



Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2017

Table des matières

La Commission	4
Message du Président	5
Organigramme	6
Information financière pour l'année 2017	7
Demandes reçues	8
Demandes de permis spéciaux traitées	9
Demandes de permis reçues par région	10
Résumés de décisions rendues	11

L'honorable John Yakabuski
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 2017.

Respectueusement,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Gilles Morin', is positioned above the printed name and title.

Gilles Morin
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 2017)

Gilles Morin, Président

Message du Président

Depuis plus de 60 ans, la Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO) jouit d'une excellente relation avec le gouvernement provincial. Nous nous réjouissons à l'idée de travailler avec le nouveau ministre des Transports et continuerons de chercher des mesures d'économie et d'offrir un service à la clientèle de qualité, en appui au plan du gouvernement.

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.

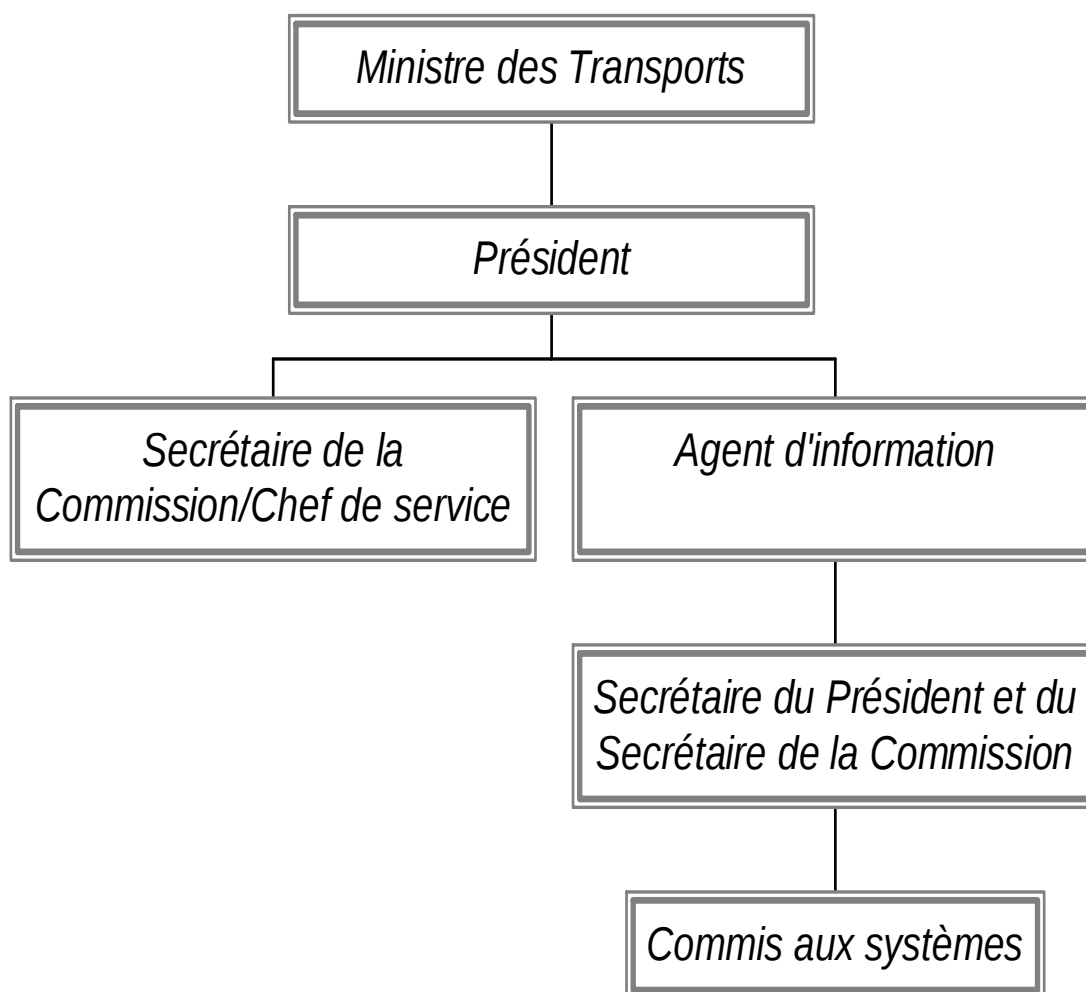
La Commission est maintenant entièrement composée de personnel contractuel et d'employés à temps partiel, mais elle continue de faire preuve d'efficacité opérationnelle tout en offrant un service à la clientèle rapide et hors pair aux parties prenantes et à la population de l'Ontario. Elle a su atteindre ce haut standard et respecter tous les délais indiqués dans le plan d'affaires de la Commission. En tout, la sécurité du public voyageur est l'objet premier des préoccupations et des 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

