



Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2018

Table des matières

La Commission	3
Message du Président	4
Organigramme	5
Mesures de performance.....	6
Information financière.....	7
Demandes reçues / Permis spéciaux traités.....	8
Demandes de permis reçues par région	9
Audiences jugées.....	10
Résumés de décisions rendues	11

À: L'honorable Caroline Mulroney
Ministre des Transports

Conformément à l'article 33 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario j'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour 2018.

Respectueusement,

Original signé par

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.

Membre de la Commission

Gilles Morin, Président

Message du Président

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.

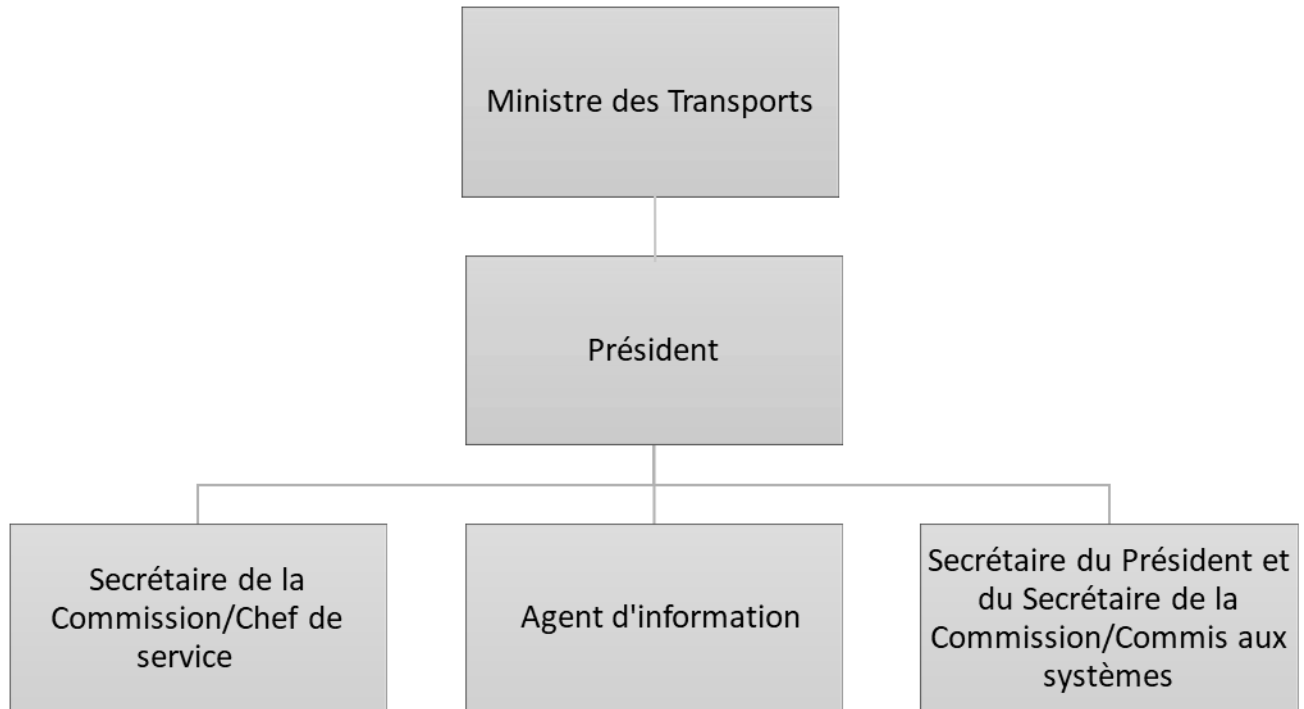
Les audiences sont organisées aussitôt que possible tenant compte du nombre de parties impliquées dans l'audience. Les décisions sont émises rapidement, habituellement à l'intérieur du délai de deux semaines que s'est fixé la Commission.

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. Il n'y a eu aucune activité de recrutement. 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

Organigramme



Mesures de performance

RÉSULTAT	MESURES DE PERFORMANCE	2018/19 RÉUSSITES
Service au client efficace relativement aux demandes et requêtes.	Longueur de temps pour prendre les décisions après la clôture de l'audience écrite ou publique.	À ce jour, toutes les décisions ont été rendues à l'intérieur des 14 jours de la date de la clôture de l'audience.
Fournir un service de la plus haute qualité ; réponse efficace aux plaintes du public.	Longueur de temps pour répondre de façon appropriée aux plaintes du public relativement à la qualité du service reçu.	Aucune plainte n'a été recue du public.
Fournir un service de la plus haute qualité ; réponse efficace et opportune aux demandes de renseignements du public.	Longueur de temps pour répondre aux demandes de renseignements du public. ⁷⁶	Toutes les demandes de renseignements ont reçu une réponse dans les 2 jours.

