiers annuels.

Au soutien de sa demande d'ordonnance de confidentialité, Denis Andlauer, président et chef de direction de Kéolis Canada, invoque les motifs suivants :

1. Il invoque que les détails contenus dans les documents soumis contiennent de l'information privilégiée et sensible, qui si elle était rendue publique, placerait Orléans dans une situation vulnérable avec les concurrents actuels et futurs.
2. Si l'information proposée était rendue publique, la concurrence pourrait avoir facilement accès aux détails de leur structure financière et à leurs opérations commerciales.
3. Orléans est dans une situation financière difficile et la connaissance des détails de son plan de redressement pour avoir des effets négatifs sur sa la réussite de ce plan de redressement.
4. L'information rendue publique actuellement est suffisante pour le public.
5. Orléans doit conserver la confidentialité des informations proposées pour assurer d'éventuelles négociations avec les autorités et empêcher que les concurrents actuels et potentiels puissent utiliser des informations proposées à son détriment.

La Commission dispose de huit demandes de Orléans visant à modifier ses horaires et pour supprimer partiellement et totalement certains services en transport interurbain au Québec.

Ces demandes peuvent avoir des effets importants pour Orléans, pour l'industrie du transport interurbain public et privé et pour près de deux millions d'usagers au Québec, toute route interurbaine confondue exploitée par Orléans.

La Commission rappelle que dans la réglementation actuelle, l'article 12 du Règlement prévoit des critères spécifiques que le transporteur par autobus doit rencontrer, dont notamment, répondre aux besoins de la clientèle et de la population desservie et également assurer la rentabilité des services interurbains offerts.

La question de la rentabilité et de l'inter financement, les déficits d'opération allégués par Orléans, constituent le nerf du présent débat.

La Commission doit concilier ces prétentions de nature financière et économique avec les besoins de la population.

Devant la Commission, la publicité et l'accès aux documents produits est la règle générale, la confidentialité est l'exception.

La Commission s'inspire des règles établies par les tribunaux supérieurs, dont celles de la Cour Suprême du Canada. Ces règles ont été particulièrement établies dans les arrêts *R. v. Mentuck* (2001, 3 S.C.R.) et plus particulièrement pour les organismes et tribunaux administratifs de nature économique, dans *Sierra Club v. CANADA* (2002, 2 S.C.R.) où l'on a établi les critères applicables.

La confidentialité ne doit être accordée que lorsqu'elle est nécessaire pour écarter un risque sérieux pour protéger un intérêt économique et lorsque les effets bénéfiques pour un procès juste et équitable, l'emportent sur les effets préjudiciables sur la liberté d'expression en raison de l'intérêt public, tout en considérant les mesures ou options raisonnables pour atténuer les effets de la confidentialité.

La Commission a largement établi dans la présente affaire un processus public, transparent et accessible à tous, en siégeant dans les cinq régions visées dans les demandes, en publiant sur son site Internet l'ensemble des interventions et l'ensemble de la preuve documentaire produite par Orléans au soutien de ses demandes.

La Commission est également consciente que la décision qu'elle va rendre, quelle qu'elle soit, est importante pour tous et va entraîner d'autres débats subséquents en dehors de son enceinte auprès d'autres autorités, soit gouvernementales, soit municipales et avoir des effets déterminants sur toute l'industrie du transport interurbain et du transport collectif, y compris ses concurrents actuels et potentiels.

C'est l'intérêt économique de Orléans qui est en jeu, c'est sa pérennité et son savoir-faire (*know how*). Orléans doit donc disposer librement de tous ses atouts dans ce futur et garder le contrôle des informations privilégiées et sensibles qui constituent son épine dorsale et son entité économique.

Le public a également le droit à la liberté d'expression et le droit de connaître les enjeux réels et les fondements des demandes de Orléans le concernant et bien les comprendre et pouvoir s'y opposer.

C'est également le droit des autorités municipales à la liberté d'expression et de l'accès à l'information, car elles assurent la gestion des territoires municipaux visées dans ces demandes et doivent bénéficier des éléments pertinents pour assumer leurs responsabilités.

Orléans a mis en preuve à ce jour une vaste documentation de nature financière et économique au soutien de ses demandes. La Commission estime que ces éléments sont suffisamment substantiels et donnent aux intervenants l'information nécessaire pour justifier leurs observations à l'encontre de ces demandes.