Organigramme

(au 31 décembre 2017)

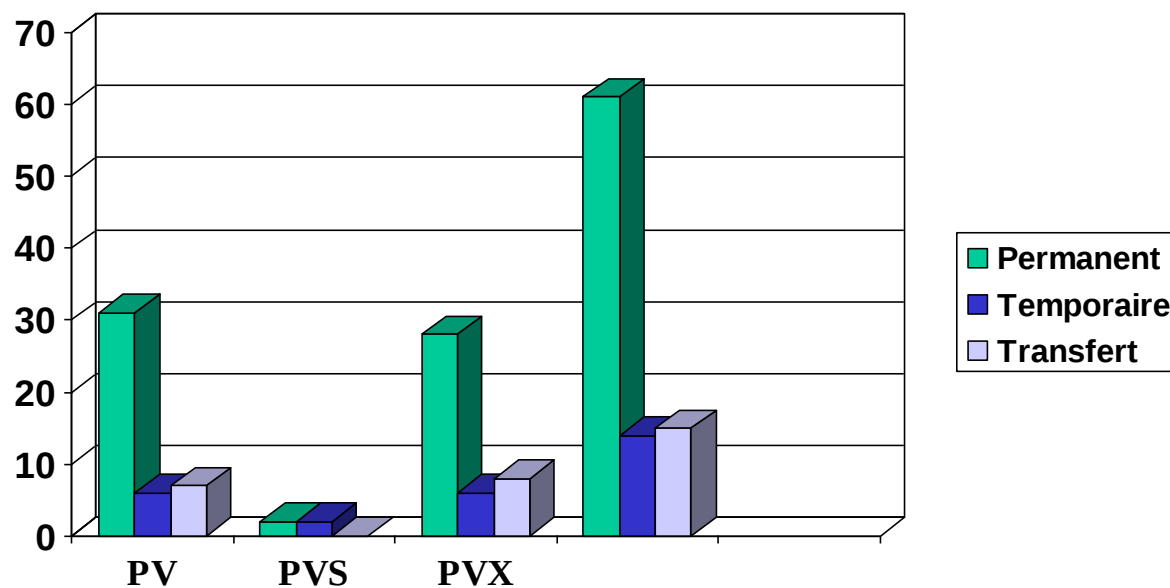


INFORMATION FINANCIÈRE

<u>Revenus/Recouvrements</u>	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Frais de dépôt des demandes	27,925\$	41,788\$
Demandes de permis spéciaux	2,723	2,599
Frais d'audiences imposés	2,450	2,500
Échange Américain	<u>915</u>	<u>737</u>
Total	<u>34,013\$</u>	<u>47,624\$</u>
<u>Dépenses</u>		
Salaires et avantages sociaux	229,294\$	228,418\$
Voyages et communications	8,570	29,916
Services	72,960	89,227
Équipement et fournitures	<u>8,407</u>	<u>12,681</u>
Total	<u>319,218\$</u>	<u>360,242\$</u>
Coût net d'exploitation de la Commission	<u>285,218\$</u>	<u>312,618\$</u>

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

Demandes reçues

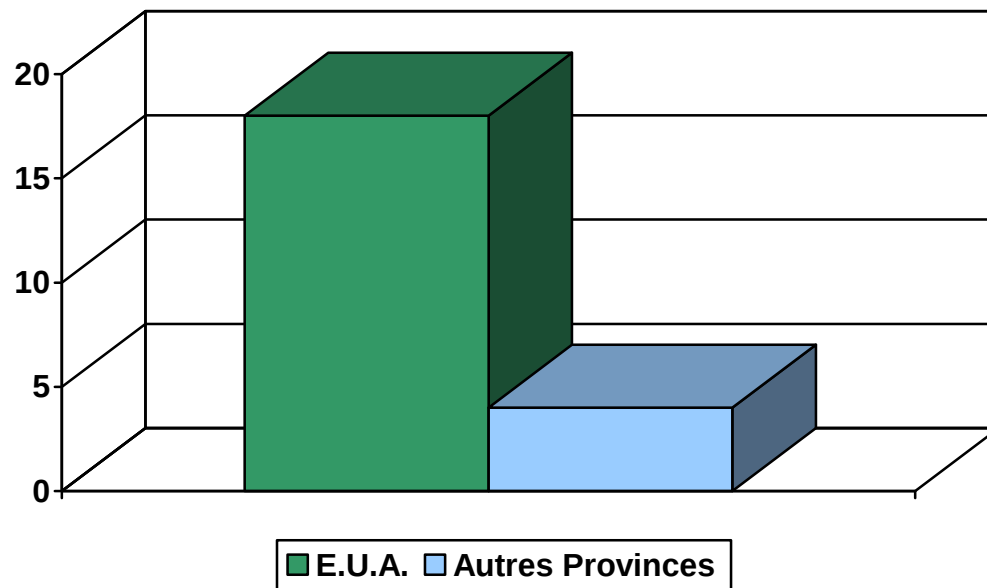


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	31	2	28	61
Temporaire	6	2	6	14
Transfert	7	0	8	15
TOTAL	44	4	42	90

