



Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2016

Table des matières

La Commission	4
Message du Président intérimaire	5
Organigramme	6
Information financière pour l'année 2016	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
Lieutenante-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 2016.

Respectueusement,



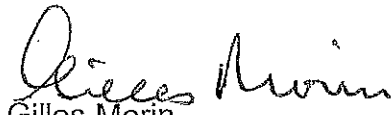
Steven Del Duca
Ministre

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 2016.

Respectueusement,


Gilles Morin
Président intérimaire

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 2016)

Gilles Morin, Président intérimaire, Ottawa

Message du Président intérimaire

La Commission des transports routiers de l'Ontario administre les législations provinciale et fédérale – La *Loi sur la Commission des transports routiers*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* (fédéral). En vertu de ces lois, la Commission supervise l'entrée et le développement ordonné du commerce du transport rémunéré de passagers par véhicule de transport en commun en Ontario et à partir de d'autres juridictions.

La Commission reçoit deux types de demandes: des demandes pour de nouveaux permis et pour des additions et des demandes, déposées par des parties intéressées, alléguant des contraventions à la loi.

Le personnel de la Commission passe plus de temps avec les parties opposantes dans le but de trouver un compromis qui est acceptable à tous de là éliminant la nécessité de tenir une audience publique. Le processus a réduit de façon dramatique le nombre d'audiences publiques de là réduisant les coûts pour les parties et le temps d'audience.

Dans l'éventualité où ce n'était pas le cas il y aura une audience publique. Avant l'audience le personnel de la Commission tentera de rapprocher les parties de façon à raccourcir le temps d'audience. Cette approche simplifiée aidera à minimiser les coûts pour les parties impliquées dans l'audience.

Les audiences publiques se tiennent partout en Ontario et en tout temps de la journée ou de la soirée de façon à faciliter le processus pour le demandeur, l'opposant et le public qui se présente pour supporter la demande.

Les audiences sont organisées aussitôt que possible tenant compte du nombre de parties impliquées dans l'audience. Les décisions sont émises rapidement, habituellement à l'intérieur du délai de deux semaines que s'est fixé la Commission.

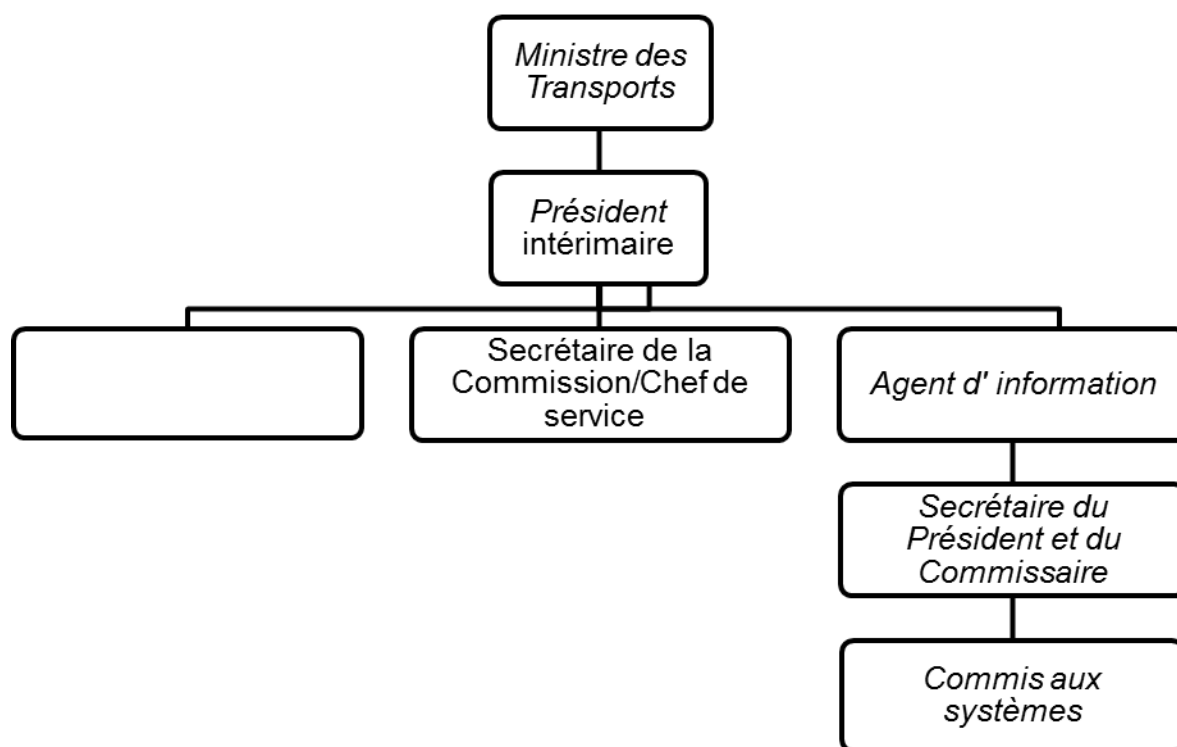
La Commission est composée de personnel contractuel et à temps partiel continuant de fournir un service ponctuel aux parties prenantes et au public de l'Ontario en rencontrant les délais indiqués dans le plan d'affaires de la Commission. En tout, la sécurité du public voyageur est suprême dans les préoccupations et les pratiques de la Commission.