La Commission doit avoir toutes les informations nécessaires pour lui permettre de disposer des demandes et rendre une décision juste et raisonnable et conforme à la Loi et à la réglementation.

À cette fin il est préférable qu'elle dispose dans la preuve administrée par Orléans, de l'ensemble des informations de nature financières et économiques, qui lui est nécessaire pour rendre une décision éclairée.

En refusant la demande de confidentialité, la Commission risque que Orléans ne dépose pas cette preuve pertinente et par le fait même la Commission n'aura pas toute l'information nécessaire pour rendre une décision éclairée. Cette situation risquerait de nuire au droit de Orléans d'avoir un procès juste et équitable.

La Commission doit valider et vérifier la preuve financière et économique administrée par Orléans. Pour s'y faire, il est essentiel que la Commission aille accès à l'information sensible et privilégiée que seule Orléans dispose actuellement.

La balance des inconvénients profite à Orléans dans les circonstances. Il devient donc important de protéger cette information sensible. Les intervenants ont suffisamment d'information selon la preuve déposée jusqu'à maintenant, pour leur permettre de soumettre leurs observation de façon pertinente, cohérente et suffisante.

La Commission va donc ordonner la confidentialité des documents mentionnés ci-hauts.

PAR CES MOTIFS, la Commission des transports du Québec

ORDONNE

la confidentialité des documents suivants :

- 1- Groupe Orléans Express, état des résultats – transport interurbain, année 2013.
- 2- (a) Simulation basée sur les données d'utilisation détaillées 2013.
- 3- (a) Consolidation des dépenses par route, réel 2013.
- 4- Pertes de revenus anticipées comptes commerciaux.
- 5- Détail des coûts d'opération par km.
- 6- Performance régionale de Orléans Express (2013)**

- ORDONNE** la non publication sous toutes ses formes, du contenu ou d'extraits des documents ci-haut décrits;
- INTERDIT** à toutes personnes toutes déclarations et commentaires sur les témoignages rendus à l'audience en rapport aux documents confidentiels décrits ci-haut;
- ORDONNE** le huis-clos sur les enregistrements numériques pris à l'audience en rapport aux documents ci-haut décrits et aux témoignages rendus et restreint l'accès intégral aux enregistrements numériques à la greffière et aux Membres du présent banc.
- PRÉCISE** que les documents déclarés confidentiels soient remis à Orléans dans les 30 jours de la date de la décision à être rendue dans les présentes demandes, ou à défaut, soient détruits dans les 60 jours de la dite décision.
- Ces délais seront prolongés, si nécessaire, si la décision rendue est portée en appel ou qu'une demande en révision est demandée conformément à la Loi et ce, jusqu'à la date où une décision finale et exécutoire soit rendue.

Marc Delâge, avocat
Membre de la Commission

Claude Jacques, avocat
Membre de la Commission

NEQ : 1141076092

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

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

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2497
Décision en vigueur le : 2015-01-01

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)

Terrebonne (64008)

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.

PARCOURS ALTERNATIF :

- Autoroute 640 : de Terrebonne 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 Terrebonne, Repentigny et Berthierville.

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille horaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

No demande : 232294

De : Montréal

No décision : 2014 QCCTQ 2497

Date de début : 2015-01-01

No droits : 8-M-000882-068A

À : Québec

No voyage :

No horaire : 001 002

Fréquence : LMWJVSD LMWJVSD

Direction : Aller Aller

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station		
001	Montréal : Station centrale d'autobus	1	06:00	10:30
002	Montréal : Métro Radisson	2	-----	-----
003	Laval : Centre Laval	50	06:30	11:00
004	Terrebonne		06:55	11:25
005	Repentigny :	6	07:15	11:45
006	Berthierville :	12	07:45	-----
007	Louiseville :	17	08:10	-----
008	Trois-Rivières :	21	08:45	13:05
009	Québec : terminus Ste-Foy	83	10:10	14:30
010	Québec : Gare centrale d'autobus	85	10:35	14:55

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche

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

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille horaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

