



Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2014

Table des matières

La Commission	4
Message du Président	5
Organigramme	6
Information financière pour l'année 2014	7
Demandes reçues	8
Demandes de permis spéciaux traitées	9
Demandes de permis reçues par région	10
Résumés de décisions rendues	11

À: L'honorable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenant-gouverneure de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2014.

Respectueusement,



Steven Del Duca
Ministre

À:

L'honorable Steven Del Duca, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2014.

Respectueusement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gary Stanley', written in a cursive style.

Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2014)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire à temps partiel, Ottawa

Message du Président

Depuis sa création en 1955, la Commission des transports routiers de l'Ontario administre la législation fédérale et provinciale i.e. la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* (Canada), ayant la responsabilité de contrôler l'entrée de nouveaux transporteurs sur le marché, l'émission des permis, l'administration de sanctions économiques et l'imposition de sanctions liées aux activités des transporteurs.

En vertu de ces législations, la Commission reçoit deux types de demandes: des demandes pour de nouveaux permis ou pour des privilèges additionnels et des requêtes déposées par des parties intéressées alléguant des contraventions à la loi. La Commission demeure aujourd'hui une entité de réglementation et d'adjudication indépendante et fonctionnant de manière indépendante du gouvernement.

Quoique la Commission opère avec un personnel administratif en grande partie à temps partiel elle s'efforce de contrôler ses coûts et de desservir le public et les parties prenantes de manière ponctuelle. Tous les délais indiqués dans le plan d'affaire de la Commission sont toujours respectés; en fait la plupart des décisions sont émises avant le délai cible de deux semaines.

Le but de la Commission est de simplifier pour les parties prenantes le processus de demandes. Dans les cas litigieux, le personnel de la Commission tente de guider les parties vers une solution au lieu d'encourir des frais et de prendre le temps d'une audience documentaire ou publique.

Si une audience est nécessaire, les frais de la Commission sont gardés au minimum parce la législation permet à la Commission d'imposer les frais aux parties impliquées dans l'audience.

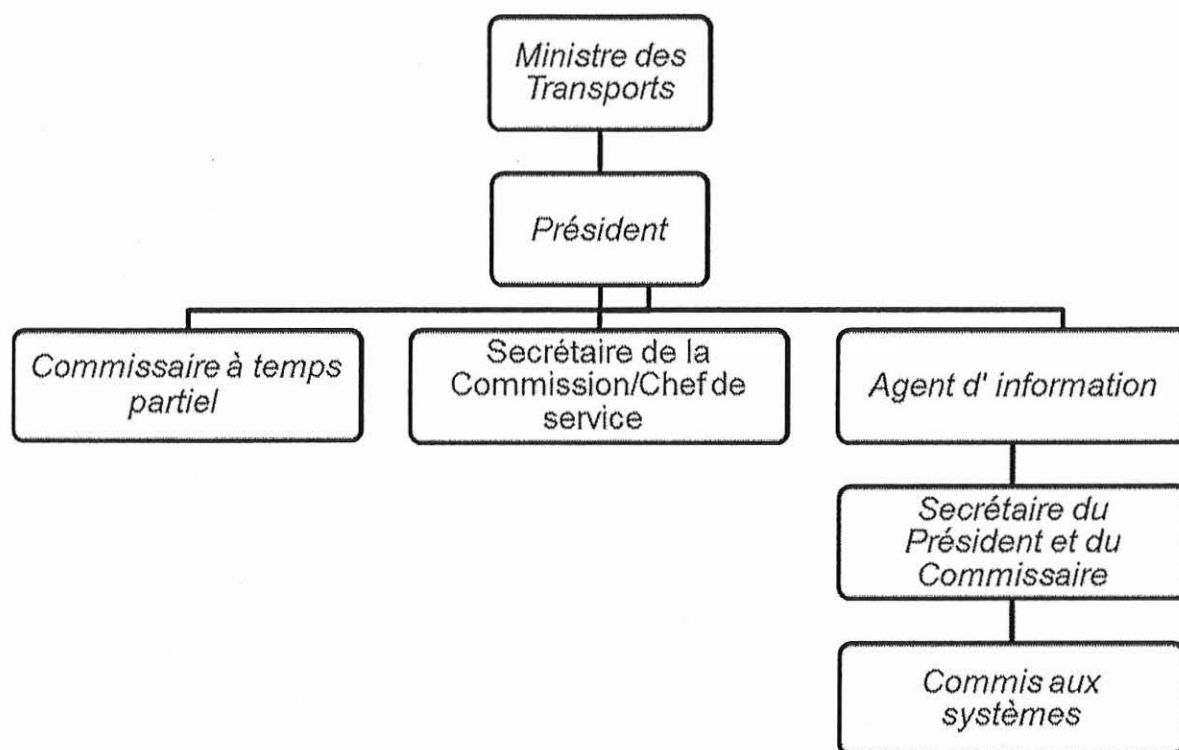
Afin d'accommoder les participants, la Commission est très flexible and tient des audiences à n'importe quel endroit en Ontario, ayant des audiences le soir afin de permettre au public de se présenter au support des demandes.

La Commission va continuer de desservir le public d'une manière efficace afin d'assurer que le système compensé de transport inter-cité de la Province de l'Ontario opère pour le bénéfice du public. Comme toujours, dans tous les dossiers, la sécurité du public voyageur est suprême dans les pratiques et les préoccupations de la Commission.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2014)



INFORMATION FINANCIÈRE

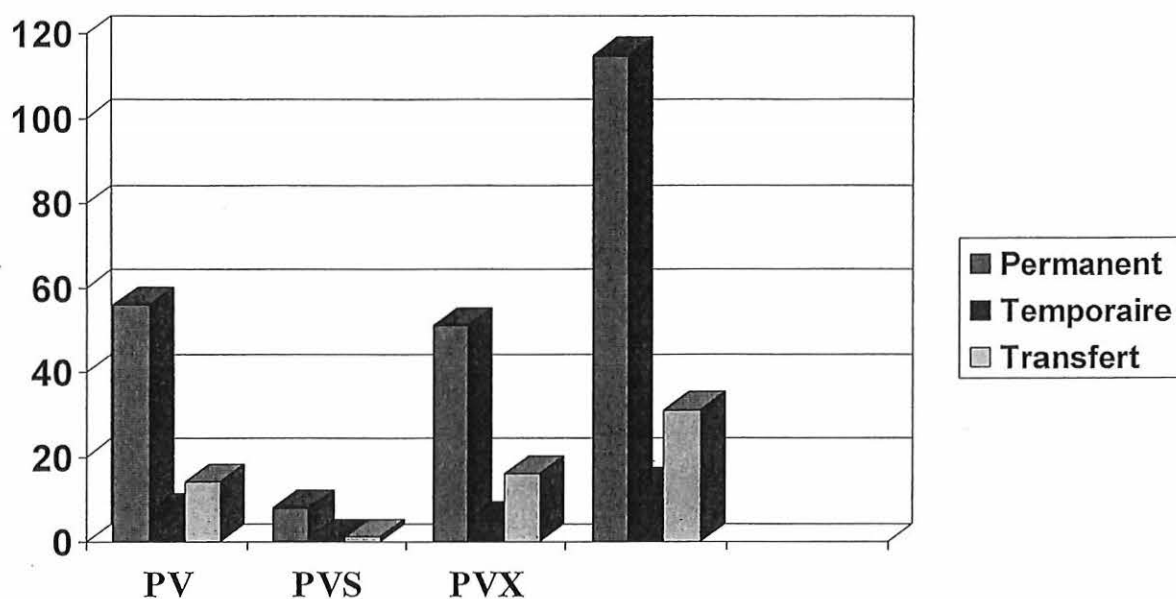
<u>Revenus/Recouvrements</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Frais de dépôt des demandes	60,253\$	54,368\$
Demandes de permis spéciaux	3,885	4,295
Frais d'audiences imposés	12,741	12,395
Échange Américain	<u>522</u>	<u>-46</u>
Total	<u>77,401\$</u>	<u>71,012\$</u>

<u>Dépenses</u>		
Salaires et avantages sociaux	422,269\$	416,974\$
Voyages et communications	14,106	11,002
Équipement et fournitures	<u>23,475</u>	<u>25,129</u>
Total	<u>459,850\$</u>	<u>453,105\$</u>

Coût net d'exploitation de la Commission	<u>382,449\$</u>	<u>382,093\$</u>
---	-------------------------	-------------------------

Note: Les revenus et les recouvrements sont déposés directement au fond consolidé du revenu.