L'industrie du transport interurbain et par limousine joue un rôle vital en fournissant des services de transport public aux citoyens de l'Ontario et la Commission continuera de s'assurer qu'elle assiste les parties prenantes par tous les moyens possibles de façon à ce que le public voyageur soit bien servi.

Gilles Morin
Président intérimaire

Organigramme

(au 31 décembre 2016)

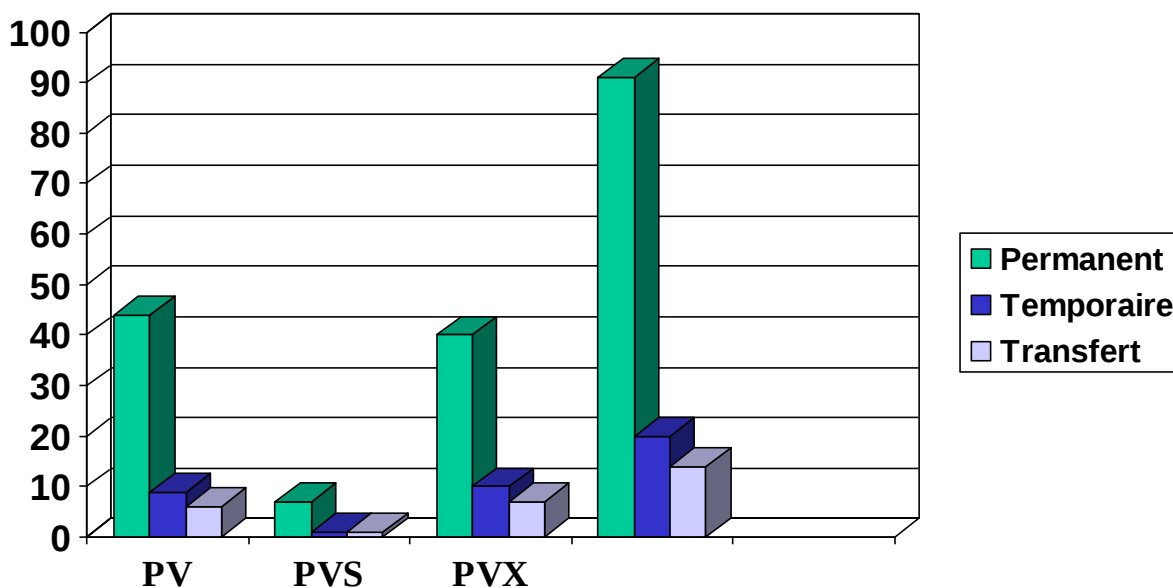


INFORMATION FINANCIÈRE

<u>Revenus/Recouvrements</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Frais de dépôt des demandes	41,788\$	49,532\$
Demandes de permis spéciaux	2,599	3,688
Frais d'audiences imposés	2,500	17,300
Échange Américain	<u>737</u>	<u>1,621</u>
Total	<u>47,624\$</u>	<u>72,141\$</u>
<u>Dépenses</u>		
Salaires et avantages sociaux	228,418\$	358,970\$
Voyages et communications	29,916	11,377
Services	89,227	45,025
Équipement et fournitures	<u>12,681</u>	<u>10,855</u>
Total	<u>360,242\$</u>	<u>426,227\$</u>
Coût net d'exploitation de la Commission	<u>312,618\$</u>	<u>354,086\$</u>

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

Demandes reçues

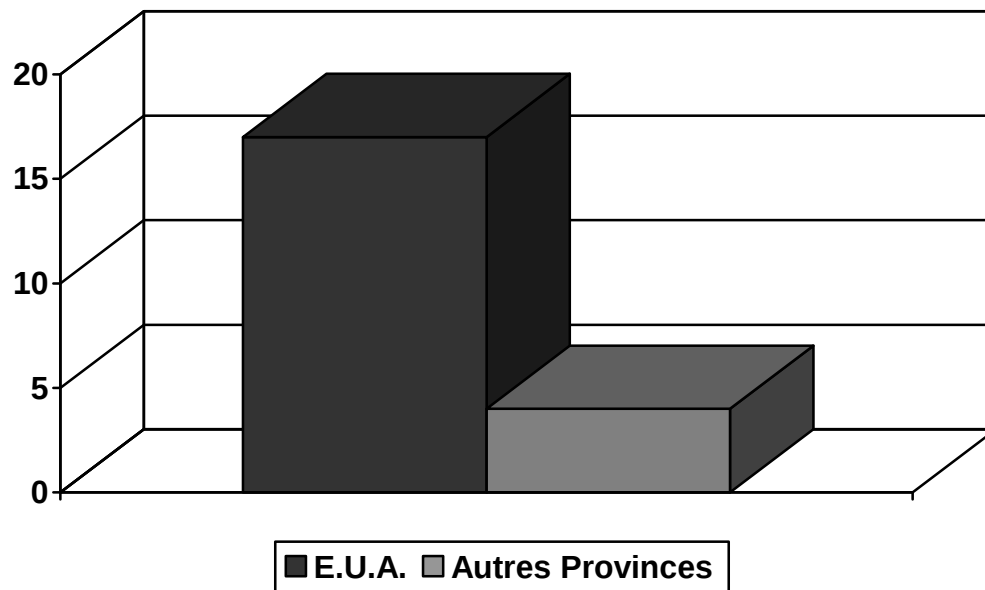


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	44	7	40	91
Temporaire	9	1	10	20
Transfert	6	1	7	14
TOTAL	59	9	57	125