No demande : 232294

De : Montréal

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	003 LMWJVSD Aller	004 LMWJVSD Aller	005 LMWJVSD Aller	006 LMWJVSD Aller
001	Montréal : Station centrale d'autobus	1	13:00	16:00	17:30	21:30
002	Montréal : Métro Radisson	2	-----	-----	-----	-----
003	Laval : Centre Laval	50	-----	-----	18:00	-----
004	Terrebonne		-----	-----	18:25	-----
005	Repentigny :	6	-----	-----	18:45	-----
006	Berthierville :	12	-----	-----	-----	-----
007	Louiseville :	17	-----	-----	-----	-----
008	Trois-Rivières :	21	14:55	17:55	20:05	23:25
009	Québec : terminus Ste-Foy	83	16:20	19:20	21:30	00:50
010	Québec : Gare centrale d'autobus	85	16:45	19:45	21:55	01:15

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi I

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

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 232294

Annexe :

De : Montréal

			007	008	009	010
			LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD	LMWJVSD
			Retour	Retour	Retour	Retour
Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station				
001	Montréal : Station centrale d'autobus	1	09:15	13:15	16:55	20:35
002	Montréal : Métro Radisson	2	08:55	-----	-----	-----
003	Laval : Centre Laval	50	-----	-----	16:25	-----
004	Terrebonne		-----	-----	16:00	-----
005	Repentigny :	6	-----	-----	15:40	19:55
006	Berthierville :	12	-----	-----	-----	19:25
007	Louiseville :	17	-----	-----	-----	19:00
008	Trois-Rivières :	21	07:30	11:30	14:30	18:30
009	Québec : terminus Ste-Foy	83	05:55	09:55	12:55	16:55
010	Québec : Gare centrale d'autobus	85	05:30	09:30	12:30	16:30

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi I
----- : pas de service ***** : sur demande ///// : autre ---> : aller <--- : retour

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille horaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

No demande : 232294

De : Montréal

011
LMWJVSD
Retour

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	
001	Montréal : Station centrale d'autobus	1	23:55
002	Montréal : Métro Radisson	2	-----
003	Laval : Centre Laval	50	23:25
004	Terrebonne		23:00
005	Repentigny :	6	22:40
006	Berthierville :	12	-----
007	Louiseville :	17	-----
008	Trois-Rivières :	21	21:30
009	Québec : terminus Ste-Foy	83	19:55
010	Québec : Gare centrale d'autobus	85	19:30

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi I

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

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 232294

No décision : 2014 QCCTQ 2497
Date de début : 2015-01-01
No droit(s) : 8-M-000882-068A
À : Québec

Annexe :

De : Montréal

Séq.			010	009	008	007	006	005	004	003	002	001
	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station										
001	Montréal : Station centrale d'autobus	1	050,90	050,90	030,85	030,85	-----	-----	-----	-----	-----	-----
002	Montréal : Métro Radisson	2	050,90	050,90	030,85	030,85	-----	-----	-----	-----	-----	-----
003	Laval : Centre Laval	50	050,90	050,90	030,85	030,85	-----	-----	-----	-----	-----	-----
004	Terrebonne		045,75	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
005	Repentigny :	6	045,75	038,40	019,95	010,70	-----	-----	-----	-----	-----	-----
006	Berthierville :	12	045,75	038,40	019,95	010,70	-----	-----	-----	-----	-----	-----
007	Louiseville :	17	038,40	038,40	013,35	/////	-----	-----	-----	-----	-----	-----
008	Trois-Rivières :	21	030,85	030,85	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
009	Québec : terminus Ste-Foy	83	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
010	Québec : Gare centrale d'autobus	85	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Remarques:

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

Légende: - - - : restriction // : autre

NEQ : 1141076092

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

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

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2497
Décision en vigueur le : 2015-01-01

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.

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 232289

No décision : 2014 QCCTQ 2497
Date de début : 2015-01-01
No droit(s) : 8-M-000882-069A
À : Victoriaville

Annexe :

De : Montréal

No voyage :
No horaire : 001 002 003 004 005 006 007
Fréquence : LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD
Direction : aller aller aller aller aller aller retour

Séq. NOM DU TERRITOIRE : Site

Station

001	Montréal	06:00	10:00	12:00	14:00	17:00	19:00	10:55
002	Longueuil : Station de métro	----	----	12:20	----	17:20	19:20	10:35
003	Saint-Hyacinthe	----	----	13:05	----	18:05	20:05	09:55
004	Drummondville	07:20	11:15	13:45	15:15	18:20	20:45	09:10
005	Victoriaville	08:10	----	----	----	19:10	----	08:15