Demandes reçues

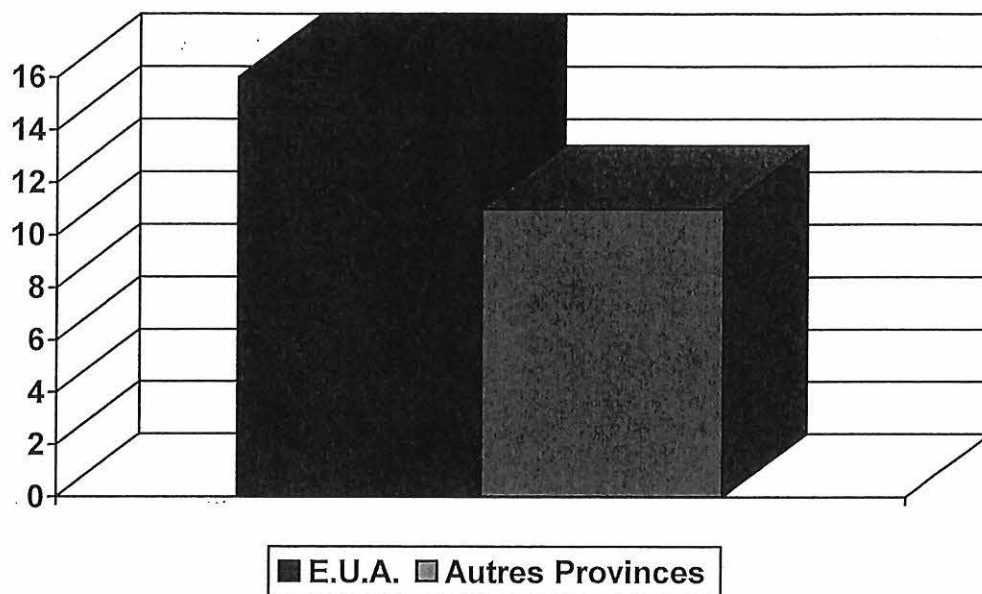


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	56	8	51	115
Temporaire	7	1	5	13
Cession	14	1	16	31
TOTAL	77	10	72	159

Légende:

- PV Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)
- PVS Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)
- PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la loi sur les transports routiers (entreprise intra-provinciale)

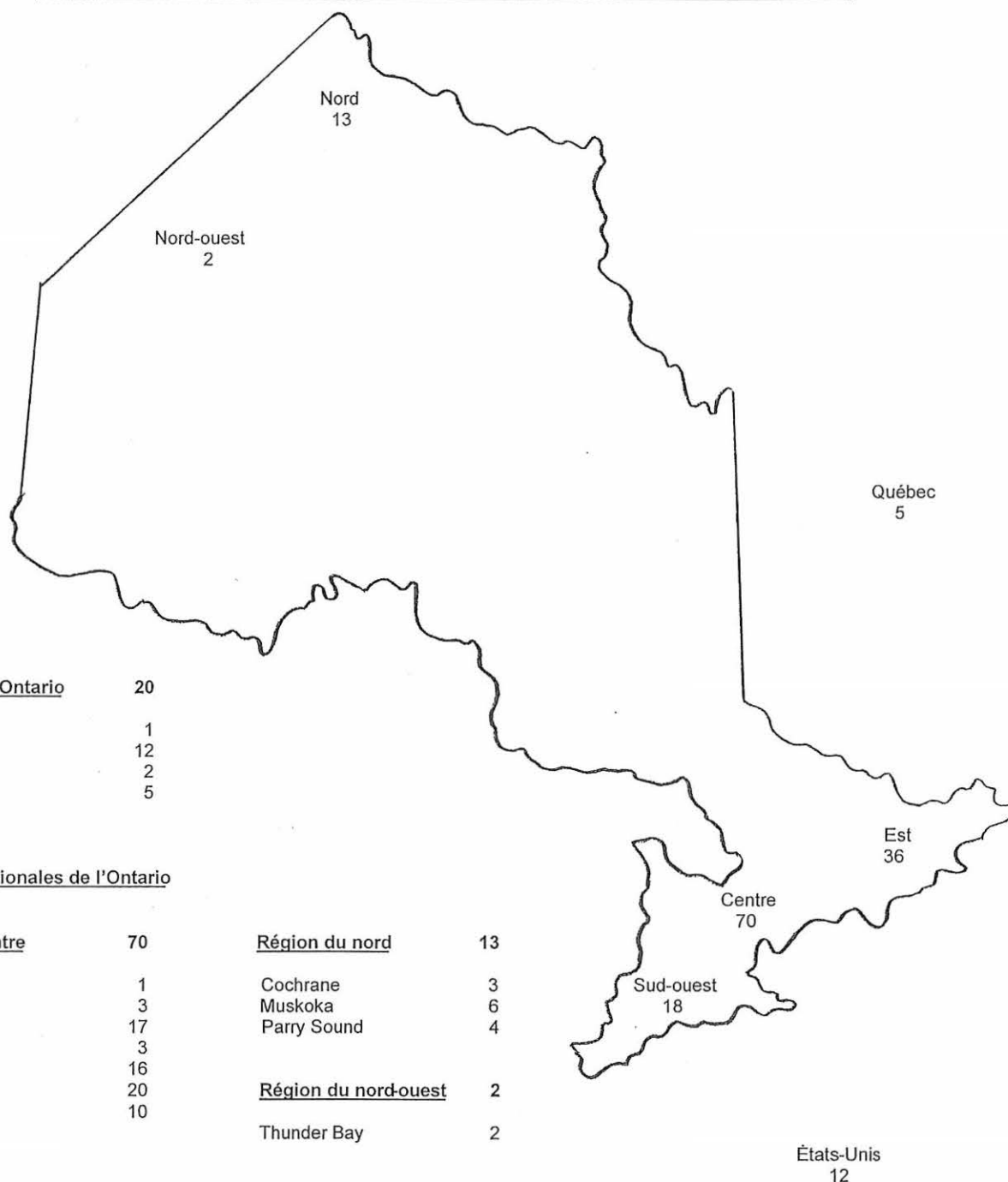
Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.	16
Autres Provinces	<u>11</u>
TOTAL	27

Demandes reçues par région



Extérieur de l'Ontario

Alberta	1
États-Unis	12
Manitoba	2
Québec	5

Frontières régionales de l'Ontario

<u>Région du centre</u>	70
Barrie	1
Durham	3
Halton	17
Niagara	3
Peel	16
Toronto	20
York	10

<u>Région du nord</u>	13
Cochrane	3
Muskoka	6
Parry Sound	4

<u>Région du nord-ouest</u>	2
Thunder Bay	2

<u>Région de l'est</u>	36
Frontenac	5
Hastings	3
Lennox & Addington	2
Ottawa	4
Peterborough	5
Prescott and Russell	7
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	8

<u>Région du sud-ouest</u>	18
Brant	1
Bruce	3
Essex	1
Huron	2
Middlesex	1
Perth	2
Simcoe	2
Waterloo	6

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2014 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au 416-326-6732 ou par courriel à l'adresse suivante ohrb@ontario.ca.