Legende:

- 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)

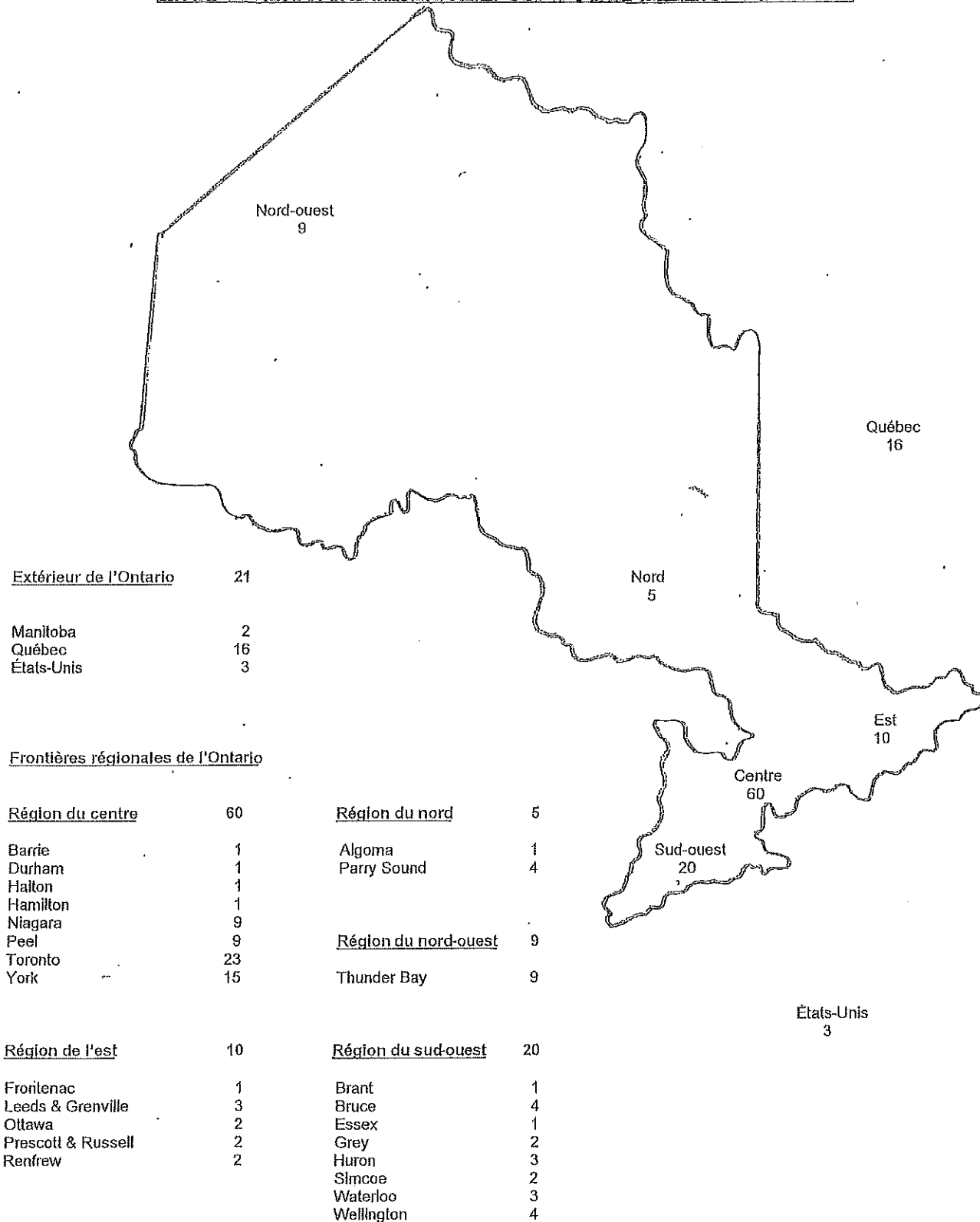
Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.	17
Autres Provinces	<u>4</u>
TOTAL	21

Demandes reçues par région



Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2016 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.

Demandeur: Martin Abner Fordwich, ON **Dossier:** 47691/A

Opposante: Kunkel Bus Lines Ltd. («Kunkel»)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial à partir de la municipalité régionale de Waterloo et des comtés de Huron, Perth, Wellington, Bruce et Grey en utilisant des véhicules de catégorie «D».

Preuve de l'Opposante: Kunkel est une entreprise familiale de troisième génération qui a fait ses débuts en 1953. L'entreprise offre un service de transport par autobus scolaire et régulier. Elle exploite 103 routes scolaires, 9 autobus ayant une capacité de 56 passagers, 2 autobus ayant une capacité de 34 passagers, 7 autobus scolaires ayant une capacité de 72 passagers et 2 mini vans pour les groupes plus petits. Une grande partie de son entreprise offre ses services à des groupes locaux i.e. des églises, des Mennonites, des équipes sportives et des voyages de groupe.