Information financière

<u>Revenus/Recouvrements</u>	<u>2018/2019</u>	<u>2017/2018</u>
Frais de dépôt des demandes	44,391\$	28,125\$
Demandes de permis spéciaux	2,889	2,612
Frais d'audiences recouverts	9,510	4,175
Échange Américain	<u>1,394</u>	<u>958</u>
Total	<u>58,184\$</u>	<u>35,870\$</u>

Dépenses

Salaires et avantages sociaux	223,649\$	229,698\$
Voyages et communications	14,970	8,539
Services*	52,291	54,928
Équipement et fournitures	<u>10,186</u>	<u>7,743</u>
Total	<u>301,096\$</u>	<u>300,908\$</u>

Coût net d'exploitation de la Commission	<u>242,912\$</u>	<u>265,038\$</u>
---	-------------------------	-------------------------

* La rémunération du Président est incluse dans l'item Services. En 2018/2019 la rémunération du Président était de 49,300\$ et en 2017/2018 elle était de 51,177\$.

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

Demandes

Demandes de permis spéciaux

Juridiction d'origine du demandeur	
É.U.A.	18
Autres Provinces	5
TOTAL	23

Demandes reçues

Type/Categorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	41	12	29	82
Temporaire	4	2	5	11
Transfert	7	3	12	22
TOTAL	52	17	46	115

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 reçues par région

Extérieur de l'Ontario **11**

Halifax	1
Québec	2
U.S.A.	8

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre **61**

Durham	2
Halton	3
Muskoka	2
Peel	13
Simcoe	6
Toronto	30
York	5

Région du nord **2**

Cochrane	2
----------	---

Région du nord-ouest **7**

Rainy River	1
Thunder Bay	6

Région de l'est **19**

Hastings	2
Leeds & Grenville	1
Lennox and Addington	2
Ottawa	3
Peterborough	2
Prescott & Russell	4
Stormont, Dundas & Glengarry	5

Région du sud-ouest **15**

Brant	1
Essex	1
Huron	3
Lanark	3
Perth	1
Waterloo	4
Wellington	2

Audiences jugées

Type d'audience	Total
Écrite	1
Orale	4
Total	5

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes de permis pour lesquelles la Commission a rendu des décisions en 2018 et qui représentent un échantillonnage des dossiers que la Commission a eu à traiter. 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 ohltb@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 exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes voyageant ensemble.

Demanderesse: All Canadian Coach Travel Inc. **Dossier: 46227-F/G**
o/a « Go By Bus Coach Travel »
Toronto, Ontario

Opposantes: Hammond Transportation Limited (« Hammond »)

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial de passagers pour le compte de Sterling Coach Tours à partir de points dans la ville d'Ottawa, de la municipalité de Chatham-Kent, de la municipalité régionale de Waterloo, des comtés de Brant, Dufferin, Elgin, Essex, Frontenac, Hastings, Lambton, Leeds et Grenville, Middlesex, Northumberland, Oxford, Peterborough, Simcoe et Wellington.

Preuve de la Demanderesse: All Canadian Coach Travel (« All Canadian ») et Sterling Coach Tours (« Sterling ») sont des compagnies affiliées ayant un contrôle commun. All Canadian détient des permis de transport intra et extra-provinciaux lui permettant d'exploiter des voyages nolisés à partir de Toronto, des municipalités régionales de York, Durham, Peel Halton, Niagara et de la ville de Hamilton. Sterling organise des forfaits de voyages pour le public qui incluent l'hébergement, les repas et les attractions et All Canadian a été le fournisseur exclusif des services de transport pour ces voyages à partir de points autorisés par les permis de All Canadian. Présentement les forfaits offerts par Sterling attirent des demandes à partir de points qui ne sont pas autorisés par les permis de All Canadian. Les présentes

demandes visent spécifiquement à rencontrer les besoins du public à partir des secteurs additionnels. Dans plusieurs cas, cela représenterait un arrêt additionnel pour prendre des passagers sur un voyage qui a déjà été organisé. Les destinations offertes, les composantes du forfait, le prix, les accompagnateurs etc. font que les forfaits sont uniques.

Preuve des Opposantes:

Hammond exploite des services de transport nolisé de passagers à partir du centre de l'Ontario incluant le comté de Simcoe. La compagnie détient un permis en vertu de la Loi sur l'industrie du voyage et offre des forfaits de voyages et des excursions dans tous les types de véhicules à l'intérieur ainsi qu'à l'extérieur de l'Ontario. Elle fournit aussi un service sur horaire journalier qui est déficitaire afin de desservir le public i.e. les hôpitaux, l'éducation post secondaire etc. Les revenus du service nolisé subventionnent le service sur horaire déficitaire. Le service nolisé d'un transporteur additionnel aurait un impact significatif sur ses revenus provenant du service nolisé.

Hammond allègue que le dossier aurait dû être traité à une audience publique en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun afin de déterminer le test statutaire des besoins et de la commodité du public. Le seul support au dossier, celui de Sterling, une compagnie affiliée, est insuffisant et on a référé à une décision antérieure de la Commission pour justifier l'argument que plus de support du public était obligatoire. All Canadian n'a pas fourni ce support et les demandes devraient être rejetées.

Hammond a indiqué qu'elle fournit le service aux compagnies de voyages dans tous les secteurs que All Canadian veut desservir. Ceci va réduire les forfaits de voyages profitables pour les compagnies de voyages et aussi réduire les revenus de nolisement de Hammond.