Loi sur les véhicules de transport en commun: LVTC

Loi sur les transports routiers: LTR

Service sur horaire: Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service nolisé: Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demanderesse: Trentway-Wagar Inc. («TWI») **Dossier: 14198**
Peterborough, ON

Intervenante: Greyhound Canada Transportation ULC
(«Greyhound»)

Requête: TWI a demandé à la Commission de déterminer si, selon les termes du permis de transport PV-5000, TWI peut offrir l'un ou les deux services suivants:

1. Le service entre Toronto et Ottawa, via Kingston, en utilisant qu'un seul billet; ou
2. Le service entre Toronto et Ottawa, via Kingston, en utilisant un billet pour la portion Toronto - Kingston, et un autre billet pour la portion Kingston - Ottawa.

Preuve de la Requérante: La requérante a déclaré ce qui suit:

- le permis ne contient pas d'incertitude et preuve de ce fait a été présentée. Le privilège a été assemblé à travers les années et devrait être interprété dans son ensemble;
- Le permis permet à TWI de transporter des passagers entre Kingston et Toronto et aussi entre Kingston et Ottawa et il n'y aucune limitation à combiner les deux portions;

- TWI propose d'indiquer sur son site web qu'un service sera offert entre Toronto et Ottawa, avec un arrêt à Kingston. TWI veut obtenir un avis de la part de la Commission si un ou deux billets devraient être émis pour les portions du voyage;
- TWI a cité plusieurs exemples de services offerts par Greyhound qui de l'opinion de TWI sont similaires au service qui est proposé. De plus, Megabus offre un service entre New York City et Charlotte en Caroline du Nord avec une cession à Washington; et
- TWI a indiqué qu'il n'y aura de changement d'autobus mais qu'il y aura un changement de conducteurs. Un billet, électronique ou papier, sera émis avec deux codes à barre, un pour chaque segment du voyage.

TWI a offert trois scénarios:

1. Un passager voyage d'Ottawa à Toronto, arrêtant brièvement à Kingston, est-ce permis?
2. Un passager voyage d'Ottawa à Toronto, arrêtant à Kingston pendant deux heures, est-ce permis?
3. Un passager voyage d'Ottawa à Toronto et décide de rester à Kingston pour visiter pendant plusieurs jours. Cela est permis.

TWI s'est interrogé à savoir si le scénario No. 3 est permis alors pourquoi est-ce que le scénario No. 2 n'est pas permis? TWI a demandé à la Commission la permission d'offrir le service en utilisant un billet à deux sections.

TWI a allégué que Greyhound n'a pas disputé le fait que TWI pourrait offrir le service entre Toronto et Kingston et entre Kingston et Ottawa. En conséquence, TWI pourrait offrir le service en utilisant deux billets et a demandé à la Commission d'autoriser un service intégré. Présentement, TWI n'offre pas de service entre Kingston et Ottawa.

Preuve de l'Intervenante:

Greyhound a déclaré ce qui suit:

- le permis en question a fait l'objet d'une cession par Voyageur Colonial Limited («Voyageur») et a une longue histoire relativement à l'intention des parties lors de sa vente. Le permis contient une exclusion empêchant TWI d'offrir un service Toronto – Ottawa. Cette exclusion a été insérée dans le permis parce Voyageur voulait continuer à offrir ce service. Par la suite, ce permis a été vendu à Greyhound et la cession a été approuvée par la Commission; et
- le permis n'est pas ambigu, est clair, il peut facilement être interprété et aucune question n'a été soulevée devant la Commission relativement à ce permis. TWI essaie de réécrire les règles relatives à la liaison des permis. Fondamentalement un permis peut être lié à un permis permettant de voyager de A à B. Mais Voyager entre A et C n'est pas permis si le permis

contient des restrictions. La restriction contenue dans le permis empêche la liaison des permis et conséquemment TWI ne peut aller de A à C, i.e. Ottawa to Toronto. La restriction a été incluse dans le permis afin de prévenir la liaison des permis et conséquemment TWI ne peut aller de A à C i.e. d'Ottawa à Toronto.

TWI a deux options pour offrir le service Ottawa – Toronto:

1. Déposer une demande auprès de la Commission afin d'enlever la restriction; ou
2. Déposer une demande auprès de la Commission pour fournir le service et présenter la preuve du test de nécessité et commodité du public.

Jusqu'à ce qu'une demande soit accordée, le libellé du permis existant demeure:

- Greyhound offre plusieurs voyages sur lesquels les passagers transfèrent à certains points durant le voyage. La compagnie a toujours adhéré aux termes de ses permis; et
- les permis de TWI contiennent une restriction qui est clair et sans ambiguïté qui ne permet pas d'offrir le service Ottawa – Toronto.

Décision:

L'article 8 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* se lit comme suit:

Permis référé à la Commission pour interprétation

1. Le titulaire d'un permis peut, en tout temps, présenter une demande à la Commission afin d'obtenir l'interprétation de dispositions ambiguës ou de privilèges incertains de son permis.

Audience

2. Sur réception d'une demande en vertu de l'article 8(1), la Commission peut, si elle le considère approprié, tenir une audience afin de résoudre l'ambiguïté ou l'incertitude.

Le permis peut être modifié

3. À la conclusion de l'audience, la Commission peut modifier le permis afin de résoudre l'ambiguïté ou l'incertitude.

La Commission doit décider si lier deux portions d'un permis est permis quand il y a une restriction dans le même permis.

La Commission se réfère aux décisions rendues précédemment:

- une opinion de l'avocat de Ministère des transports indiquant

- que lier deux privilèges est permis en autant que les conditions attachées au permis sont respectées;
- la décision dans l'affaire Penetang-Midland Coach Lines Limited en date du 12 Novembre 1996 indique que «les dispositions d'un permis ne deviennent pas inopérantes simplement parce qu'un permis est lié à un autre.» De plus, la décision indique que «si le titulaire n'est pas satisfait de la disposition ou du libellé du permis, le titulaire peut faire une demande à la Commission pour le modifier;»
 - dans l'affaire TWI en date du 14 janvier 1997, la Commission a déclaré: «La Commission accepte le fait qu'un titulaire peut lier deux permis ensemble afin d'offrir un service unique et continu mais la Commission a comme position que lorsque les permis sont liés ensemble, les termes et les conditions des permis en cause doivent être respectés. Ils ne deviennent pas inopérants lorsqu'ils sont liés ensemble avec d'autres permis». Cette Commission est d'accord avec cette affirmation et de plus la Commission ajoute que lorsque des portions d'un permis sont liés avec d'autres portions du même permis, alors chacune des restrictions doivent être respectées; et
 - TWI a accepté la restriction dans le permis lorsque le permis a été acheté de Voyageur en 1996 du fait que ce n'était pas le permis original. TWI savait ce qu'elle achetait et depuis n'a rien fait pour enlever la restriction.