Kunkel a vu une augmentation des voyages nolisés scolaires et propose d'augmenter leur flotte. Kunkel dessert des groupes à partir de tous les points mentionnés dans les demandes proposées incluant des groupes Mennonites avec qui l'entreprise

a de très bonnes relations. L'entreprise a fait des investissements importants et maintenant elle commence à voir les revenus générés par les relations avec la communauté Mennonite. L'introduction d'un autre transporteur causerait des pertes financières importantes à Kunkel.

Décision:

La Commission a pris en considération les facteurs suivants dans sa prise de décision.

1. Les besoins en transport du public et l'impact économique sur le transporteur détenant un permis si les demandes étaient accordées.
2. La capacité du demandeur de fournir le service.

1. Les besoins en transport du public et impact sur les transporteurs existants

Le demandeur veut desservir les besoins de groupes auxquels il est affiliés en utilisant deux véhicules de catégorie «D». L'entreprise va desservir leurs besoins i.e. pour aller à des mariages etc. dans les communautés éloignées de l'Ontario, vers d'autres provinces et les États-Unis d'Amérique. Il y a une demande traditionnellement constante pour un service de mini vans. La Commission est d'opinion qu'il y a eu suffisamment de support de la part du public afin de rencontrer le test statutaire des besoins du public et la commodité du service en utilisant des véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale de quatorze (14) passagers.

Le fardeau de la preuve était sur Kunkel de prouver à la Commission que l'émission des permis demandés aurait un impact économique sur ses opérations. Kunkel a allégué que l'entreprise souffrirait des pertes importantes si les demandes étaient accordées. Cependant, Kunkel n'a pas fourni d'informations pour quantifier l'impact économique anticipé qui a été allégué. Sans l'information supportant l'impact économique la Commission a été incapable de déterminer l'impact économique sur les opérations de Kunkel si les demandes étaient accordées.

Le demandeur sera limité à l'utilisation de véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale de quatorze (14) passagers et de l'opinion de la Commission aucun des services de Kunkel ne subira un impact économique.

2. La capacité du demandeur de fournir le service

Le demandeur a proposé l'établissement d'un service de petite envergure. Comme ancien conducteur, il connaît les exigences des activités journalières. La Commission est d'opinion que le demandeur a la capacité de fournir le service.

Les demandes ont été accordées telles que demandées avec la condition que le demandeur n'utilise que des véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale de quatorze (14) passagers, excluant le conducteur.

Demanderesse: **2117941 Ontario Inc.** **Dossier: 46958-B/C**
Brampton, ON

Opposante: Hammond Transportation Limited («Hammond»)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial à partir de points dans les villes d'Ottawa et Kawartha Lakes et des comtés de Brant, Grey, Bruce, Simcoe, Haldimand, Northumberland, Peterborough, Wellington et Oxford.

Preuve de la Demanderesse: La demanderesse est en affaires depuis 2006 et sa flotte a passé de deux autobus au nombre de sept qu'elle a présentement. Les clubs sociaux, les légions et autres clubs de services représentent le marché principal de la demanderesse. Les demandes visent à desservir ce public à partir de points qu'elle ne dessert pas présentement pendant les périodes de fort achalandage.

La demanderesse est une entreprise familiale. 2015 a été une année très occupée et la demanderesse prévoit que 2016 «sera encore plus occupée».

Les demandes ont reçu le support de quatre organisations rapporté sommairement ci-dessous:

- elles ont besoin de différents types d'autobus sur une base hebdomadaire/mensuelle, surtout pendant les périodes de fort achalandage quand il semble manquer d'autobus partout;
- les autobus partiront des secteurs intra et extra-provincial faisant l'objet des demandes. Par le passé elles ont utilisé les services de la demanderesse et ont été satisfaites du service fourni; et
- elles savent qu'il y a d'autres transporteurs fournissant un bon service mais qui n'ont pas été capables de rencontrer les besoins du public pendant les périodes de fort achalandage du fait qu'il y avait un manque d'autobus dans ces secteurs.

En réponse aux allégations de Hammond que deux des quatre supporteurs des demandes étaient des compagnies affiliées à la demanderesse, la demanderesse a allégué que d'autres transporteurs ont des permis pour desservir leurs propres grossistes en voyages.

Preuve de l'Opposante: Hammond est en affaires depuis 1944 et a la réputation de fournir des services de transport fiables. L'entreprise s'implique de manière extensive dans la communauté et dans les activités de l'industrie et supporte plusieurs organismes caritatifs locaux et des initiatives touristiques.

Hammond a allégué que deux des quatre entreprises supportant les demandes étaient des détenteurs de permis et que conséquemment ces entreprises ne faisaient pas partie du public nécessitant des services de transport. L'une d'elles était affiliée à la demanderesse du fait leur propriété commune.