Réponse de la Demanderesse aux arguments de Hammond

All Canadian a indiqué que:

- Les demandes servent principalement à permettre de prendre des passagers additionnels à partir de secteurs additionnels pour les forfaits de voyages de Sterling;
- La seule préoccupation de Hammond est le service à partir du comté de Simcoe. Cependant, vu que les demandes visent seulement les voyages nolisés qui sont initiés, organisés et publicisés par Sterling il n'y aurait aucun impact économique sur Hammond. Les passagers additionnels du comté de Simcoe rendraient leur forfaits de voyages plus viables; et
- Une audition documentaire suffirait pour rendre une décision. La décision récente de la Commission dans l'affaire Hanover Holiday Tours accorde des demandes qui sont similaires. Une audience publique n'apporterait pas de nouveaux faits à la Commission.

Décision:

La demande de Hammond pour une audience publique a été

rejetée du fait qu'elle n'avait pas de mérite en se basant sur la jurisprudence.

La Commission a considéré les facteurs suivants pour prendre sa décision:

- (a) les besoins en transport du public;
- (b) l'impact sur les transporteurs existants si les demandes sont accordées; et
- (c) l'aptitude de la demanderesse à fournir le service.

(a) les besoins en transport du public

Les demandes visent principalement les besoins de Sterling, une compagnie affiliée qui organise des forfaits de voyages. All Canadian est le fournisseur exclusif en transport pour leurs voyages. Sterling veut que All Canadian soit leur fournisseur en transport pour les secteurs additionnels qu'elle n'est pas présentement autorisé à desservir. Cela aura pour effet d'augmenter le niveau de passagers et garantit des voyages réussis. Les voyages sont principalement supportés par les personnes retraités et les aînés.

En se basant sur la preuve, les voyages sont très populaires et la Commission est d'opinion que All Canadian a établi le besoin et la commodité du public pour fournir le transport à partir des secteurs additionnels faisant l'objet des demandes.

(b) l'impact sur les détenteurs de permis existants si les demandes sont accordées

Les demandes de All Canadian sont similaires à celles de certains autres transporteurs détenant des permis. Les trois conditions contenues dans les demandes sont très restrictives du fait que le service direct au public en général n'est pas permis. Conséquemment il n'y aura pas d'impact sur le service de nolisement de Hammond du fait que All Canadian n'est pas autorisé à servir ses clients. À l'exception de Hammond, aucun autre détenteur de permis n'a opposé les demandes.

La Commission a conclu qu'il n'y aura pas d'impact économique sur l'exploitation de Hammond si les demandes sont accordées avec les trois conditions.

(c) l'aptitude de la demanderesse à fournir le service

All Canadian exploite une entreprise de transport de passagers depuis 2005 offrant des voyages intra et extra-provinciaux à partir du grand Toronto. Sterling est son client principal, un voyageur et une compagnie affiliée. Les demandes vont permettre à Sterling d'organiser des voyages à partir d'un secteur plus grand afin de s'assurer que les voyages soient réussis i.e. des gros groupes, des prix décents, de nouvelles destinations.

En se basant sur la preuve All Canadian est prêt, disposé et capable de rencontrer les besoins de Sterling.

Les demandes ont été accordées.

Demandeur: Emmanuel J. Roche **Dossier: 47779/A**
o/a « Venture Bus Lines »
Napanee, Ontario

Opposante: 1. McCoy Travel Limited
2. Franklin Coach Lines Ltd.

Demandes: Demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial de passagers à partir de points dans le comté de Lennox et Addington.

Preuve du Demandeur: Emmanuel J. Roche o/a « Venture Bus Lines » (« Roche ») se consacre à offrir un service nolisé d'autobus dans la région du Grand Napanee. Il est un retraité des Forces armées canadiennes avec 27 ans d'expérience dans le secteur du transport. Il entend rencontrer les besoins de la communauté en offrant un service luxueux utilisant un autobus de taille moyenne pour transporter des groupes de moyenne ou grande taille i.e. équipes sportives, groupes d'affaire et événements. L'autobus va réduire les frais de carburant lorsque l'espace et la grosseur ne sont pas toujours requis. Il s'attend à générer des profits pendant la première année et plus à la fin de la deuxième année. Il y a définitivement un besoin pour un petit service de nolisement dans la région de Napanee du fait que la compétition est située à Kingston et Belleville soit près de 50 kilomètres de Napanee.

Le service proposé n'aura pas d'impact économique sur les opposantes qui exploitent des voyages de durée plus longue ce qu'il ne fera pas.

Les demandes ont reçu le support de cinq groupes qui ont exprimé le besoin du public pour le service.

Preuve des Opposantes: McCoy Travel Limited (« McCoy ») a déclaré:

- Elle offre un service sécuritaire et fiable dans la région de Kingston Napanee dans des véhicules de luxe de taille moyenne de 20-25 et 29-33 passagers ainsi que dans des véhicules de luxe de 59 passagers. Elle dessert les besoins du public à travers le Canada et les États-Unis;
- Le taux d'utilisation des véhicules est 55% en moyenne;
- Elle n'a pas noté de demande pour un transporteur additionnel du fait qu'elle est située à seulement 39 kilomètres de Napanee. L'ajout d'un transporteur aura un impact néfaste sur son exploitation i.e. achat de nouvel équipement, coûts de maintenance etc.;
- Le support du public au dossier est faible et les demandes

-
- devaient être rejetées; et
 - Elle est prête, disposée and capable d'offrir le service de transport dans la région de Napanee.