En conclusion:

Après avoir entendu les représentations des deux parties, la Commission est d'opinion que la disposition, ajoutée au permis PV-5000, notamment,

Aucun passager ne peut être transporté si le voyage complet est entre la Ville d'Ottawa ou la ville de Carleton Place d'une part et le Toronto Métropolitain ou la Ville de Mississauga d'autre part

ne permet pas de lier les deux sections pertinentes du permis PV-5000 et empêche:

1. le service entre Toronto et Ottawa, via Kingston, en utilisant un seul billet; et
2. le service entre Toronto et Ottawa, via Kingston, en utilisant un billet pour la portion Toronto - Kingston, et un autre billet pour la portion Kingston – Ottawa si l'arrêt à Kingston n'est pas pour un temps raisonnable et ne sert seulement qu'à contourner la restriction.

En d'autres mots, **TWI ne peut offrir «un service complet» à un passager voyageant entre Toronto et Mississauga et Carleton Place et Ottawa, peu importe le nombre de billets utilisés pour le voyage.**

Demanderesse:

**A-1 Limousine Service Ltd. («A-1»)
Belleville, ON**

Dossier: 45637-D

Opposante:

1324474 Ontario Ltd.
o/a «Ontario Coachway» («Coachway»)

Demandes:

Demandes de permis de transport intra et extra-provincial afin de retirer des permis la restriction limitant le nombre de passagers pouvant être transportés à 7 passagers, excluant le conducteur.

Preuve de la Demanderesse:

La demanderesse est en affaire depuis 1978 desservant l'est de l'Ontario. Sa clientèle est composée de clients corporatifs, de personnes organisant des événements nécessitant un transport et un service aéroportuaire. La demanderesse n'offre pas un service comme celui de l'opposante. Son entreprise se limite à un service nolisé utilisant des véhicules luxueux. Plus récemment, la demanderesse a reçu un nombre grandissant de demandes pour offrir un service nolisé en direction de l'aéroport international Lester B. Pearson pour des groupes de plus de sept personnes. Ces groupes sont clients corporatifs, des familles et des personnes allant à des conférences. La demanderesse doit refuser de trois à quatre voyages par mois.

Les demandes sont supportées par 13 certificats de support de la part d'individus et de corporations demandant à la Commission de retirer la restriction sur la capacité des véhicules afin d'accommoder les besoins de groupes corporatifs et familiaux plus gros.

Preuve de l'Opposante:

Coachway a déclaré ce qui suit:

- elle fournit un service sur horaire et nolisé depuis 1996. Le service est disponible aux individus et aux corporations 24 heures par jour, 365 jours par année utilisant une variété de véhicules. Le service est principalement un service de navette aéroportuaire;
- le service en direction et à partir de l'aéroport international Lester B. Pearson est le service principal de l'opposante et a subi un déclin dramatique de 39% depuis 2008;
- Il n'y a pas un besoin pour un service additionnel quand leurs véhicules ne sont pas utilisés. Les coûts d'assurance sont trop élevés. L'opposante a fourni de l'information financière à la Commission. Coachway est un membre de l'Association du transport routier aéroportuaire desservant les besoins du public; et
- il n'y a pas de preuve de la part du public qui démontre un besoin pour la capacité additionnelle demandée et la demande doit être rejetée.

Décision:

La Commission a pris en considération les facteurs suivants pour déterminer si la demanderesse a rencontré le test de nécessité et de commodité du public:

1. les besoins en transport du public tels que vus par les témoins;
2. l'impact sur les transporteurs existants si la demande était accordée; et
3. la capacité de la demanderesse de fournir le service.

Les besoins en transport du public

Les treize certificats de support de la part du public et le grand nombre de demandes de la part de clients potentiels demandant le service dans des véhicules plus gros expriment clairement le besoin du public. Le public recherche des véhicules ayant une capacité de 10 à 15 passagers et de 15 à 20 passagers. Ils étaient présentement des usagers des services de la demanderesse et ils étaient satisfaits et impressionnés et ont supporté la demande pour obtenir une augmentation de la capacité des véhicules. Ils ont aussi indiqué le besoin pour un transporteur «porte à porte».

Impact sur les transporteurs existants

Coachway a fait des allégations relativement à une diminution des revenus mais n'a pas fourni de statistique supportant ces allégations. Les chiffres fournis par Coachway n'étaient pas reliés aux pertes qui seraient encourues si la demande était accordée. Les opérations de la demanderesse se limitent aux voyages nolisés et elles n'auront pas d'impact sur le service de navette aéroportuaire sur horaire de Coachway.

La capacité de la demanderesse de fournir le service

La demanderesse a exploité son entreprise avec succès pendant de nombreuses années et la Commission est d'opinion qu'elle peut fournir le service additionnel si la demande est accordée.

La demande a été accordée.

<u>Demanderesse:</u>	417 Bus Lines Limited («417») Casselman, ON	<u>Dossier: 31161-K/L</u>
Opposante:	Greyhound Canada Transportation ULC («Greyhound»)	
Demandes:	Demandes de permis intra et extra-provincial pour modifier les permis afin d'enlever la disposition suivante: «Pourvu que ce privilège expire automatiquement si un contrat de service de navette avec la Commission des transports de North Glengarry Prescott Russell n'est pas en vigueur». De plus, un endroit connu sous le nom de Chrysler dans le canton de North Stormont, a été ajouté et le canton de North Stormont a été enlevé du permis.	

Preuve de la Demanderesse: 417 a été pris par surprise quand la Commission des transports de North Glengarry Prescott Russell a décidé de ne pas subventionner le service de navette sur horaire entre divers points dans leur secteur géographique et la ville d'Ottawa et vice versa. La demanderesse était convaincue que le service pouvait être fourni en se basant sur d'autres privilèges inclus dans son permis mais cela a été contesté par Delaney Bus Lines Ltd.

417 a développé une clientèle qui avait besoin du service en direction et à partir de Gatineau et d'Ottawa. La Commission a accordé à 417 un permis temporaire à cause qu'il n'y avait pas d'autres titulaires de permis pouvant fournir le service. 417 a allégué que le service n'aura pas d'impact économique sur les autres transporteurs du fait que son équipement opère à pleine capacité. Les demandes ont reçu le support de huit membres du public qui avaient besoin du service. 417 allégué que le service n'est pas nouveau et que la compagnie veut simplement continuer d'offrir un service de navette du lundi au vendredi pour les personnes travaillant à Gatineau et Ottawa.

Preuve de l'Opposante: Greyhound s'est opposé à l'enlèvement de la restriction parce qu'elle protège adéquatement leurs intérêts. Greyhound se dit préoccupée par le fait que suite à la modification du permis 417 pourrait être permise d'exploiter des véhicules de catégorie «A» plutôt que des véhicules de catégorie «D». Greyhound a aussi demandé à la Commission d'inclure une disposition contre la liaison de permis afin d'éviter que le permis fasse l'objet de liaison avec un autre permis acquis suite à un achat ou par fusion. La liaison d'un permis avec un autre dans le futur pourrait créer un service dans les corridors Ottawa-Toronto et Ottawa-Montréal qui sont présentement desservis par Greyhound. Greyhound n'avait pas d'objection relativement au besoin démontré et à l'aptitude de la demanderesse.

Décision: La Commission a considéré les facteurs suivants dans sa prise de décision:

1. les besoins en transport du public tels que vus par les témoins du public;
2. l'aptitude de la demanderesse et la capacité de fournir le service; et
3. l'impact sur les transporteurs existants si les demandes étaient accordées.

Greyhound n'avait pas d'objection aux items 1 et 2. La Commission est satisfaite que le besoin du public pour le service ait été démontré ainsi que la capacité de la demanderesse à offrir le service.

De plus, Greyhound n'a pas fourni de preuve substantielle que l'émission du permis aura un impact économique sur ses opérations. Greyhound a reconnu qu'elle n'opère de service entre Ottawa et les villes en question. La Commission a rejeté la requête de Greyhound demandant qu'une clause soit insérée dans le

permis interdisant la liaison de permis parce qu'il n'y a pas eu de preuve pour supporter une telle demande.