Il n'y avait qu'une entreprise supportant la demande à partir du comté de Simcoe et aucune à partir de Kawartha Lakes. La flotte de Hammond n'a été utilisée qu'à 43% pendant les périodes de fort achalandage et n'a pas atteint 100% d'utilisation quelque jour que ce soit pendant les périodes de fort achalandage. Il n'y a eu aucun besoin d'établi pour le comté de Simcoe et la ville de Kawartha Lakes et ces secteurs des demandes devraient être rejetés.

Décision:

1. Les besoins en transport du public

Le support du public et des deux grossistes en voyages n'était que pour de l'équipement additionnel en période de fort achalandage et il n'y a pas eu mention de d'autres périodes de l'année. Il n'y a eu aucun support de la part de son marché principal i.e. les clubs sociaux, les légions et autres clubs de services.

Le support de la part des deux détenteurs de permis a été rejeté par la Commission du fait « qu'ils ne sont pas membres du public requérant des services de transport ». Les deux autres documents supportant les demandes de la part des grossistes en voyages ont été acceptés.

2. Impact sur les transporteurs existants

La Commission était d'accord avec Hammond i.e. qu'il y aurait un impact économique sur ses opérations si les permis étaient accordés pour desservir le comté de Simcoe et la ville de Kawartha Lakes.

3. La capacité de la demanderesse à fournir le service

La Commission était d'opinion que la demanderesse est une compagnie établie et ne connaissait aucune raison pour laquelle la demanderesse ne pourrait pas fournir le service dans les sections couverts par les demandes.

Après avoir revu la preuve, la Commission a accordé les permis intra et extra-provincial pour le compte de CBS Tours 2005 Inc. et MacLaren Tours mais seulement à partir de la ville d'Ottawa et des comtés de Brant, Grey, Bruce, Haldimand, Northumberland, Peterborough, Wellington et Oxford.

Les voyages nolisés sont limités à ceux initiés, organisés et publiés par les grossistes en voyages et tous les billets

payés par le public voyageur seront des billets individuels payés aux grossistes en voyages. Les demandes pour desservir le comté de Simcoe et la ville de Kawartha Lakes ont été rejetées.

Demanderesse:

**Kunkel Bus Lines Ltd. («Kunkel»)
Hanover, ON**

Dossier: 28418-S/T

Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial à partir des villes de Hamilton, Kawartha Lakes et du grand Sudbury, de la municipalité régionale de Niagara, des comtés de Haldimand, Norfolk, Northumberland, Peterborough et Haliburton et des districts de Muskoka et Parry Sound.

Preuves des Opposantes:

Hammond Transportation Limited («Hammond»)

Hammond est en affaires depuis 1944. L'entreprise fournit des services de transport sur horaire et nolisé dans de grands secteurs de l'Ontario. Elle fournit des voyages luxueux par autobus, des excursions et des voyages accompagnés à partir des secteurs des districts de Muskoka et de Parry Sound et du comté de Simcoe. L'entreprise fournit des autobus, autobus d'activités, des autobus scolaires, des autobus de transport adapté, des mini vans, des limousines incluant un autobus limousine.

L'entreprise publicise ses services activement et est aussi impliquée dans les associations de l'industrie, la communauté et la commandite des sports locaux etc. L'introduction d'un nouveau transporteur nolisé dans son secteur aurait un effet significatif sur ses revenus provenant du nolisement et du service sur horaire. En 2015, Hammond a subi un déclin de 8% dans le nombre de voyages nolisés comparé à 2014.

Le support du public au dossier n'a démontré aucune plainte relativement au service fourni par les détenteurs de permis et les demandes pour desservir le territoire devraient être rejetées.

Kawartha Lakes Lines Ltd. («Kawartha»)

Kawartha détient un permis de transport scolaire afin de desservir des commissions scolaires. L'entreprise détient aussi un permis de transport nolisé à partir de la ville de Kawartha Lakes utilisant des véhicules de catégorie «D» afin de desservir des écoles, groupes d'étudiants et des équipes de sport, des clubs de services, des camps d'été, des mariages, des clubs d'ainés, des hôpitaux, des groupes corporatifs etc.

L'entreprise dépend des revenus de nolisement étant une partie importante de son entreprise. Les revenus de nolisement comptent pour 10% de son entreprise et ses conducteurs dépendent de ce revenu durant les mois d'été quand il n'y a pas de service scolaire.

Campbell Bus Lines Ltd. («Campbell»)

Campbell fournit des services de nolisement à partir du secteur indiqué dans son permis. L'entreprise transporte des groupes d'écoliers, des équipes sportives, des groupes d'ainés, des camps d'été et des groupes privés en utilisant des véhicules de catégorie «D» et des véhicules de transport adapté.

Il n'y a eu aucune augmentation de passagers depuis 2012. Il n'y a aucun support de la part du public pour Muskoka et Haliburton. Les revenus provenant du transport nolisé pendant l'été assurent que les emplois sont maintenus pour les employés de bureau, les conducteurs et les mécaniciens. L'émission des permis aurait un effet dévastateur sur l'entreprise.