Franklin Coach Lines Ltd. (« Franklin ») a déclaré:

- Elle a desservi la région de Belleville et Kingston depuis 1951. Elle exploite une flotte moderne et diversifiée et transporte des groupes au Canada et aux États-Unis;
- Elle dessert les besoins de groupe spéciaux i.e. aînés, paroissiaux, équipes sportives, des agents de voyages, écoles etc.
- Le niveau de passagers demeure plat et rend économiquement difficile d'exploiter l'entreprise; et
- L'augmentation de la compétition aura un impact économique sur son entreprise du fait que la montée des coûts pose un défi au maintien des profits.

Réponse du demandeur aux arguments des opposantes

- Les demandes représente une entreprise de retraite;
- Il ne s'attendait pas à ce que les demandes soient opposées du fait que sa flotte ne serait composée que d'un véhicule de catégorie « B » ayant une capacité maximale de 35 passagers. L'exploitation est petite reflétant son statut de retraité et ne représente pas une menace pour les opposantes. Le but était d'offrir un service à Napanee pour fournir un service à des groupes qui n'est pas présentement disponible. Il offrirait un service qui serait abordable du fait des frais généraux bas reliés au petit véhicule;
- Il exploiterait une compagnie d'autobus à temps partiel pour des groupes avec option rentable. Les opposantes n'ont pas adressées leurs besoins; et
- Il y a suffisamment de place pour supporter tous. Il ne fera pas de longs voyages et va passer ces demandes aux opposantes.

Décision:

La Commission a considéré les facteurs suivants pour déterminer si Roche a rempli le test statutaire de la nécessité et commodité du public:

- (a) les besoins en transport du public;
- (b) l'impact sur les transporteurs existants si les demandes étaient accordées; et
- (c) l'aptitude de la demanderesse à fournir le service.

(a) les besoins en transport du public

Les demandes ont été supportées par quatre groupes. Ils ont exprimé un besoin pour:

- un transport par autobus de plus haute gamme, un niveau au dessus du transport scolaire;
- un transport nolisé mensuel pour levée de fonds de groupe en

-
- autobus de 20-30 passagers et l'autobus de Roche rencontre leurs besoins. Il n'y a pas d'option comparable dans leur région;
 - un transport nolisé bimensuel de Napanee pour des groupes allant à des rencontres, séminaires etc. Le service de Roche servirait immensément leurs besoins; et
 - un transport nolisé à Napanee deux fois par semaine vers Toronto. Le petit autobus luxueux de Roche serait confortable, rendrait leurs vies plus faciles et rencontrerait leurs besoins.

La Commission est d'opinion que le support public exprime un besoin pour un service qui n'est pas présentement disponible dans leur région i.e. un petit autobus luxueux et efficace. Roche a rempli le test statutaire de besoin et commodité du public pour exploiter un véhicule de catégorie « B » ayant une capacité maximale assise de 35 passagers excluant le conducteur.

(b) l'impact sur les détenteurs de permis existants si les demandes sont accordées

Le fardeau repose sur les opposantes de prouver que d'accorder les demandes aura un impact économique sur leurs exploitations.

Les opposantes ont allégué que:

- un transporteur additionnel aurait un impact sur leurs exploitations;
- Le niveau de passagers est plat. Le marché est saturé et n'est pas économiquement réalisable; et
- Les revenus sont en déclin.

Il n'a pas été apporté de faits incontestables permettant de déterminer le quantum de l'impact négatif sur leurs opérations si les demandes sont accordées. Roche a indiqué qu'il va opérer 1 véhicule de catégorie « B » à partir du comté de Lennox et Addington. Il n'y a pas eu de faits incontestables pour démontrer l'impact négatif sur les exploitations des opposantes relativement à la perte de revenus et de clients.

La Commission a conclu qu'il n'y aura pas d'impact économique sur les opposantes si les demandes sont accordées.

(c) l'aptitude de la demanderesse à fournir le service

Roche a déclaré que:

- Le service se limitera à un véhicule de catégorie « B »;
- Son exploitation sera locale et cela éliminera des coûts de carburant et de grosseur de véhicules qui ne sont pas toujours requis.
- Il va joindre le public et tenter de rencontrer tous leurs besoins; et

-
- Il est au courant des coûts reliés au début des opérations i.e. revenus et dépenses.

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

Les demandes ont été accordées selon le libellé publié mais limitées à l'utilisation d'un véhicule de catégorie « B » tel que défini dans le règlement 982 adopté en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

Demanderesse:

**2470566 Ontario Inc.
o/a « Kasper Mini-Bus »
Thunder Bay, Ontario**

Dossier: 47657-H/II/J

Opposante:

1. Tisdale Bus Lines Ltd.
2. Kunkel Bus Lines Ltd.

Demandes:

Demandes afin de retirer de ses permis les restrictions relativement à l'utilisation de véhicules de catégorie « D », à la capacité assise des véhicules et à la prohibition de voyages nolisés. De plus, la demanderesse fait une demande de permis sur horaire entre la ville d'Owen Sound and la ville de Guelph via la route 6.