Les demandes ont été accordées.

Demanderesse: Park Lane Limousine Services Inc. **Dossier:** 46890-D/E
(«Park Lane»)
Toronto, ON

Opposantes:

1. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd.
2. Barrie Executive Transportation & Limousine Inc.
3. Hammond Transportation Limited

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir du comté de Simcoe.

Preuve de la Demanderesse: Park Lane a déclaré:

- la compagnie offre des services de transport de qualité utilisant une flotte de limousines et limousine autobus qui ne sont pas disponibles dans le comté de Simcoe. La compagnie offre de prendre de l'expansion au delà du grand Toronto de manière raisonnable; et
- la compagnie a contesté la similarité de leur équipement avec celui des opposantes. L'information financière fournie par les opposantes est sans fondement. Il n'y avait aucune opposition pour le permis à partir de la ville d'Hamilton. Son expansion dans le comté de Simcoe n'aurait aucun impact économique sur les opérations des opposantes.

Preuve des Opposantes: Les opposantes opèrent dans le comté de Simcoe depuis deux à sept ans et offrent le service proposé.

Les opposantes prétendent que leurs revenus sont en baisse et que les coûts augmentent du fait que les consommateurs ont moins de revenus disponibles à dépenser sur un transport luxueux. Elles ont déposé de l'information financière supportant le déclin de revenus et ont déclaré qu'ajouter un autre transporteur va réduire un peu plus leur part de marché dans le secteur.

Décision: La Commission avait trois choix:

1. accorder les demandes, en tout ou en partie, par preuve documentaire;
2. rejeter les demandes, en tout ou en partie; ou
3. ordonner une audience publique, en tout ou en partie.

Le but des demandes est de desservir deux secteurs: le comté de Simcoe et la ville d'Hamilton.

La Commission est d'opinion en se basant sur la preuve, qu'une preuve documentaire pour approuver la demande pour le comté de Simcoe ne satisfait les exigences de justice naturelle et a donc ordonné une audience publique afin de décider du dossier. Cela permettra à la demanderesse de présenter sa preuve supportant les demandes. Les opposantes auront l'opportunité de présenter leur entreprise, les revenus générés et les pertes potentielles de revenus si les demandes sont accordées.

Relativement aux demandes qui a trait à la ville d'Hamilton, la preuve du public n'était pas très forte mais du fait qu'il n'y a pas eu d'opposition à cette portion de la demande, elles ont été accordées.

Demanderesse: **Park Lane Limousine Services Inc.** **Dossier: 46890-D/E**
(«Park Lane»)
Toronto, ON

Opposantes: 1. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd.
 2. Barrie Executive Transportation & Limousine Inc.
 3. Hammond Transportation Limited

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial à partir du comté de Simcoe.

Preuve de la Demanderesse: Park Lane a témoigné que:

- leur équipement est la plus diversifiée et que la compagnie dessert une grande partie de l'Ontario;
- la compagnie reçoit régulièrement des demandes de clients pour des véhicules plus gros qui ne sont pas disponibles sur les marchés locaux. Les transporteurs locaux ont des taux moins chers pour des véhicules plus petits parce qu'ils n'ont pas à voyager à vide pour aller prendre les passagers;
- en se basant sur la preuve, aucune des opposantes n'a la gamme d'équipement que la demanderesse possède. Conséquemment, il ne peut y avoir d'impact économique sur les opposantes. Le public de Simcoe est disposé à payer un peu plus cher pour le service de véhicules plus gros; et
- aucune preuve du public n'a été présentée parce qu'il a semblé que cela n'était pas nécessaire vu qu'il avait déjà du support du public au dossier. De l'opinion de la demanderesse, il n'y a pas d'exigence légale de fournir une preuve du public à l'audience. Le besoin a déjà été établi au dossier et il est de la responsabilité des opposantes de réfuter la preuve et de prouver que le besoin n'existe pas. De l'opinion de la demanderesse, la Commission ne devrait pas rejeter les demandes du fait que la demanderesse n'a pas eu l'opportunité de contre-interroger les opposantes. Les opposantes ont choisi de ne pas présenter de preuve parce que de leurs avis la demanderesse n'a pas rencontré le test de

la nécessité et la commodité du public.

Preuve des Opposantes:

Les opposantes ont témoigné:

- la Commission devrait rejeter les demandes sur la base que la demanderesse n'a pas rencontré le test de la nécessité et de la commodité du public. L'avis d'audience mentionne clairement que preuve du support du public pour les demandes doit être apportée oralement par les personnes proposant d'utiliser le service de transport. Park Lane a décidé de ne pas apporter de preuve de la part du public;
- les opposantes ont référé aux décisions précédentes de la Commission qui ont indiqué qu'il est de la responsabilité de la demanderesse de fournir la preuve de la nécessité et de la commodité du public pour le service proposé qui pourrait être analysée par la Commission et les opposantes; et
- la Commission était claire qu'il doit y avoir du support pour la demande de la part du public. Les opposantes ont demandé que les demandes soient rejetées avec frais.

Décision:

La Commission a déclaré que:

Park Lane était prêt, désireux et capable de fournir le service. Cependant, la Commission a les mains liées parce que la demanderesse n'a pas rencontré le test de la nécessité et la commodité du public. Il est obligatoire d'amener des témoins du public aux audiences de la Commission. L'avis d'audience indique clairement que des témoins du public doivent venir témoigner au support des demandes et que le support documentaire ne sera pas accepté. Ceci permet aux opposantes et à la Commission de contre-interroger les témoins. Le fardeau est sur la demanderesse de prouver qu'il y a un besoin et elle a choisi de ne pas présenter des témoins du public.

La Commission a aussi discuté les allégations suivantes de Park Lane:

- (a) l'avis d'audience n'est pas un document officiel;
- (b) la preuve du public n'est pas requise à une audience publique;
- (c) les lettres de support au dossier devraient être considérées comme étant preuve du support du public; et
- (d) les opposantes ont le fardeau de prouver qu'il n'y a pas de besoin pour le service proposé par la demanderesse et elles ont choisi de ne pas témoigner à l'audience.

La Commission a déclaré que:

- (a) L'avis d'audience est un document officiel parce que l'avis a été développé conformément à la *Loi sur l'exercice des compétences légales* qui s'applique aux audiences de la Commission.

- (b) Relativement à l'exigence de la preuve du public à l'audience, la Commission a déclaré qu'il n'y a pas de précédent par lequel les témoins du public n'ont pas témoigné à l'audience. C'est obligatoire.
- (c) Les lettres de support au dossier ont été considérées par la Commission mais elles n'ont pas rencontrées le test de la nécessité et la commodité du public. La Commission a ordonné que le dossier soit décidé à une audience publique.
- (d) Vu qu'il n'avait aucune preuve du public à l'audience, les opposantes ont correctement choisi de ne pas témoigner à l'audience du fait qu'il n'y avait aucune preuve à rebuter.

Les demandes ont été rejetées.

Requérante: **Barrie Executive Transportation & Limousine Inc.** **Dossier: 46890-RE(5)**
(«Barrie Executive»)

Parties Intéressées:

1. Hammond Transportation Limited («Hammond»)
2. Barrie Newmarket Limousine Services Ltd.
(«Barrie Newmarket»)

Défenderesse: Park Lane Limousine Services Inc. («Park Lane»)

Requête: Requête par Barrie Executive en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Park Lane a opéré des voyages nolisés à partir du comté de Simcoe et opérait en contravention des termes et conditions de son permis.