Tisdale Bus Lines Limited («Tisdale»)

Tisdale est une entreprise du nord de l'Ontario qui a commencé ses activités en 1965. L'entreprise fournit des services de nolisement et des voyages par autobus dans des autobus luxueux ayant une capacité maximale de 56 et 32 passagers et dessert une grande partie du nord-est de l'Ontario, incluant le secteur du grand Sudbury.

L'entreprise dessert des groupes d'écoliers, des organisations sportives, des ainés, des services pour les mariages, des organisations de services de santé, des clients commerciaux et industriels, des groupes miniers et des clubs de services.

66% de leurs revenus de nolisement proviennent des secteurs de Sudbury et North Bay. Les services de transport disponibles sont plus qu'adéquats pour rencontrer la demande dans ces secteurs. L'émission d'un permis à Kunkel afin de desservir le secteur de Sudbury aurait un impact direct sur les opérations de Tisdale. Kunkel n'a pas rempli le test statutaire de nécessité et commodité publiques pour le secteur de Sudbury. Le permis pour desservir le grand Sudbury devrait être refusé.

Suite aux oppositions déposées, Kunkel a amendé ses demandes afin d'offrir des services de nolisement intra et extra-provincial à partir de la ville de Hamilton, de la municipalité régionale de Niagara, des comtés de Haldimand, Norfolk, Northumberland et Peterborough seulement.

Décision:

Suite aux demandes amendées toutes les oppositions ont été officiellement retirées.

Les demandes ont été accordées selon les termes amendés.

Demanderesse:

**Beaver Bus Lines Limited
(«Beaver»)
Winnipeg, MB**

Dossier: 25147-C/D

Opposante:	Caribou Coach Transportation Company Inc. («Caribou»)
Demandes:	Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial à partir des districts de Kenora and Rainy River et de la ville de Thunder Bay.
Preuve de la Demanderesse:	Beaver a fourni des services de transport intra et extra-provincial depuis 1972. L'entreprise exploite aussi un service de transport scolaire privé et un service de navette de travailleurs au Manitoba. Elle exploite des autobus interurbain et des autobus de transport en commun. L'entreprise emploie de 75 à 80 personnes. L'entreprise détient des permis de transport nolisé de l'Ontario à partir de Jaffary, Melick, Kenora, Keewatin et Sioux Narrows depuis 2013. Le marché desservi par les permis comprendrait des écoles, des équipes sportives, des clubs d'ainés, des universités, des collèges, les forces armées et les compagnies d'aviation. Il y a eu un déclin dans la disponibilité d'autobus pour le nolisement dans le nord de l'Ontario. Beaver serait une option additionnelle pour desservir le public et aussi pour générer de l'emploi. Fehr-Way Tours Ltd., une compagnie affiliée à Beaver, organise les voyages à travers le Canada et les États-Unis et bénéficierait au public du nord-ouest de l'Ontario. <u>Fehr-Way Tours Ltd.</u> L'entreprise désire utiliser des autobus toute l'année pour ses voyages partant des secteurs faisant l'objet des demandes à destination de tout le Canada and des États-Unis. Beaver lui a donné un excellent service depuis 1979 avec des autobus de qualité. <u>Fehr-Way Educational Tours</u> L'entreprise a besoin d'autobus toute l'année pour ses voyages partant des secteurs faisant l'objet des demandes à destination de tout le Canada and des États-Unis. Elle utilise Beaver et le service est toujours hors pair. <u>North-western Ontario Student Services Consortium</u> L'entreprise a besoin d'autobus pour des voyages scolaires pendant l'année scolaire. Les voyages partent de secteurs sous la juridiction du Consortium en direction de points au Canada et aux États-Unis. L'entreprise a utilisé d'autres transporteurs. Un transporteur additionnel augmenterait la compétition et résulterait en des coûts moindres. <u>Keewatin-Patricia District School Board</u> L'entreprise a besoin d'autobus pour des voyages scolaires sur une base hebdomadaire et mensuelle et les voyages partiront des secteurs sous la juridiction de la commission scolaire en direction de secteurs au Canada et aux États-Unis. L'entreprise a utilisé « d'autres transporteurs mais les a

trouvés dispendieux ». Il supporte Beaver de façon à avoir plus de compétition et fournir des prix qui reflètent d'autres marchés.

5. Rainy River District School Board

L'entreprise a besoin d'autobus pour des voyages d'écoliers et des excursions pendant l'année scolaire. Les voyages partiront de territoires sous la juridiction de la commission en direction de secteurs au Canada et aux États-Unis. L'entreprise n'a pas utilisé Beaver dans le passé. Elle a utilisé d'autres transporteurs et a eu à faire face à un délai d'autobus ou à une annulation due au manque d'autobus. Elle veut plus de compétition et d'autres sources d'autobus.