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.	18
Autres Provinces	<u>4</u>
TOTAL	22

Demandes reçues par région

Extérieur de l'Ontario **11**

Québec	2
Saskatchewan	1
États-Unis	8

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre **49**

Barrie	1
Durham	5
Niagara	4
Peel	11
Peterborough	2
Simcoe	2
Toronto	10
York	14

Région de l'est **5**

Hastings	2
Ottawa	3

Région du nord **5**

Algoma	3
Cochrane	2

Région du nord-ouest **9**

Dufferin	1
Kenora	4
Thunder Bay	4

Région du sud-ouest **11**

Brant	2
Bruce	5
Grey	2
Waterloo	2

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2017 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.

<u>Demanderesse:</u>	2506736 Ontario Inc. o/a «Sunridexpress» Barrie, ON	<u>Dossier: 47731</u>
-----------------------------	--	------------------------------

Opposantes:	1. Greyhound Canada Transportation («Greyhound») 2. Hammond Transportation Limited («Hammond»)
--------------------	---

Demandes:	Demandes de permis de transport sur horaire de passagers:
------------------	---

1. entre Barrie et Toronto sur l'autoroute 400;
2. entre Wasaga Beach et Barrie sur la route 26; et
3. entre Orillia et Barrie sur la route 11.

POURVU que le détenteur de permis soit limité à l'utilisation de véhicules de transport en commun de catégorie «D» (incluant quelques véhicules équipés particulièrement avec un appareil de levage ou une rampe pour l'embarquement de passagers à mobilité réduite) tel que défini à l'article 7(1)(a)(iv) de la Loi sur les véhicules de transport en commun, S.R.O. 1990 c. P.54.

Preuve de la Demanderesse:	Le président de Sunridexpress («Sunride») a témoigné qu'il a une expérience professionnelle de 37 ans dans le secteur du transport et qu'il est présentement un chauffeur de camion. Il a éprouvé des problèmes à voyager entre Barrie et Toronto et a utilisé toutes les options i.e. les autobus, le service Go Transit etc. Le service est intermittent et n'est pas continu. Sunride n'a
-----------------------------------	--

pas l'intention de remplacer ces services. Présentement, il y a beaucoup de service illégal et non-assuré et Sunride veut fournir un service sécuritaire et assuré. La compagnie va employer des conducteurs professionnels et s'assurer que tous les documents et les références sont légitimes. En se basant sur les sondages effectués, le public a indiqué qu'il utiliserait le service direct proposé par Sunride du fait qu'aucun autre transporteur n'offre le type de service proposé i.e. minivans, disponibilités de sièges pour les passagers handicapés etc.

Sunride contracterait un emprunt initial et va investir son propre argent dans l'entreprise. Le service réduirait le trafic sur les routes cela résulterait en moins d'accidents etc. Il y a eu une croissance importante de la population à Barrie et on s'attend à ce que cela continue de manière substantielle. Le choix pour le public serait plus sécuritaire, plus rapide à un coût plus bas. Il n'y aurait pas d'arrêts entre Barrie et Toronto. Le service journalier serait entre 5 le matin et minuit. Ils vont opérer des véhicules qui peuvent accommoder les chaises roulantes (rampe). En tout temps ils vont se conformer aux lois existantes i.e. sécurité, heures de travail (conducteurs), les sorties (a. 25(1) de la Loi sur les véhicules de transport en commun) etc. Ils s'attendent à transporter tout près de vingt milles passagers (20,000) dans les premières années d'exploitation et générer approximativement 556,000\$. Les ventes vont augmenter dans l'année suivante et une augmentation des véhicules et des conducteurs en résulteront. Ils s'attendent à générer un profit dans la deuxième année d'exploitation.

Ils n'exploiteront pas la route Orillia – Barrie et n'auront pas de privilèges de nolisement.