**Preuve de la
Demanderesse:**

Kasper Mini-Bus a planifié de fournir un service sur horaire coordonné et d'offrir un service sur horaire à travers Marathon, Manitouwadge/White River combiné avec le service venant de l'est offert par Ontario Northland Transport Commission (« ONTC »). Elle va aussi combiner son service avec ONTC vers l'ouest via Thunder Bay et Winnipeg. Présentement elle a le permis pour service le nord-ouest de l'Ontario et en direction du Manitoba. L'intégration des services va lui permettre d'offrir le service au public entre Thunder Bay/Sioux Lookout/Dinorwic/ Dryden etc.

Elle planifie d'intégrer les divers modèles d'autobus mais pas selon le modèle traditionnel d'autobus présentement fourni par les autres transporteurs i.e. Greyhound etc. Elle ne veut aucune restriction relativement au type et à la grosseur de l'autobus dans ses permis. Ses autobus vont être exploitées plus efficacement et de manière plus rentable. Les grosseurs des véhicules seraient flexibles dépendant du nombre de passagers et les besoins du public. Des emplois additionnels seraient créés pour les opérations journalières.

Le service rencontrerait les besoins de l'importante population du nord-ouest de l'Ontario. Elle voudrait que les permis aient un « statut illimité », sans restriction pour servir tous les secteurs faisant l'objet des demandes. Les routes et les horaires ont été déposés pour le service proposé et le support du public a été déposé sous la forme de sondage. De plus, Kasper Mini-Bus a déposé une demande pour un nouveau service sur horaire entre Owen Sound and Guelph. Le service va faciliter le public i.e.

rendez-vous médicaux, magasinage etc. dans des autobus de diverses grosseurs mais pas selon le traditionnel service offert par les autres transporteurs. Les chauffeurs seront engagés localement et des emplois locaux additionnels seront aussi créés. De façon à servir le public il y aura deux autobus par jour.

Le support du public pour le service a été déposé sous forme de pétitions.

Preuve des Opposantes:

Tisdale Bus Lines Ltd. (« Tisdale ») a déclaré:

- Elle ne s'oppose pas à la portion service sur horaire de la demande. Elle ne s'oppose qu'au nolisement qui serait fourni à partir de points sur la route du service sur horaire. Elle fournit des services de nolisement dans le nord-ouest de l'Ontario. Elle exploite une flotte de 17 autobus de 56 passagers (catégorie « A ») et deux mini autobus de 24 passagers;
- Si les demandes sont accordées Kasper Mini-Bus va opérer toutes les classes de véhicules incluant les véhicules de catégorie « A »;
- Elle fournit des services de nolisement aux écoles, pour aller aux événements commerciaux, casinos, rassemblements spirituels etc. Ses véhicules de catégorie « A » fournissent un niveau accru de fiabilité et de confort pour ses clients;
- Que la population est en déclin dans le nord-ouest de l'Ontario et la compagnie est préoccupée du fait que l'on ne s'attend pas à une croissance du marché. Il y a un niveau adéquat de service pour rencontrer la demande dans la région du nord-ouest;
- Il y a une compétition significative des autres transporteurs dans la région;
- Elle a des installations d'entretien dans la région de Thunder Bay, a engagé un chauffeur local et lorsque la demande est suffisante amène de l'équipement de d'autres secteurs;
- Si les demandes sont accordées cela permettrait toutes les catégories d'autobus, entrera en compétition directe, aura un impact sur ses bénéfices et la forcera à se retirer de la région. Il n'y a pas de support du public pour l'utilisation de véhicules de catégorie « A » dans les demandes. Si les demandes sont accordées elles devront être limitées à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » pour le nolisement.

Kunkle Bus Lines (« Kunkle ») a déclaré:

- La compagnie est en opération dans la région de Grey/Bruce depuis 1953. Elle exploite 100 autobus scolaires et 13 autobus.
- Elle fournit des services de nolisement dans la région d'Owen Sound et aussi fournit un service sur horaire entre Owen Sound et Gateway Casinos.
- Elle exploite 10 routes scolaires dans la région de Owen Sound et fournit des services de nolisement dans ces autobus pour des groupes privés.
- Les revenus et le nombre de passagers sont en déclin et accorder un permis à un autre exploitant dans la région sera néfaste à son exploitation.

Réponse de la demanderesse aux arguments des opposantes

Kasper Mini-Bus a déclaré:

- Elle est le transporteur de choix pour le service sur horaire et de nolisement dans nord-ouest de l'Ontario; elle sert tous les clients, incluant la clientèle des Premières Nations;
- Il n'y aura pas d'impact sur l'exploitation de Tisdale qui a seulement un autobus et elle est incapable de rencontrer les besoins et les demandes des communautés;
- Tisdale ne fournit pas de service sur horaire dans le nord-ouest de l'Ontario et la communauté locale ne peut se payer les taux de Tisdale pour les nouveaux autobus;
- Elle a commencé avec 1 autobus et maintenant en a 25. L'environnement économique actuel est fort. Elle a engagé 5 employés provenant des Premières Nations;
- Excepté for Tisdale, aucun des transporteurs listés et auxquelles Tisdale réfère n'ont opposé les demandes puisqu'il n'y aura aucun impact économique sur eux;
- Elle consent à une restriction dans les permis prohibant l'utilisation des véhicules de catégorie « A »;
- Vu que Kunkel n'offre pas de service sur horaire entre Owen Sound and Guelph, il n'y aura pas d'impact économique sur son exploitation si les demandes sont accordées pour le privilège de nolisement;
- Il n'y aura pas d'impact sur le service de transport scolaire et le service sur horaire de Gateway Casinos; et
- Elle ne veut pas être en compétition avec Kunkel. Elle veut seulement opérer le service sur horaire pour supporter l'inter-communauté et le tourisme. Elle veut offrir des services de nolisement aux groupes en accord avec les permis.