Preuve de l'Opposante:

Caribou Coach Transportation Company Inc. («Caribou»)

Caribou a déclaré que:

- l'entreprise a un contrat avec Beaver où Beaver s'engage à ne pas opérer dans certains secteurs géographiques afin d'éviter un dédoublement de services. Les demandes de Beaver contreviennent à ce contrat. Caribou compétitionne avec sept autres transporteurs dans les secteurs qui font l'objet des demandes. Ils offrent tous des autobus sécuritaires et bien maintenues ayant une variété d'aménités;
- en 2015 les ventes de voyages nolisés ont montré une diminution de 23%. À cause du déclin du dollar canadien, les groupes voyagent moins aux États-Unis ou ne voyagent pas du tout à cause des coûts que cela implique;
- l'émission des nouveaux permis a amené de la compétition additionnelle et l'augmentation drastique de transporteurs opérant à de bas taux attirent plusieurs groupes et organisations. Caribou a allégué que la Commission continue de fermer les yeux sur les transporteurs étrangers résultant ainsi en des pertes financières pour les transporteurs locaux;
- Fehr-Way Tours Ltd. et Fehr-Way Educational Tours sont des filiales de Beaver et leur support devrait être refusé. Caribou et les autres détenteurs de permis peuvent satisfaire les besoins du public;
- North-Western Ontario Student Services Consortium a besoin de transporteurs pour faire ses voyages scolaires mais ne fait pas les réservations pour le service lui-même. Les voyages sont réservés, arrangés et conduits seulement par la personne responsable à l'institution d'éducation spécifique. Le Consortium ne joue aucun rôle dans l'organisation des voyages et conséquemment ne peut justifier le support des demandes;
- Keewatin-Patricia District School Board a été trompé par Beaver relativement aux exigences de permis. L'affirmation de la commission que les transporteurs sont dispendieux pour certains voyages n'était pas valide du fait que Caribou est aussi un des transporteurs fournissant le service dans le district de Kenora. Caribou est capable et prêt à fournir le

-
- service à la Commission;
 - Caribou a fourni le service au Rainy River District School de 2010 à 2013 jusqu'à ce qu'il y ait un problème de non-paiement qui a fait que les services de Caribou ont été moins utilisés. Caribou a pris d'autres réservations et de ce fait n'a pas été capable de rencontrer les besoins de la commission ce qui l'a frustrée. La commission a utilisé d'autres détenteurs de permis et un transporteur sans permis. Beaver est basé au Manitoba et a un avantage économique inéquitable du fait des taxes plus basses, du coût du carburant, de la taxe sur le carburant, des impôts et des coûts de personnel et cela a un impact direct sur les transporteurs existants;
 - Pendant la dernière année, Caribou n'a opéré des voyages pnolisés qu'à une capacité de seulement 13%; et
 - Beaver a avisé Caribou que le personnel de la C.T.R.O. a encouragé Beaver à faire une demande pour obtenir Thunder Bay et si cela était vrai il devrait y avoir une enquête.

L'émission des permis à Beaver aura un impact économique sur Caribou et les autres transporteurs. Beaver n'a pas rencontré le test de nécessité et commodité publiques et les demandes devraient être rejetées.

Réponse de la demanderesse aux soumissions de l'opposante

Beaver a déclaré que:

- Caribou a dit à plusieurs occasions que les autres transporteurs seraient affectés par les demandes mais Caribou est le seul transporteur à avoir opposé les demandes;
- la filiale, grossiste en voyages de Beaver, fait la mise en marché, la promotion et fournit les voyages de groupes en autobus en Amérique du Nord pour les groupes d'éducation et les aînés, les écoles, les collèges et les universités. Les demandes visent à étendre le secteur afin de faire la promotion et la mise en marché de voyages dans le nord-ouest de l'Ontario jusqu'à et incluant Thunder Bay i.e. les Maritimes et le Canyon Agawa etc.;
- le support de la part de North-Western Ontario Student Services Consortium, de Keewatin-Patricia District School Board et le Rainy River District School Board était basé sur les besoins et la commodité du public d'avoir un autre choix de transporteur i.e. aucun autobus disponible, proximité des transporteurs disponibles, prix compétitif etc.;
- les taux pour leurs services ne sont pas différents de ceux de Caribou. Caribou fournit une flotte d'autobus modernes;
- étant situé au Manitoba est le choix du transporteur;
- l'affirmation de Caribou que l'entreprise n'opère seulement à 13% de capacité peut être attribuée à la compétition des autres transporteurs locaux et non aux demandes de Beaver;
- aucun personnel de la CTRO n'a pas suggéré les termes des demandes proposées. Le personnel de la CTRO s'est assuré

-
- que les termes des demandes rencontrent les besoins de Beaver et les ont confirmés par écrit;
 - la raison d'inclure Thunder Bay et Rainy River était de donner à Fehr-Way Tours l'opportunité de promouvoir and mettre en marché ses voyages;
 - si l'amendement est acceptable à Caribou, Beaver est prêt à limiter la demande à Kenora et Rainy River à l'exception du service à Fehr-Way Tours qui inclura le district de Thunder Bay; et
 - plus de compétition aiderait à baisser les coûts et fournir un meilleur service etc. Beaver cible de nouveaux marchés et il n'y aura d'impact économique sur les opérations de Caribou.