Dix-neuf (19) témoins du public ont témoigné au support de la demande. Leurs témoignages se résument comme suit:

- ils sont des résidents de Toronto et de Barrie;
- ils ont tous supporté un service direct entre Barrie et Toronto;
- la population de Barrie est en croissance rapide;
- les départs à chaque deux heures à partir de chaque terminus étaient très commodes et nécessaires pour le public voyageur qui présentement font face à des problèmes avec le service fourni par Ontario Northland, Go Bus, Go Train et Greyhound;
- leurs horaires ne rencontrent pas les besoins du public i.e. à cause du service du matin, la longue suspension du service et le début du service de l'après-midi;
- ils font aussi face à des délais et des annulations;
- les départs proposés par Sunride à toutes les deux heures à partir de Toronto et de Barrie commençant tôt le matin pour continuer toute la journée et se terminant tard le soir seraient très commodes pour le public;
- le service proposé rencontrerait les besoins des navetteurs, des patients allant à leurs rendez-vous, des représentants de vente, des étudiants universitaires, des groupes allant à des

-
- joutes de hockey etc.;
 - l'exploitation de ce service réduirait le nombre de véhicules sur la route du fait que moins de navetteurs conduiraient pour aller et revenir du travail;
 - le grand public abandonnerait la conduite de l'automobile au profit du service de Sunride;
 - le service fourni toute la journée et le soir est sans précédent; et
 - il serait efficace quant au coût et rendre possible de bons contacts entre toutes les familles vivant dans les deux communautés.

La preuve de public pour le service proposé était définitivement unique et distinct, i.e. les horaires, la possibilité d'accès des chaises roulantes, le coût bas, la sécurité etc. Le besoin du public pour le service a été démontré.

Dans leur allocution finale, Sunride a déclaré que:

- les services de transport doivent être revisités à travers le Canada et qu'il y a des options disponibles;
- leur plan d'affaire indique qu'ils sont prêts, ils ont la volonté et sont capables de développer une stratégie pour fournir un service direct et personnalisé lequel va refléter les besoins de la population;
- le public fait face à de longs délais qu'il utilise le service présentement offert;
- ils accommoderaient les passagers handicapés;
- le support du public était très essentiel;
- voyager par autobus ne convenait pas;
- le public présentement utilise leurs voitures plutôt que les options présentement offertes;
- les temps de transfert dans les services présentement offerts prennent trop de temps;
- le prix n'est pas nécessairement le moins cher mais il s'agit d'un bon prix;
- tous les permis des conducteurs sont vérifiés et les heures de conduite vont être légales;
- la nécessité et la commodité du public sont nécessaires;
- il sera possible à un passager qui a manqué un service de rapidement en prendre un autre;
- il n'y aura pas de diminution dans les profits de Greyhound et Hammond;
- Greyhound a fait face à 5 années de déclin de ses profits avec 1/5 de capacité dû à la diminution des passagers alors pourquoi s'objecte-t-il à la demande de Sunride?; et
- l'envergure du service proposé serait un voyage continu, sécuritaire et éliminerait les voitures de la route.

Sunride croit que la nécessité et la commodité du public ont été prouvées à travers les témoins qui ont demandé le service. Ils ont aussi indiqué que Greyhound a exagéré la perte de passagers. Barrie a besoin d'options et le public supporte leurs plans.

Preuve des Opposantes:

Greyhound a indiqué qu'il offre le service Barrie-Toronto quatre fois par jour depuis 2001. Par le passé la compagnie a utilisé 12 autobus maintenant elle n'en n'utilise que cinq. Tous les autobus sont des autobus de catégorie «A» et le service pour les personnes en chaises roulantes est disponible si arranger préalablement. Go Transit et Ontario Northland fournissent aussi un service entre Barrie et Toronto. La compagnie a présenté un chiffrier indiquant mois par mois les revenus, les coûts par mile, le volume de passagers etc. En se basant sur la preuve de Sunride la compagnie va générer plus de revenus que Greyhound dans la première année d'exploitation. Il y aurait un impact économique sur Greyhound i.e. licenciement d'employés, suspension de la route Barrie-Toronto etc. La suspension du service aurait un impact sur beaucoup de navetteurs; le volume de passagers est en baisse au Canada et les revenus sont substantiellement en déclin. Greyhound offre des prix étudiants et des sièges réservés à des taux réduits. Greyhound dessert les besoins du public et les heures des départs reflète la demande.

Greyhound soutient que:

- la Commission doit déterminer si la demande rencontre le test statutaire de nécessité et commodité publiques relativement à la preuve du public qui a témoigné;
- quel est le besoin du public pour de nouveaux permis?;
- le besoin du public doit être fiable et financièrement stable;
- aucun horaire n'a été déposé mais un nouvel horaire sera déposé avant que le permis soit émis;
- ils fournissent des véhicules de catégorie «A» et pas des minivans; et
- ils s'opposent à la demande de Sunride et a fait référence aux décisions précédentes de la Commission au support de leur opposition.