Décision:

La Commission a basé sa décision sur deux facteurs:

- (a) les besoins en transport du public et l'aptitude de la demanderesse à fournir le service; et
- (b) l'impact sur les transporteurs existants si les demandes sont accordées.

(a) les besoins en transport du public et l'aptitude de la demanderesse à fournir le service

Kasper Mini-Bus exploite six services sur horaire dans le nord-ouest de l'Ontario. Elle exploite aussi un permis extra-provincial entre Sioux-Lookout, Dinorwic et la ville de Winnipeg. Tous ces services sont effectués seulement dans des véhicules de catégorie « D ».

Les demandes ont pour objet d'enlever toutes les restrictions dans ses permis de transport. De plus, Kasper Mini-Bus veut fournir un service sur horaire entre Owen Sound et Guelph dans tout type de véhicules.

Kasper Mini-Bus fournit des services essentiels dans le nord-ouest de l'Ontario. Elle a la capacité financière, les véhicules et les chauffeurs professionnels pour fournir le service proposé. Il y a le support du public au dossier pour rencontrer le test statutaire du besoin et commodité du public.

La Commission est d'opinion que Kasper Mini-Bus est apte à fournir les services faisant l'objet des demandes et les demandes ont rencontré les besoins et la commodité du public. Aucune des opposantes ne fournit quelque service sur horaire tel qu'exploité par Kasper Mini-Bus.

(b) l'impact sur les transporteurs existants si les demandes étaient accordées

Si les demandes sont approuvées telle que demandées, Kasper Mini-Bus aura le permis d'exploiter le privilège de nolisement à partir de tous les points servis par le service sur horaire conformément au Règlement 982 adopté en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Cela peut avoir un impact économique sur les entreprises des opposantes relativement au privilège de nolisement. Ayant cela à l'esprit, Kasper Mini Bus a modifié sa demande et a inclus une restriction contre l'utilisation dans tous les services de véhicules de catégorie « A ».

Du fait que les opposantes utilisent principalement des véhicules de catégorie « A », la Commission a conclu qu'il n'y aura pas d'impact économique sur les opérations des opposantes si les demandes sont accordées.

Les demandes ont été accordées sujet à la prohibition de ne pas utiliser des véhicules de catégorie « A ».

Requérante: Greyhound Canada Transportation ULC **Dossier: #47760-RE(1)**
Burlington, Ontario

Intimée: Sels Inc.

Requête: Requête conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun par Greyhound Canada Transportation ULC (« Greyhound ») alléguant que Sels Inc. (« Sels ») opère en contravention de la Loi sur les véhicules de transport en commun i.e. opère sans le permis requis ou en contravention des termes et conditions de ses permis.

La Commission a le pouvoir, en vertu de l'article 10, de suspendre ou d'annuler des permis ou d'imposer des conditions temporaires ou permanentes aux permis. La Commission a aussi le pouvoir en vertu de l'article 11 d'ordonner la cessation du service contrevenant et aussi ordonner à la personne qui opère le véhicule causant la contravention d'arrêter. La Commission peut aussi ordonner que les permis des exploitants expirent dans un certain délai ou ajouter des termes et conditions afin de résoudre une ambiguïté ou incertitude

dans un permis.

Greyhound a déclaré:

- Sels exploite un service illégal de covoiturage entre Ottawa et Toronto qui a un impact économique sur son exploitation;
- La compagnie a contacté Sels pour l'aviser que le service de transport qu'il fournit est illégal et que si Sels continue d'offrir ce service elle va déposer auprès de la Commission une requête en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun;
- Sels a accepté de cesser les opérations illégales et le site web pour les réservations a été dé-activé;
- Cependant, Greyhound a indiqué qu'une recherche sur internet a révélé que Sels prend toujours des réservations au téléphone et fait aussi de la publicité sur Facebook, Craig's List et Kijiji;
- Sels a aussi déposé une demande de permis afin de fournir des services de nolisement à partir de Ottawa et un permis a été émis le 3 avril 2018. Cependant, Sels continue de fournir un service sur horaire lequel elle n'est pas autorisé à offrir; et
- Greyhound a par la suite engagé les services de Protect Security Ltd. (« Protect ») pour enquêter et vérifier si le service offert contrevient à la Loi sur les véhicules de transport en commun et le Code de la route.