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche

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

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

No demande : 232289

De : Montréal

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	008	009	010	011	012
			LMWJVSD retour	LMWJVSD retour	LMWJVSD retour	LMWJVSD retour	LMWJVSD retour
001	Montréal		13:15	15:35	17:15	22:10	22:15
002	Longueuil : Station de métro		----	----	----	21:50	----
003	Saint-Hyacinthe		----	14:45	----	21:10	----
004	Drummondville		12:00	14:00	16:00	20:25	21:00
005	Victoriaville		----	----	----	19:30	----

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche

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

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 232289

Date de début : 2015-01-01
No décision : 2014 QCCTQ 2497
No droit(s) : 8-M-000882-069A
À : Victoriaville

Annexe :

De : Montréal

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	005	004	003	002	001
001	Montréal		030,70	024,70	014,30	-----	-----
002	Longueuil : Station de métro		030,70	024,70	-----	-----	
003	Saint-Hyacinthe		024,70	012,55	-----		
004	Drummondville		015,95	-----			
005	Victoriaville		-----				

Remarques:

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

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

NEQ : 1141076092

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

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

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2497
Décision en vigueur le : 2015-01-01

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)

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.

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 230052

No décision : 2014 QCCTQ 2497
Date de début : 2015-01-01
No droits : 8-M-000882-070A
À : Rimouski

Annexe :

De : Québec

No voyage :
No horaire : 001 002 003 004 005 006 007 008
Fréquence : LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD
Direction : Aller Aller Aller Aller Retour Retour Retour Retour

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	001	002	003	004	005	006	007	008
001	Québec : Gare centrale d'autobus	1	08:30	12:30	17:45	00:45	11:30	15:50	18:05	03:30
002	Québec : Terminus Ste-Foy	83	09:00	13:00	18:15	01:15	11:05	15:25	17:40	03:05
003	Lévis	4	09:20	13:20	18:35	01:35	10:50	15:10	17:25	02:50
004	Montmagny	9	-----	14:00	19:15	-----	10:05	-----	-----	-----
005	La Pocatière	14	-----	14:45	20:00	-----	09:20	-----	-----	-----
006	Rivière-du-Loup	21	11:05	15:45	21:00	03:30	08:35	13:30	15:45	01:10
007	Trois-Pistoles	41	-----	16:25	21:40	-----	07:50	-----	-----	00:20
008	Rimouski	46	-----	17:15	22:30	05:05	07:00	-----	14:00	23:30

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche
----- : pas de service ***** : sur demande ///// : autre ---> : aller <--- : retour

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Grille tarifaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

No demande : 230052

De : Québec

No décision : 2014 QCCTQ 2497

Date de début : 2015-01-01

No droit : 8-M-000882-070A

À : Rimouski

Annexe :

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station	008	007	006	005	004	003	002	001
001	Québec : Gare centrale d'autobus	1	056,75	045,75	038,40	030,85	015,70	-----	-----	-----
002	Québec : Terminus Ste-Foy	83	056,75	045,75	038,40	030,85	015,70	-----	-----	
003	Lévis	4	056,75	045,75	038,40	030,85	015,70	-----		
004	Montmagny	9	045,75	038,40	030,85	017,85	-----			
005	La Pocatière	14	038,40	030,85	017,85	/////				
006	Rivière-du-Loup	21	030,85	013,35	/////					
007	Trois-Pistoles	41	019,95	/////						
008	Rimouski	46	-----							

Remarques:

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

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

NEQ : 1141076092

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

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

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2497
Décision en vigueur le : 2015-01-01

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.

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 230052

No décision : 2014 QCCTQ 2497
Date de début : 2015-01-01
No droits : 8-M-000882-071A
À : Rimouski

Annexe :

De : Montréal

No voyage :
No horaire : 001 002 003
Fréquence : LMWJVSD LMWJVSD LMWJVSD
Direction : Aller Retour Retour

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station			
001	Montréal : Station centrale d'autobus	70	22:30	20:20	05:30
002	Longueuil : Station de métro	702	22:50	20:00	05:10
003	Lévis	4	01:25	17:25	02:50
004	Rivière-du-Loup	21	03:25	15:45	-----
005	Rimouski	46	05:00	14:00	-----

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche
----- : pas de service ***** : sur demande ///// : autre ---> : aller <--- : retour

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille tarifaire

PAGE : 1 DE : 1

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 230052

No décision : 2014 QCCTQ 2497
Date de début : 2015-01-01
No droit : 8-M-000882-071A
À : Rimouski

Annexe :

De : Montréal

Séq.			005	004	003	002	001
	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station					
001	Montréal : Station centrale d'autobus	70	088,90	070,05	050,90	-----	-----
002	Longueuil : Station de métro	702	088,90	070,05	050,90	-----	
003	Lévis	4	056,75	038,40	-----		
004	Rivière-du-Loup	21	030,85	-----			
005	Rimouski	46	-----				

Remarques:

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

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

NEQ : 1141076092

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

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

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2497
Décision en vigueur le : 2015-01-01

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)

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.