Ils citent un Décret du Lieutenant Gouverneur en date du 18 octobre 1978 indiquant que la Commission doit prendre en considération ce qui suit lorsqu'elle détermine les questions de nécessité et commodité du public:

1. La disponibilité d'un service d'autobus interurbain de passagers efficace et le service de fret reflétant la demande du public et l'intégration de ce service avec les autres services de transport de passagers;
2. Le besoin de compétition afin d'assurer le meilleur service au coût le plus bas pour le public, en prenant en considération l'impact économique sur les autres détenteurs de permis;
3. L'aptitude et le désir du demandeur à fournir le service pour lequel il y a une demande du public, en combinant, si applicable le marché à être servi, les services marginaux et sous-marginaux profitables; et

-
4. La pertinence de l'étendue et du style du service proposé par le demandeur relativement au marché à être desservi.

Hammond a indiqué qu'il n'y a aucune preuve supportant le service sur horaire entre Orillia et Barrie que cette partie de la demande et le privilège de nolisement devraient être rejetés.

Décision:

«Le test statutaire de nécessité et commodité du public ne peut être défini précisément simplement parce qu'il s'agit d'un exercice de discrétion ou d'une question d'opinion dans la détermination si le test, dans une situation donnée, a été rempli. Chaque demande doit être jugée séparément et sur son propre mérite. Ce qui peut être considéré comme nécessaire et commode dans une situation, ou dans un marché peut ne pas l'être dans un autre. Il y a cependant des facteurs de base que la Commission doit considérer quand elle décide si le test de nécessité et commodité du public est rempli.

La Commission considère les facteurs suivants quand elle prend une décision:

- (a) les besoins en transport d public tels que démontrés par les témoignages;
- (b) le caractère unique ou distinctif du service proposé;
- (c) le viabilité du service proposé et le maintien du marché;
- (d) l'aptitude du demandeur..... au niveau financier, opérationnel et de la sécurité; et
- (e) l'impact sur les autres détenteurs de permis si le permis est accordé.

La Commission a indiqué que ces facteurs prendront en considération les directives du Décret.

- 1. La disponibilité d'un service d'autobus interurbain de passagers efficace et le service de fret reflétant la demande du public et l'intégration de ce service avec les autres services de transport de passagers;
- 2. Le besoin de compétition afin d'assurer le meilleur service au coût le plus bas pour le public, en prenant en considération l'impact économique sur les autres détenteurs de permis;
- 3. L'aptitude et le désir du demandeur à fournir le service pour lequel il y a une demande du public, en combinant, si applicable le marché à être servi, les services marginaux et sous marginaux profitables; et
- 4. La pertinence de l'étendue et du style du service proposé par le demandeur relativement au marché à être desservi.

(a) Les besoins en transport du public tels que démontrés par les témoignages du public

(b) Le caractère unique ou distinctif du service proposé

Les témoins ont supporté le service direct entre Barrie et Toronto. La population de Barrie augmente rapidement et les départs à toutes les deux heures à partir de chaque terminus sont commodes et nécessaires pour le public voyageur. Le public rencontre présentement beaucoup de problèmes avec le service de l'Ontario Northland, Go Bus, Go Train et Greyhound. Le service est intermittent; il y a eu des délais et plusieurs annulations. Le service proposé remplirait les besoins des navetteurs, patients, étudiants etc. et réduirait le nombre de voitures sur la route. Les véhicules équipés pour le transport de personnes handicapées seraient un atout pour le public voyageur. Le service journalier sans interruption est sans précédent et va permettre aux familles de maintenir un bon contact dans les deux communautés.

La Commission est d'opinion que le test de nécessité et de commodité du public a été établi.

- (c) la viabilité du service proposé et la durabilité du marché**
(d) l'aptitude du demandeur ... au niveau financier, opérationnel et de la sécurité

Le plan d'affaire de Sunride prend en considération les revenus projetés, les dépenses, l'emploi de conducteurs professionnels, l'assurance appropriée, des véhicules sécuritaires etc. On s'attend à ce que l'entreprise soit viable et que le marché se maintiendra.

La Commission est d'opinion que le service proposé est viable et le demandeur est prêt, disposé et capable de fournir le service.

- (e) l'impact sur les autres détenteurs de permis si le permis est accordé**

Greyhound a allégué que les revenus du service Barrie-Toronto ont décliné pendant les cinq dernières années à cause du bas niveau de passagers et l'introduction de Sunride va mener à des pertes additionnelles de revenus. Cependant, la preuve du public à l'audience indique qu'ils n'ont utilisé le service de Greyhound que rarement. Ils conduisent ou voyagent avec des amis etc.

Les besoins du public qui utilisent présentement le service de Greyhound sont séparés et distincts de la preuve des témoins du public qui ont témoigné à l'audience qui n'utilise pas le service de Greyhound. Lors de la détermination de l'impact économique, la Commission a besoin des faits réels relativement au potentiel de perte. Vu la preuve présentée, la Commission n'a pu déterminer l'impact économique sur Greyhound si le permis était accordé à Sunride.