Protect a rapporté que:

- Des services sur horaire étaient publiés par Sels offrant deux départs par jour entre Ottawa, Kingston et Toronto and a reçu «de manière consistante des avis négatifs sur internet citant des préoccupations de sécurité, le service aux clients, le manque d'organisation et la discrimination raciale»;
- Leur enquêteur a voyagé avec Sels les 9 et 10 février 2018 entre Toronto et Ottawa et a déclaré que:
 - Sels exploite un service sur horaire;
 - Qu'il y a eu des instances de conduite inattentive et de conduite à des vitesses de 145 kilomètres/heure.
- Le conducteur l'a avisé qu'il conduit entre 8 et 14 heures par jour et a conduit dans des conditions de température défavorables ayant comme résultat que le véhicule tourne et glisse;
- Il y a eu plusieurs déféctuosités avec le véhicule; et
- Il y a eu conduite pendant laquelle le conducteur a tenu un appareil de communication à la main.

En résumé, Protect allègue que Sels exploitait un service non-autorisé et que le service était incomplet et non-sécuritaire.

Greyhound fait valoir que la Commission devrait annuler les permis de Sels et ordonner la cessation du service de transport causant la contravention. Elle aussi demandé à la Commission de lui accorder des frais au montant de \$10,000 pour couvrir les frais de la requête.

En réponse, Sels:

- S'est excusé d'avoir enfreint sans le savoir la Loi sur les véhicules de transport en commun et a mis fin au service aussitôt qu'on lui a fait part de la contravention;
- Elle exploite un service de messagerie en sous-contrat transportant des pièces médicales pour les aînés et des pièces informatiques. Pendant le jour, elle offre un service de covoiturage aux étudiants et aînés de la communauté tamil qui paient les coûts de carburant;
- Elle pensait que le covoiturage était légal jusqu'à ce qu'elle soit avisée par Greyhound et a mis fin au service; et
- Elle détient un permis émis par la Commission pour fournir des services de nolisement et a assuré la Commission qu'elle n'enfreindra pas la loi à nouveau et a demandé à être pardonnée pour ses erreurs et d'annuler les plaintes.

Décision:

La Commission a déclaré:

- Les faits au dossier sont clairs à première vue. Greyhound and Protect ont déposé la preuve qui prouve que Sels offrait un service de transport de passagers qui contrevenait à la Loi sur les véhicules de transport en commun. En réponse, Sels a déclaré qu'elle avait enfreint la Loi sur les véhicules de transport en commun sans le savoir et a assuré la Commission qu'elle a mis fin au service aussitôt qu'elle la sut;
- Sels a obtenu un permis pour fournir des services de nolisement à partir de Toronto, Ottawa et les municipalités régionales de Peel, York et Durham. Alors Sels a conclu qu'elle pouvait offrir le service actuel;
- La définition d'un voyage nolisé acceptée par l'industrie est un groupe de personnes voyageant ensemble vers une destination commune tel qu'un événement sportif, allant au théâtre etc. Le groupe retourne ensuite au point d'origine une fois l'évènement complété; et
- Un service sur horaire est défini comme « un service pour lequel le détenteur de permis dépose un horaire auprès du Ministère ». Sels a publié un horaire de départs et d'arrivées, des taux aller simple et il n'y a pas d'exclusivité au groupe. La Commission a conclu que Sels fournissait un service sur horaire et opérait en contravention de la Loi sur les véhicules de transport en commun.

La Commission a ordonné la cessation immédiate du service de transport causant la contravention.

La Commission peut à sa discrétion fixer des frais relativement et accessoires aux procédures. Greyhound a avisé Sels à trois occasions relativement au service non-autorisé et Sels était d'accord pour arrêter le service mais a quand même continué à opérer illégalement. Greyhound a dû engager les services d'un avocat et d'un enquêteur pour s'occuper du dossier. Greyhound légitimement mérite les frais demandés et la Commission a ordonné à Sels de payer à Greyhound les frais demandés. Une copie de la

décision a été envoyée à la section d'exécution du Ministère des transports pour qu'il prenne l'action appropriée.

Demanderesse:

**1911839 Ontario Ltd.
o/a « Driverseat Barrie »
Midhurst, Ontario**

Dossier: #47777

Opposantes:

1. Allandale School Transit Limited « Allandale »
2. Barrie Executive Transportation & Limousine Inc. (« Barrie Executive»)
3. Hammond Transportation Limited (« Hammond »)

Demande:

Demande de permis de transport nolisé intra-provincial de passagers à partir de points dans le comté de Simcoe utilisant des véhicules de catégorie « D », ayant une capacité maximale assise de douze passagers excluant le conducteur.

**Preuve de la
demanderesse:**

Driverseat est une entreprise de relocalisation de véhicules et de chauffeurs privés fondée en 2012. Driverseat offre quatre types de services:

1. **Conducteur désigné** – les conducteurs travaillent en équipe de 2. Les clients qui ont consommé de l'alcool sont conduits chez eux dans leur propre véhicule par un des conducteurs. L'autre conducteur suit derrière dans une voiture de « chasse » afin de reprendre l'autre.
2. **Transport assisté** – les aînés qui ont toujours un véhicule mais qui ont soit perdu leur permis de conduire soit que la conduite rend simplement inconfortable peuvent engager un conducteur à l'heure, au mois ou pour l'année.
3. **Chauffeur pour l'aéroport** – un conducteur va conduire le client à l'aéroport dans le confort de sa propre voiture. Le véhicule est ensuite retourné à la maison du client où il restera jusqu'au vol de retour du client.
4. **Chauffeur de véhicule** – services de relocalisation, gestion de flotte ou entretien de voiture. Les conducteurs déménagent les véhicules quand les gens déménagent, ou quand les compagnies ayant des flottes importantes ont besoin d'assistance avec l'entretien de la flotte.