Preuve de la Requérante: Barrie Executive a allégué que:

- les voyages non autorisés de Park Lane augmente jusqu'à un voyage par semaine malgré l'ordonnance de la Commission de cesser ces activités. Park Lane continue de publiciser le service offert dans le comté de Simcoe malgré que la compagnie ne soit pas autorisée à l'offrir;
- Park Lane a opéré à répétition à l'encontre des termes and conditions de son permis. La compagnie a admis avoir agi ainsi; et
- Barrie Executive a demandé à la Commission d'annuler les permis de Park Lane et de lui accorder des frais pour le temps, les efforts et la préparation pour l'audience, les consultants, etc.

Preuve des Parties Intéressées:

Elles ont demandé l'annulation des permis de Park Lane à cause de son inobservation continue de la loi. Les activités illégales causent un impact économique sur leurs entreprises. Elles ont aussi demandé à la Commission de leur accorder des frais pour les dépenses encourues.

Preuve de la Défenderesse: Park Lane a déclaré que:

- des procédures ont été mises en place pour s'assurer que le personnel est au courant que la compagnie n'est pas autorisée à desservir le comté de Simcoe. Une carte indiquant les villes du comté de Simcoe a été donnée au personnel;
- en dépit de demandes de la part du public dans le comté de Simcoe, le personnel a reçu instructions de ne pas offrir le service. La demande de Park Lane auprès de la Commission pour desservir le comté de Simcoe n'a pas eu de succès; et
- Park Lane a demandé à la Commission de ne pas annuler ses permis mais d'y ajouter une disposition indiquant que le permis sera annulé si des voyages nolisés non autorisés sont fournis. Park Lane est en affaire depuis 1971. Des mesures de sauvegarde et de nouvelles politiques ont été mises en place afin de s'assurer qu'il n'y aura pas d'autres voyages non autorisés.

Décision:

L'article 10(2) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique:

À l'issue de l'audience, la Commission peut suspendre ou révoquer le permis d'exploitation ou l'assujettir à des conditions temporaires ou permanentes.

Article 11(3)

Si, à l'issue de l'audience, elle détermine qu'il y a eu contravention, la Commission peut:

- (a) ordonner que le service de transport cesse d'être exploité de la manière qui a causé la contravention.

La Commission a déclaré que:

- Park Lane a exploité son entreprise dans le comté de Simcoe contrairement aux termes de son permis. En dépit de trois ordonnances de la Commission l'enjoignant de cesser les voyages illégaux, Park Lane a continué de fournir le service non autorisé. De nouvelles procédures pour éviter les voyages non autorisés n'ont été implantées que lorsque la situation est devenue critique; et
- ordonner à Park Lane de cesser ces opérations illégales aurait peu d'impact sur ses opérations. Annuler les permis aurait un impact sérieux sur les employés et sur le public parce que les consommateurs n'auraient plus accès à la flotte d'équipement spécialisé de Park Lane.

La Commission a ordonné que les permis de Park Lane soient annulés et des permis temporaires pour une période d'une année soient émis se terminant le 30 septembre 2015. À la fin

de la période d'un an, ces permis peuvent devenir permanents sujet à deux conditions:

1. une demande pour que ces permis deviennent permanents doit être déposée auprès de la Commission par Park Lane et ce avant le 31 juillet 2015; et
2. subséquemment, une vérification sera faite pour le compte de la Commission, aux frais de Park Lane afin de s'assurer que la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* sont respectées.

Tous les dossiers requis doivent être maintenus par Park Lane et mis à la disposition pour fins de vérification par la Commission. Si la vérification démontre qu'il y a eu violation de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* les permis pourront être suspendus ou annulés.

La Commission a fixé les frais qui doivent être payés à la Commission, à la requérante et aux parties intéressées par Park Lane.

Demanderesse:

Optimus Prime Corporation
o/a «Wubs Transportation Services»
ou Wubs Transit («Wubs»)
Winchester, ON

Dossier: 46174-I/J

Opposante:

Delaney Bus Lines Ltd. («Delaney»)

Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé extra-provincial:

- (a) à partir de divers endroits dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry en utilisant des véhicules de catégorie «D»; et
- (b) pour le transport d'étudiants, personnel et chaperons sous la juridiction de Student Transportation of Eastern Ontario (Consortium) à partir de divers endroits dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry en utilisant des autobus scolaires.

Demande de permis de transport nolisé intra-provincial à partir de divers endroits dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry en utilisant des véhicules de catégorie «D».

Preuve de la Demanderesse: Wubs a déclaré que:

- la compagnie offre du transport scolaire et des voyages nolisés depuis 2003. La compagnie dessert la ville d'Ottawa et les

comtés unis de Leeds et Grenville. Le privilège permettant un service sur horaire a été vendu à Evans Bus Lines avec l'intention de faire une demande de voyage nolisé après la vente du fait que Evans bus Lines ne désirait faire des voyages nolisés. À travers les années Wubs a développé son entreprise de transport nolisé et les demandes ne visent qu'à obtenir un permis pour desservir les secteurs qu'il desservait avant la vente;

- Delaney n'a pas de permis pour desservir la totalité de Stormont, Dundas et Glengarry. Wubs a retiré de sa demande le privilège de desservir la ville de Cornwall afin de protéger les intérêts de Delaney. Aucun des autres transporteurs n'ont opposé les demandes;
- Wubs a acheté huit autobus scolaires ayant une capacité de 72 passagers afin de transporter les étudiants et remplir le contrat scolaire. Les autobus ne servent qu'à faire du transport en vertu du contrat scolaire et opérer des voyages nolisés est vital à sa survie;
- Wubs a allégué qu'il n'y aurait aucun impact sur les opérations de Delaney; la compagnie a une clientèle établie. Delaney détient un permis pour desservir seulement spécifiques secteurs et ne dessert pas une grande partie du secteur faisant l'objet de la demande; et
- Les demandes ont reçu le support de municipalités, d'églises, de la commission scolaire et d'individus.

Preuve de l'Opposante:

Delaney a déclaré que:

- la compagnie est en affaire depuis 1948 et dessert les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry. La compagnie a un contrat de transport scolaire et offre aussi des voyages nolisés à travers l'Amérique du Nord utilisant des véhicules de catégorie «A». La compagnie offre aussi un service de navette pour les travailleurs entre les comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry et la ville d'Ottawa;
- la compagnie a souffert d'un déclin dans ses revenus provenant des voyages nolisés. La compagnie a fait une liste des transporteurs dans le secteur faisant l'objet des demandes et a allégué qu'ajouter un autre transporteur va avoir un impact additionnel sur tous les transporteurs du secteur; et
- il n'y pas de preuve qui indique un besoin de la part du public pour le service. La compagnie rencontre les besoins du public et est capable d'accommoder le volume de clientèle. La compagnie a demandé à la Commission de rejeter les demandes.

Décision:

Les demandes déposées par Wubs avaient pour but de combler le vide laissé par la vente de leur commerce à Evans Bus Lines. Le déclin du marché auquel Delaney fait référence a eu un impact sur l'industrie du transport par autobus entre 2011 et 2014. Le déclin des revenus s'est reflété dans les revenus de voyages nolisés de Delaney. Aucune preuve n'a été apportée pour démontrer qu'il y

aura déclin de revenus si les demandes sont accordées.

Conséquemment la Commission n'est pas capable de déterminer l'impact définitif si les demandes étaient accordées. La Commission est d'opinion que l'émission des permis demandés n'augmentera pas le nombre de transporteurs mais seulement restaurera le status quo.