1. Vu le manque de preuve, le service entre Wasaga Beach et Barrie n'a pas été accordé.

-
2. La demande pour Barrie-Toronto a été accordée à condition que tous les véhicules soient équipés d'un appareil de levage ou une rampe pour l'embarquement de passagers à mobilité réduite. Les privilèges de nolisement sont défendus dû au manque de preuve et Sunride a indiqué que des services de nolisement ne seraient pas fournis.

Demanderesse:

**Hanover Holiday Tours Limited
Hanover, ON**

Dossier: 47746/A

Opposante:

Hammond Transportation Ltd. («Hammond»)

Demandes:

Demandes de permis de transport nolisé de passagers intra et extra-provincial pour le compte de Hanover Holiday Tours Limited à partir de points dans les villes de Hamilton, Kawartha Lakes et Ottawa, la municipalité de Chatham-Kent, les municipalités régionales de Durham, Halton, Niagara, Peel, York and Waterloo, les comtés de Brant, Bruce, Dufferin, Elgin, Essex, Frontenac, Grey, Haldimand, Huron, Lambton, Leeds et Grenville, Middlesex, Norfolk, Northumberland, Oxford, Perth, Peterborough, Simcoe, Stormont, Dundas et Glengarry et Wellington et les districts de Muskoka, Nipissing et Parry Sound.

POURVU QUE:

1. seulement les voyages prévus au présent permis soient autorisés;
2. tous les voyages nolisés exploités en vertu de ce permis soient seulement ceux initiés, organisés et publicisés par Hanover Holiday Tours Limited; et
3. tous les passagers voyageant sur ces voyages nolisés ont payé à l'initiateur ou l'organisateur un tarif individuel pour lequel ils reçoivent en retour hébergement, repas ou billet d'admission.

Preuve de la Demanderesse:

Hanover Holiday Tours («Hanover») exploite des voyages par autobus accompagnés depuis 1974. Les voyages ont pour destination l'Amérique du Nord et sont principalement vendus par les agents de voyage à travers le Canada. Pour les voyages commençant en Ontario ils ont utilisé les services de Kunkel Bus Lines et ils utilisent présentement Cherrey Bus Lines. Ils utilisent des transporteurs locaux pour les voyages commençant dans les autres juridictions. Ils offrent aussi aux clients un service gratuit de navette i.e. aéroports. Ce service a rendu Hanover familier avec un « programme combiné de maintenance régulière avec l'objectif premier centré sur la sécurité du client ».

Les présentes demandes de permis visent à offrir des services de transport qui sont seulement incorporés dans un «forfait de voyage d'autobus qui sont vendus aux clients comme un forfait de voyage i.e. hébergement, repas, admissions aux attractions,

billets de spectacles etc. Ils veulent exploiter leurs propres autobus afin de rencontrer les exigences de leurs propres forfaits de voyage, particulièrement dans les cas où le nombre de passagers n'est pas suffisant. Hanover a quarante ans d'expérience dans l'exploitation de forfaits de voyage par autobus. Ils ont le personnel et l'équipement pour développer leurs opérations. Ils anticipent engager pour conduire leur autobus un conducteur à temps plein et un à temps partiel. Leurs véhicules continueront d'être maintenus par un concessionnaire reconnu.

Les clients de Hanover ont demandé plus de voyages d'un jour ou des voyages plus courts à cause de l'âge ou de moyens financiers limités. Le transporteur fournissant présentement les services est situé à quarante-cinq minutes de l'exploitation d'Hanover et le temps additionnel conduit par les conducteurs a un impact sur les heures de travail prévu au règlement sur les heures de conduite. Le service offert par Hanover va offrir plus de temps aux clients et offrira plus de destinations. Hanover va faire croître son entreprise en offrant aux clients plus de voyages d'un jour et de voyages plus courts et en attirant de nouveaux clients. Ils vont contacter les agents de voyage en Ontario offrant des voyages en Ontario et Québec.

Ils exploitent présentement 7 véhicules de catégorie «D» pour le service gratuit de navette et sont présentement en négociation pour l'achat d'un autobus de catégorie «A» i.e. toilettes, air climatisé, suspension pneumatique etc. Le coût de l'autobus sera inclus dans le prix du voyage.

Hanover a présenté ses revenus financiers courants, les coûts de vente, les dépenses d'exploitation et d'administration et les revenus générés. Ils ont aussi présenté un état des revenus et dépenses projetés indiquant un profit si les permis étaient accordés.

Dans leur soumission financière Hanover a indiqué que:

«En étant en contrôle des véhicules et conducteurs qui sont complètement familiers avec le système d'Hanover Holidays cela nous permet d'éviter les délais, la frustration des clients et peut impressionner par la propreté/qualité des véhicules». En augmentant la satisfaction du client on augmente le désir du consommateur d'acheter des voyages additionnels dans le futur.»