Général

Initialement la Commission a voulu aborder les allégations/déclarations avancées par Caribou:

- le contrat de Caribou avec Beaver ne liait pas la Commission du fait qu'il s'agit une question personnelle qui doit être résolue par les parties elles-mêmes. Le mandat de la Commission est de déterminer à partir de la preuve au dossier si l'émission des permis servira la nécessité et commodité du public;
- Caribou a allégué que la CTRO a refusé d'étudier ou d'enquêter un transporteur qui offre des services de transport sans permis depuis des années. La Commission a déclaré que l'application de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* est en vertu de la loi la responsabilité de la Police Provinciale de l'Ontario ou d'un officier du Ministère des transports. Cependant en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, la Commission a le pouvoir de décider de suspensions de permis, d'annulations, d'opérations, des conduites de transporteurs etc. pourvu que la Commission reçoive une demande d'agir dans l'affaire de la part d'une personne intéressée. Aucune demande n'a été reçue par la Commission à cet effet.
- relativement l'allégation de Caribou que la Commission émet des permis à des demandeurs ayant pour résultat que les détenteurs de permis devaient compétitionner avec des transporteurs additionnels, la Commission a indiqué que des décisions sont émises dans tous les dossiers recevant des oppositions. Tous les facteurs qui ont mené à la décision sont indiqués dans les décisions. Pour Caribou d'alléguer que la Commission permet aux demandeurs d'entrer sur le marché de manière arbitraire est sans fondement;
- relativement à l'augmentation des transporteurs des autres juridictions du Canada ou des États-Unis, la Commission a indiqué qu'il n'y avait pas de prohibition pour qui que ce soit de déposer une demande, que le transporteur soit basé en Ontario ou à l'extérieur. Les demandes doivent rencontrer le test statutaire de nécessité et commodité publiques; et
- le personnel de la Commission ne conseille pas les demandeurs relativement aux secteurs pouvant faire l'objet

d'une demande. Cela est la responsabilité du demandeur. Le personnel s'assure que les demandes remplissent les exigences de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de la réglementation. Cela a été confirmé par Beaver.

Décision:

1. Les besoins en transport du public et l'impact économique sur les transporteurs existants

Dans son plan d'affaire Beaver a proposé de fournir des services de nolisement aux écoles, aux équipes sportives, à des aînés, à des clubs, à des universités, à des collèges, aux forces armées et compagnies aériennes à partir des districts de Thunder Bay, Kenora et Rainy River. Seulement deux commissions scolaires, un consortium et deux grossistes en voyages affiliés à Beaver ont supporté les demandes. Il n'y avait pas de support de la part de d'autres groupes dans le plan d'affaire et la Commission ne peut prendre sa décision qu'en se basant sur le support du public au dossier. Présentement, Beaver fournit à ces deux filiales un excellent service au Manitoba et veut fournir le même service au public du nord-ouest de l'Ontario pour visiter les Maritimes, les États-Unis etc. Caribou a suggéré, que du fait que les grossistes en voyages étaient des filiales de Beaver, leur preuve devrait être rejetée. Cet argument n'a pas de mérite. Il y a des détenteurs de permis en Ontario qui possèdent aussi des grossistes en voyages et leurs permis leur permettent de fournir le service à condition que les voyages soient «initiés, organisés et publicisés» par les grossistes en voyages seulement et les taux chargés au public sont aussi une condition du permis. Le service direct au public en général est interdit et conséquemment Caribou et les autres détenteurs de permis ne subiront pas d'impact économique. Le public du nord-ouest de l'Ontario va bénéficier de ces voyages.

Le support de la part des commissions scolaires et du consortium indique qu'elles ont des opportunités de voyage limitées à cause de leur situation géographique résultant en des voyages réservés où des véhicules ne sont pas disponibles. Plus de compétition résoudrait ce problème et les taux reflèteraient les prix du marché. Ces entreprises veulent s'assurer que les voyages hebdomadaires/ mensuels seraient toujours desservis et qu'elles ont des prix compétitifs. Le support a son mérite. Caribou était la seule entreprise à opposer les demandes et ses différends avec les commissions/consortium ont mené à de mauvaises relations.

Caribou a constamment mis l'emphasis sur le fait que les transporteurs des districts de Kenora, Rainy River et Thunder Bay subiront un impact économique si les demandes sont accordées. Cependant, aucuns de ces transporteurs n'ont opposé les demandes, sauf Caribou. La Commission conclut que le défaut d'opposition de la part des détenteurs de permis est une indication qu'ils ne subiront pas d'impact économique si les demandes étaient accordées. Tous les transporteurs continueraient d'être utilisés sujet aux besoins des

commissions scolaires/consortium. Les opportunités limitées de voyages, la non-disponibilité de véhicules, le manque de compétition et les prix compétitifs assurent qu'il y a un besoin du public pour les services de Beaver.

2. La capacité de la demanderesse de fournir le service

Beaver opère depuis de nombreuses années avec succès et la Commission n'a pas de doute que l'entreprise est capable de fournir le service demandé.

La Commission a accordé à Beaver des permis intra et extra-provincial pour desservir:

- 1. des voyages nolisés pour le compte de Fehr-Way Tours Ltd et Fehr-Way Educational Tours à partir de points dans les districts de Kenora, Rainy River et Thunder Bay sujet à certaines conditions; et**
- 2. des voyages nolisés pour le compte de North-western Ontario Student Services Consortium, Keewatin-Patricia District School Board et Rainy River District School Board à partir de points dans les districts de Kenora et Rainy River.**