Delaney s'est référé à la liste des transporteurs desservant le secteur faisant l'objet des demandes. Cependant aucun d'eux n'a choisi de s'opposer aux demandes. La Commission ne pouvait que conclure que l'émission des permis n'aura aucun impact économique sur leurs opérations.

Wubs est en affaire depuis 2009. Il y a un bref hiatus de trois mois lorsqu'il n'était pas actif à cause de la vente à Evans Bus Lines. Les demandes ne font que restaurer la situation précédente du marché.

Les demandes ont été accordées.

Requérante:

**Autolux Ltd. («Autolux»)
Pickering, ON**

Dossier: 46326-INT

Requête:

Requête en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* demandant l'interprétation d'un permis.

**Représentations de la
Requérante:**

La demande d'interprétation du permis a été déposée suite à la suggestion faite par l'une des clientes d'Autolux – Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail («CSPAAT»). La requérante voulait obtenir clarification relativement au service commençant et se terminant à l'intérieur d'une même municipalité. Autolux offre à ses passagers un service complet de type concierge. Il n'y a pas de stationnement sur le bord de la rue et chaque passager est accompagné d'un accompagnateur; un service qui va au-delà du service offert par un taxi régulier ou une limousine.

Autolux a argumenté que le «point» auquel il est référé dans son permis réfère à l'origine et la destination. Il a aussi argumenté que le point pouvait être à l'intérieur de la même municipalité. CSPAAT voulait obtenir cette clarification. Treize municipalités sont d'opinion qu'Autolux n'a pas besoin d'un permis municipal pour prendre et déposer des passagers à l'intérieur de leurs municipalités. Autolux a demandé à la Commission de réécrire son permis afin de refléter l'autorisation de fournir un service qui commence et finit à l'intérieur d'une municipalité. Cela éliminerait la confusion relativement au service qu'Autolux fournit.

Décision:

La Commission a déclaré que:

L'article 8 de la Loi sur les véhicules de transport en commun

énonce ce qui suit:

- (1) Le titulaire d'un permis d'exploitation peut en tout temps demander à la Commission d'interpréter des dispositions ambiguës de son permis ou des droits incertains qu'accorde son permis.

Audience

- (2) Sur réception d'une demande visée au paragraphe (1), la Commission peut, si elle l'estime approprié, tenir une audience pour éliminer l'ambiguïté ou l'incertitude.

Le permis peut être modifié

- (3) À l'issue de l'audience, la Commission peut modifier le permis pour éliminer l'ambiguïté ou l'incertitude.

Le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année 2011 indique:

la Commission des transports routiers de l'Ontario administre la législation fédérale et provinciale i.e. la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers (Canada)*. En vertu de ces législations, la Commission a la responsabilité de réguler l'entrée et le développement ordonné du transport rémunéré de passagers dans des **véhicules de transport en commun** en Ontario et à partir de d'autres juridictions et vice versa (emphase ajoutée).

L'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* définit véhicule de transport en commun comme suit:

«un véhicule automobile exploité sur une voie publique pour une personne ou pour son compte et qui assure le transport, moyennant rétribution, de passagers ou de passagers et de fret exprès qui peuvent être transportés dans un véhicule servant au transport de passagers, mais **n'inclut pas** les voitures de chemin de fer électrique ou à vapeur ne circulant que sur des rails, les taxis, les véhicules de covoiturage ainsi que les **véhicules automobiles exploités seulement dans les limites d'une municipalité locale**» (emphase ajoutée).

L'article (9)(2) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique ce qui suit:

Permis municipal et taux lorsqu'applicable

Si une personne charge et décharge des passagers ou du fret exprès dans les limites d'une municipalité locale, **elle peut être requise d'obtenir un permis délivré en vertu d'un règlement de**

cette municipalité. Pour ce qui est de sa charge, elle se conforme aux taux ou tarifs qui sont établis par règlement de cette municipalité (emphasis ajoutée).

Le mandat et les pouvoirs législatifs de la Commission se limitent à l'émission de permis pour utiliser des véhicules de transport en commun. L'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* définit ce qu'est un véhicule de transport en commun et la définition **n'inclut pas** les «véhicules exploités seulement à l'intérieur des limites d'une municipalité locale». L'article 9(2) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique qu'il peut être nécessaire pour un exploitant d'obtenir un permis d'une municipalité locale pour opérer à l'intérieur des limites de cette municipalité.

En résumé l'émission de permis pour utiliser un véhicule de transport en commun à l'intérieur d'une municipalité n'est pas de la juridiction de la Commission.

Conséquemment en se basant sur le mandat de la Commission et la loi, la Commission est d'opinion que le permis PV-5364 n'autorise pas automatiquement l'embarquement et le débarquement de passagers à l'intérieur d'une municipalité locale.

Quoiqu'Autolux ait eu la chance d'obtenir la permission de la part de treize municipalités d'exploiter à l'intérieur de leurs limites, la loi indique qu'un permis **peut être requis** et la décision d'en demander un est du ressort de la municipalité et pas de la Commission. La Commission suggère que l'argument tenant compte tenu de la nature spéciale du service offert par Autolux, le fait que la compagnie n'est pas un service de taxi ou un service de limousine et la nature unique de sa clientèle, qui a été présenté éloquemment par M. Bronskill, soit présenté aux municipalités en question.

M. Bronskill a soulevé une deuxième question relativement à l'interprétation du paragraphe suivant du permis PV-5364:

«Pour le transport sur horaire de passagers entre divers endroits en Ontario.»

La Commission est d'opinion que ce paragraphe permet à Autolux de prendre des passagers à n'importe quel endroit en Ontario et de les débarquer à tout autre endroit en Ontario pourvu que les points d'origine et de destination du voyage ne soient pas à l'intérieur des limites d'une même municipalité. En vertu des termes du permis, ce service est offert sur demande et porte à porte.

Demanderesse:

**Tisdale Bus Lines Limited
(«Tisdale»)
South Porcupine, ON**

Dossier: 23407-U/V

Opposantes:

1. Lacroix Bus Lines Inc. («Lacroix»)
2. Autocar Maheux Ltée («Maheux»)

Demandes:

Demandes de cession de permis de transport intra et extra-provincial des permis détenus par Rochon's Bus Lines Limited.

Preuve de la Demanderesse:

La vente du commerce s'est faite en 2011. Par inadvertance, Tisdale n'a pas déposé les demandes de cession concurremment avec l'achat des permis.

Tisdale a allégué que les oppositions sont sans mérite. Les demandes visent la cession de permis existants d'une compagnie de transport du secteur à une autre compagnie de transport du même secteur. Lacroix n'a pas démontré comment la cession des permis causerait un préjudice à la nécessité et la commodité du public desservi par les permis. Lacroix a fait des allégations qui n'étaient supportées par des détails et des faits spécifiques.

Tisdale a allégué que Maheux n'est pas une «personne intéressée» au sens de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de ce fait ne peut s'opposer aux demandes. Les opérations de Maheux n'ont aucune connexion avec les demandes de cession et il ne cherchait qu'à faire de l'obstruction simplement pour des raisons de stratégies commerciales. Tisdale opérait entièrement selon les termes de ses permis et Maheux n'avait aucune raison pour opposer la cession des permis.

Preuve des Opposantes:

Lacroix est en affaire depuis quarante ans. Le déclin de la population a résulté en un déclin de passagers, de revenus bruts et en équipement et de l'utilisation. Lacroix s'est opposé à la cession des permis parce que le permis additionnel sera nuisible à son entreprise, économiquement et financièrement.