Preuve de l'Opposante:

En opposant les demandes le but premier d'Hammond est d'empêcher Hanover de commencer des voyages nolisés à partir du comté de Simcoe, les districts de Muskoka et Parry Sound et la municipalité régionale de York parce que présentement ils fournissent des services nolisés en direction et à partir de ces secteurs. Ils fournissent aussi un service sur horaire dans ces secteurs. Ils sont en affaire depuis 1944 et détiennent un permis en vertu de la Loi sur l'industrie du voyage et fournissent des voyages luxueux en autobus, des excursions et des forfaits

accompagnés dans toutes les classes de véhicules. Ils sont un transporteur local et engagés envers la communauté à qui ils fournissent des services. Le service sur horaire journalier n'est pas profitable et conséquemment ce service reçoit l'assistance des revenus générés par le service nolisé. L'introduction d'un autre transporteur nolisé dans ces secteurs aura un impact significatif sur ses revenus de nolisement et résultera en une érosion du service sur horaire.

Les voyages de Hanover commençant à partir de Simcoe, Muskoka and Parry Sound seront plus courts à cause de la perte de temps de voyage entre leur établissement et le départ du voyage. Cela résultera en Hanover offrant moins de voyages de ces secteurs. Les deux plus gros clients de Hammond i.e. Hamilton Tours Ltd. and Muskoka Travel Service offrent une grande variété de voyages d'un jour, des voyages plus courts etc. Ils allèguent que si les demandes de Hanover sont accordées cela aura un impact négatif sur leur entreprise et conséquemment Hammond verra une diminution de ses revenus. Hammond allègue que Hanover n'a pas rencontré le test de besoin du public pour le service demandé. Il n'y avait pas de besoin du public pour Simcoe, Parry Sound, Muskoka and la région de York. Ces secteurs sont bien desservis par Hammond et d'autres détenteurs de permis. L'utilisation de minivans par Hanover pour le service gratuit de navette est illégale et ne démontre pas un besoin du public.

Réplique de la demanderesse aux soumissions de l'opposante

Hanover a déclaré que:

- ils sont en affaire depuis 1974 et qu'ils détiennent un permis émis par T.I.C.O. pour vendre des voyages en Ontario à la fois comme grossiste et comme détaillant; ils sont un membre de l'Association du transport par autobus de l'Ontario;
- ils connaissent les opérations de Hammond et ils ont un grand respect pour eux;
- leur entreprise est locale aux comtés de Grey et Bruce et ils vendent leurs produits à travers les agences de voyages de l'Ontario. Ils supportent constamment les entreprises locales de plusieurs régions;
- ils ont de la difficulté à comprendre quel impact négatif les services proposés auront sur le service sur horaire et nolisé de Hammond. Leurs demandes sont clairement définies pour desservir « les forfaits de Hanover Holiday Tours seulement » et ne devraient pas avoir d'impact sur les opérations de Hammond ou d'impact économique sur Hamilton Tours or Muskoka Travel Service. Si le service nolisé de Hammond a diminué alors pourquoi Hammond ont-ils augmenté leur flotte de 9 à 22 entre 2002 et 2016;
- présentement ils utilisent le service d'autobus de Cherrey Bus Lines Inc. («Cherrey») pour faire leurs voyages dans le comté

de Simcoe, les districts de Muskoka et Parry Sound et la région de York qui sont les secteurs disputés par Hammond. Cherrey ne s'est pas opposé en dépit du potentiel de perte de revenu;

- ils sont en désaccord avec l'affirmation de Hammond que les consommateurs ne bénéficieront pas du service proposé à cause de la distance entre l'établissement de Hanover et le départ du voyage résultant en des voyages plus courts;
- Cherrey est même plus loin du secteur en dispute et présentement fournit le service de manière efficace;
- ils ont rencontré le test du besoin du public et ont aussi déposé des lettres de support de la part d'agences de voyages;
- ils vont commencer les opérations avec un autobus et continueront d'utiliser Cherrey pour rencontrer leurs besoins en transport;
- en ce qui regarde l'accusation de la part de Hammond de «services illégaux précédents» ils nient catégoriquement qu'il y ait eu des activités illégales. Le service de navette présentement fourni est gratuit et ne coûte rien au public;
- relativement à leur stabilité financière, leur pratique est d'avoir «un fonds de roulement qui excède quatre fois l'exigence de la Loi sur l'industrie du voyage»;
- relativement à leur aptitude opérationnelle, ils ont dans leur personnel un Conducteur Formateur qui conduit une Rencontre Annuelle de Sécurité obligatoire pour tous les conducteurs qui sont aussi obligés de passer un test de conduite fait par l'entreprise à chaque deux ans;
- la programme de maintenance des véhicules rencontre ou excède les spécifications du manufacturier;
- ils ont une couverture d'assurance comme cela est requis par la réglementation;
- ils ont eu deux conversations téléphoniques avec Hammond afin de résoudre la situation mais ils n'ont pu trouver un terrain d'entente; et
- ils sont d'opinion que si leurs demandes sont accordées elles ne menaceront les opérations de Hammond.