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille tarifaire

PAGE : 1 DE : 1

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

No demande : 230052

De : Rimouski

No décision : 2014 QCCTQ 2497

Date de début : 2015-01-01

No droit : 8-M-000882-072A

À : Gaspé

Annexe :

Séq.			007	006	005	004	003	002	001
	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station							
001	Rimouski	46	070,05	062,75	050,90	045,75	038,40	025,50	-----
002	Matane	57	036,90	033,10	029,75	020,05	015,45	-----	
003	Sainte-Anne-des-Monts	64	029,75	024,95	020,05	012,95	/////		
004	Saint-Maxime-du-Mont-Louis	74	024,95	020,05	011,60	/////			
005	Grande-Vallée	79	020,05	012,95	/////				
006	Gaspé : Rivière-au-Renard	88	012,95	/////					
007	Gaspé	90	/////						

Remarques:

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

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

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille horaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

No demande : 230052

De : Rimouski

No décision : 2014 QCCTQ 2497

Date de début : 2015-01-01

No droits : 8-M-000882-072A

À : Gaspé

Annexe :

No voyage :

No horaire : 001 002

Fréquence : LMWJVSD LMWJVSD

Direction : Aller Retour

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station		
001	Rimouski	46	06:00	13:00
002	Matane	57	07:17	11:49
003	Sainte-Anne-des-Monts	64	08:25	10:41
004	Saint-Maxime-du-Mont-Louis	74	09:15	09:45
005	Grande-Vallée	79	09:57	09:03
006	Gaspé : Rivière-au-Renard	88	10:47	08:13
007	Gaspé	90	11:12	07:45

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche

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

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

NEQ : 1141076092

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

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

Numéro de décision : 2014 QCCTQ 2497
Décision en vigueur le : 2015-01-01

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.

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.
No demande : 230052

No décision : 2014 QCCTQ 2497
Date de début : 2015-01-01
No droits : 8-M-000882-073A
À : Grande-Rivière

Annexe :

De : Rimouski

No voyage :
No horaire : 001 002
Fréquence : LMWJVSD LMWJVSD
Direction : Aller Retour

Séq.	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station		
001	Rimouski	46	06:00	12:58
002	Mont-Joli	50	06:31	12:33
003	Amqui	58	07:30	11:30
004	Matapédia	66	08:36	10:21
005	Pointe-à-la-Croix	67	08:57	09:58
006	Carleton-sur-Mer : Carleton	75	09:46	09:14
007	Paspébiac	83	11:21	08:04
008	Chandler	91	11:55	06:59
009	Grande-Rivière	93	12:09	06:45

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche
---- : pas de service ***** : sur demande ///// : autre ---> : aller <--- : retour

2014 QCCTQ 2497
2014-10-09

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Grille tarifaire

Client : AUTOCARS ORLÉANS EXPRESS INC.

No demande : 230052

De : Rimouski

No décision : 2014 QCCTQ 2497

Date de début : 2015-01-01

No droit : 8-M-000882-073A

À : Grande-Rivière

Annexe :

Séq.			009	008	007	006	005	004	003	002	001
	NOM DU TERRITOIRE : Site	Station									
001	Rimouski	46	070,05	070,05	056,75	050,90	038,40	038,40	025,50	013,35	-----
002	Mont-Joli	50	040,80	040,80	036,90	029,75	024,95	020,05	014,25	-----	
003	Amqui	58	036,90	036,90	029,75	020,05	014,25	012,95	/////		
004	Matapédia	66	029,75	029,75	024,95	014,25	003,35	/////			
005	Pointe-à-la-Croix	67	029,75	029,75	020,05	010,20	/////				
006	Carleton-sur-Mer : Carleton	75	024,95	020,05	015,45	/////					
007	Paspébiac	83	015,45	012,95	/////						
008	Chandler	91	004,95	-----							
009	Grande-Rivière	93	/////								

Remarques:

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

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

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

MONTREAL

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

MONTREAL

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