Maheux a déclaré qu'il n'a pas de permis pour desservir le district de Cochrane mais qu'il a un intérêt économique dans les demandes du fait qu'il a une demande pendante pour desservir Detour Gold Mine («DGM») à partir de points dans le district de Cochrane.

Présentement Tisdale dessert DGM sans détenir le permis pour ce faire. La Commission devrait prendre en considération les pratiques illégales qui ont été portées à son attention et ne pas approuver les demandes de cession du fait que cela causerait un préjudice à la nécessité et la commodité du public desservi par les permis.

Décision:

Les articles 7(1) et 7(4) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique:

(1) Le permis d'exploitation ne peut être cédé, directement ou indirectement, sans l'approbation de la Commission.

(4) À l'issue de l'audience, si elle estime que la cession n'ira pas à l'encontre des besoins et de la commodité du public visés par le permis, la Commission approuve la cession et modifie le permis au nom du cessionnaire. Elle peut modifier notamment le permis pour les dispositions autorisées par le paragraphe 6 (7).

L'opposition de Lacroix a été présentée comme si la demande était pour de nouveaux permis et que le demandeur devrait prouver le test statuaire de la nécessité et de la commodité du public, i.e. que les demandes auraient un effet économique et financier dévastateur sur ses opérations. En vertu du paragraphe 7(4) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, Lacroix devait démontrer comment les demandes de cession causeront un préjudice à la nécessité et la commodité du public visées par les permis. La Commission est d'opinion que Lacroix a failli dans sa démonstration et son objection a été rejetée.

Relativement aux objections de Maheux, la Commission a conclu que, du fait que Maheux ne détient pas de permis couvrant la secteur opérationnel similaire à celui qui fait l'objet des demandes, Maheux ne rencontre pas la définition d'une «partie intéressée» et son opposition a été rejetée.

La Commission a conclu que la cession des permis au nom de la demanderesse ne causera pas préjudice à la nécessité et la commodité du public visées par les permis et les demandes ont été accordées.

<u>Requérante:</u>	Autocar Maheux Ltée («Maheux») La Sarre, QC	<u>Dossier: 23407-RE(1)</u>
Défenderesse:	Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale»)	
Requête:	Requête en vertu des articles 10 et 11 de la <i>Loi sur les véhicules de transport en commun</i> alléguant que Tisdale offrait un service de transport de passagers sans détenir le permis requis.	
Preuve de la Requérante:	Maheux prétend qu'il est une «personne intéressée» telle que définit à l'article 1 de la <i>Loi sur les véhicules de transport en commun</i> . Maheux a une demande pendante auprès de la Commission afin de desservir Detour Gold Mine («DGM») dans le district de Cochrane et de ce fait il a un intérêt économique dans le dénouement de cette affaire. Présentement, Tisdale fournit le service à DGM et il ne détient pas de permis pour le faire. Maheux a demandé à la Commission de faire arrêter les pratiques illégales entreprises par Tisdale.	

Preuve de la Défenderesse: Tisdale a allégué que Maheux n'est pas une «partie intéressée» tel que définit à l'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et conséquemment la requête déposée par Maheux n'est pas recevable et elle devrait être rejetée. Maheux n'a aucun permis pour desservir le district de Cochrane et il n'y aura donc aucun impact économique si un permis était accordé à Tisdale. Tisdale a allégué que la cession du permis détenu par Rochon's Bus Lines Limited à Tisdale a résolu la question de l'absence de permis et la requête de Maheux devrait donc être rejetée.

Décision: L'expression «personne intéressée» est définie dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* comme signifiant une personne qui a un intérêt financier dans l'issue d'une affaire qui relève de la compétence de la Commission.

Depuis l'adoption de la législation en 1996, la pratique de la Commission a été d'interpréter la notion de personne intéressée comme celle d'être un transporteur qui a un intérêt économique dans un dossier parce qu'il détient un permis et que son opération peut subir un impact économique dans l'issue d'un dossier.

De permettre toute personne sans le permis approprié de s'opposer à une demande ou de déposer une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* créerait un chaos dans l'industrie. Une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* doit être déposée par un transporteur qui détient un permis qui a un intérêt économique dans le dossier.

La Commission est d'opinion que Maheux ne rencontre pas la définition de «personne intéressée» et la requête est rejetée.

Requérante: Autocar Maheux Ltée («Maheux») **Dossier: 15150-RE(1)**
La Sarre, QC

Défenderesse: Rochon's Bus Lines Limited («Rochon»)

Requête: Requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* alléguant que Rochon's n'a pas exploité son permis comme transporteur pendant une période continue de 30 jours.

Preuve de la Requérante: Maheux a prétendu qu'il rencontre la définition de «personne intéressée» telle que définie à l'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* même si la compagnie ne dessert pas le district de Cochrane. Maheux a une demande pendante auprès de la Commission afin de desservir Detour Gold Mine («DGM»). Présentement Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale») fournit le service à DGM et il ne détient pas de permis pour le faire.

Maheux allégué que Rochon n'a pas exploité ses permis pendant

de nombreuses années et en fait l'exploitation au complet a cessé en 2010. Comme Rochon a cessé d'exploiter son permis de façon continue conformément aux termes et conditions de son permis, la Commission devrait annuler son permis.

Preuve de la Défenderesse: Rochon a allégué:

- Maheux n'est pas une personne intéressée tel que défini à l'article 1 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la compagnie n'a aucun intérêt économique immédiat dans le dossier;
- Tisdale a fait une demande pour transférer les permis détenus par Rochon. La cession représente un potentiel pour un meilleur service à la communauté et la croissance de l'entreprise de Tisdale;
- Maheux n'a pas présentement de permis pour desservir le district de Cochrane et conséquemment il n'a pas d'intérêt direct dans les permis de Rochon;
- l'article 10(2) de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* indique que la Commission peut suspendre ou annuler un permis si le titulaire cesse d'offrir le service pendant une période continue de 30 jours. Le texte est délibérément permissif et donne à la Commission une large discrétion; et
- la perte du contrat de transport scolaire a eu un impact sérieux sur les opérations de Rochon. Cependant, à la demande de Rochon la Commission n'a pas annulé ses permis. Les permis ont été éventuellement vendus à Tisdale Bus Lines Ltd. («Tisdale»). Il n'y a pas de préjudice à la nécessité et commodité du public relativement aux permis que détient Rochon qui sont transférés à Tisdale.

Décision:

Les pouvoirs de sanctions en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* ont été introduits en 1996 et les transporteurs ont été encouragés à surveiller les opérations illégales. Conséquemment, ils pourraient, comme personne intéressée, telle que définie dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, déposer des requêtes auprès de la Commission pour annuler ou suspendre des permis. L'expression «personne intéressée» telle que définie dans la *Loi sur les véhicules de transport en commun* signifie une personne qui a un intérêt économique dans l'issue d'une affaire qui tombe sous la juridiction de la Commission. La pratique de la Commission a été d'interpréter la notion de personne intéressée comme celle d'être un transporteur qui a un intérêt économique dans un dossier parce qu'il détient un permis et que son opération peut subir un impact économique résultant des opérations illégales. Le dépôt d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par une personne qui ne détient pas de permis est sans précédent.

Maheux avait une demande de permis pendante auprès de la Commission mais cela ne fait pas de la compagnie une personne intéressée. La personne doit détenir un permis qui peut subir un

impact économique pour être qualifiée de personne intéressée.

La Commission est d'opinion que Maheux ne détient pas présentement de permis qui peut subir un impact économique et conséquemment Maheux ne rencontre pas la définition de «personne intéressée» telle que définie dans la *Loi* sur les véhicules de transport en commun.

La requête a été rejetée.