Décision:

La Commission a considéré les facteurs suivants en prenant sa décision:

- les besoins du public en transport;
- l'impact sur les détenteurs de permis si la demande est accordée; et
- l'aptitude de la demanderesse à fournir le service.

Les demandes de Hanover ont pour but de fournir un service nolisé intra et extra-provincial pour leur compte propre à partir d'un secteur géographique très grand avec les trois conditions suivantes;

POURVU QUE:

-
1. seulement les voyages prévus au présent permis soient autorisés;
 2. tous les voyages nolisés exploités en vertu de ce permis soient seulement ceux initiés, organisés et publicisés par Hanover Holiday Tours Limited; et
 3. tous les passagers voyageant sur ces voyages nolisés ont payé à l'initiateur ou l'organisateur un tarif individuel pour lequel ils reçoivent en retour hébergement, repas ou billet d'admission.

La Commission a d'abord fait référence à deux demandes similaires:

1. Great Canadian Coaches Inc. – Décision du 27 décembre 2000

«Les permis émis pour le compte d'agences de voyages pourrait être larges par nature à moins d'être restreints par la Commission. Il en va des détenteurs de permis de contacter par écrit les demandeurs qui appliquent pour desservir des agences de voyages et de les aviser qu'ils déposeront des oppositions à la demande à moins que des restrictions pertinentes soient incluses dans la demande. Dans ces circonstances, la Commission serait prête à considérer le dossier promptement.

La Commission a décidé d'accorder la demande pour le compte de trois clients seulement et pour le territoire géographique demandé mais avec les restrictions additionnelles suivantes:

1. tous les voyages nolisés exploités en vertu de ce permis doivent être ceux initiés, organisés et publicisés par Great Canadian Holidays Inc., Your Casino Express and Leaf Express;
2. tous les passagers voyageant sur ces voyages nolisés doivent avoir payé à l'initiateur/l'organisateur/publiciste un tarif individuel pour lequel ils reçoivent en retour hébergement, repas ou billet d'admission; et
3. seulement les voyages prévus au présent permis soient autorisés (emphase ajoutée).»

2. Beaver Bus Lines Limited – Décision du 27 avril 2016

«Caribou a suggéré que vu que ces compagnies de voyages sont des filiales de Beaver leur preuve devrait être rejetée. Cet argument est sans mérite. Certains transporteurs en Ontario aussi exploite des filiales de voyages et des permis leur ont été émis afin de desservir ces filiales i.e. Great Canadian Coaches, Inc., Angel Tours and Entertainment Inc., Denure Tours Ltd., etc. Des conditions sont attachées aux permis afin d'assurer que le service est limité à desservir des voyages qui sont «initiés, organisés et publicisés» par la compagnie de voyages. Le tarif à être chargé pour les voyages est aussi une condition du permis. Le service direct au public général n'est pas autorisé et conséquemment il n'y aura pas d'impact sur Caribou. Les

besoins et la commodité du public dans les districts de Kenora, Rainy River and Thunder Bay seront les bénéficiaires de ces voyages (emphase ajoutée).

Les compagnies ci-dessus mentionnées ainsi que quelques autres ont obtenu un permis émis par la Commission afin de fournir des voyages nolisés à leur filiales de voyages à partir de grands secteurs géographiques en Ontario. En fait, quelques-unes sont autorisées à commencer leurs voyages nolisés pour les compagnies de voyages à partir de points dans la Province de l'Ontario.»

La Commission a déclaré que les demandes de Hanover sont similaires à celles émises à d'autres transporteurs. Les trois conditions dans les demandes ne permettent pas de desservir les clubs, associations, légions etc. Les trois restrictions dans les demandes parlent d'elles-mêmes. Les demandes pour le compte d'une compagnie de voyages avec les trois interdictions sont moins contentieuses et sont acceptées de manière routinière.

Vu le nombre limité d'équipement de Hanover, ils vont exploiter très peu de voyages multiples à partir des secteurs demandés. La place d'affaire de Hanover est située une bonne distance du territoire de Hammond et il n'y aura d'impact économique sur Hammond et les autres compagnies de voyages. Aucun autre détenteur de permis n'a opposé les demandes et la Commission a conclu que les demandes de Hanover, avec les interdictions, n'aura pas d'impact économique sur eux.

Hanover est financièrement stable et connaît toutes les exigences légales relativement à l'exploitation de véhicules commerciaux et l'aptitude pour fournir le service demandé.

Les demandes sont accordées.