Gardant cela à l'esprit, Driverseat a eu la vision de transporter le secteur vulnérable en voyages nolisés. La présente demande avait pour but de rencontrer les besoins du public en transport nolisé. Le service sera dédié à des voyages spécialisés, des mariages, des fonctions corporatives, le secteur vulnérable des aînés i.e. maisons de retraite et des hôtels, motels et des centres de conférence. Driverseat offre aussi des services de nolisement en direction des aéroports, des terminus de trains et d'autobus etc. Elle s'implique auprès des organismes sans but lucratif et aussi rencontre les municipalités pour créer un marché niche.

Elle était d'opinion que le comté de Simcoe était en croissance rapide, la région n'était pas desservie adéquatement, il y avait plusieurs maisons de retraite en construction et la tendance va se

poursuivre. Il y a des opportunités significatives de croissance pour les initiatives de Driverseat. Elle s'attend à créer de l'emploi et à générer un profit net pendant la première année. Elle va offrir un mode de transport alternatif et va rencontrer la demande des consommateurs. Par l'utilisation de la technologie/réseau elle va réaliser des épargnes de coûts et des gains de rendement. Elle a l'intention d'aller vers un marché qui n'est pas desservi et il n'y aura pas d'impact économique sur les opposantes. Elle servira un marché qui est disponible qui n'est pas présentement desservi.

Preuve du public:

Treize témoins ont été entendus au support de la demande. La preuve se résume comme suit:

- Le besoin de transport aller retour d'employés travaillant sur une exploitation ayant un horaire de trois quarts où il n'y pas d'autres moyens de se rendre au lieu de travail;
- Un club qui va à des événements variés et qui a un besoin immédiat et qui utilisera un autre transporteur pour d'autres événements;
- Une agence de voyage qui va utiliser Driverseat à cause de sa flexibilité mais va continuer à utiliser Allandale dépendant du service requis;
- Un avocat travaillant pour le comté de Simcoe (1500 employés) utiliserait Driverseat pour aller au théâtre, à des rencontres de clubs et prendre le transport en commun pour rentrer à la maison;
- Un chef de service d'une compagnie de véhicules usagés utiliserait Driverseat pour ramener des passagers en cas de panne;
- Une collectrice de fonds utiliserait Driverseat pour aller à des galas du fait qu'elle ne conduit pas et cela serait très avantageux;
- Un entrepôt a besoin de transport aéroportuaire pour ses employés, etc.;
- Un terrain de camping a besoin de transporter des touristes, des familles et des aînés;
- Une organisation a besoin de transport en direction d'hôtels pour les célébrations de Noël et trouve Driverseat pratique et utilisera une limousine pour ses besoins personnels;
- Un gestionnaire financier a déclaré qu'il y a un très grand besoin pour les services de Driverseat pour transporter les administrateurs à des rendez-vous dans des véhicules plus petits;
- Le représentant de la ville d'Innisfil a mis l'emphasis sur la croissance de la population et était intéressé dans toutes les options disponibles relativement au transport de passagers; et
- Un représentant de la Commission scolaire du comté de Simcoe qui est un collecteur de fonds utilisera les véhicules plus gros de Driverseat. Leurs groupes sont relativement petits.

Preuve des Opposantes: Hammond

Hammond exploite tous les catégories de véhicules et dessert le comté de Simcoe depuis 1971. Elle est impliquée dans la publicité et le marketing, va aux rencontres de clubs rotary, à des collectes de nourriture. Elle pourrait rencontrer toutes les demandes offertes à Driverseat et ses taux sont raisonnables. Il y a eu une diminution de revenus au cours des trois dernières années. Elle a beaucoup d'employés et de coûts fixes. Accorder un permis à Driverseat aura pour résultat d'augmenter les pertes.

Barrie Executive

Barrie Executive exploite une flotte de véhicules qui va de petits véhicules jusqu'à des autobus de divertissement ayant une capacité maximale assise de 29 passagers. Elle transporte des groupes à des concerts/parties de football américain etc. Elle aussi un service aéroportuaire. Elle a dit que présentement le marché est saturé et elle est préoccupée par la croissance de Driverseat. Elle a été voté le service de limousine par excellence. Elle a eu une baisse de revenus de 24%. Le carburant et les coûts d'assurance s'ajoutent aussi au coût d'exploitation de l'entreprise ce qui résulte en des pertes additionnelles pour l'entreprise.

Allandale

Allandale ne fournit qu'un service aéroportuaire en mini-fourgonnette. Elle a 70 employés et aussi 10 autres membres du personnel. Elle exploite 19 mini-fourgonnettes et il y a eu un déclin de revenus. Les coûts du service aéroportuaire sont en augmentation malgré que les coûts d'assurance soient raisonnables. Accorder le permis aura un impact économique sur son exploitation.

Décision:

En prenant sa décision la Commission a considéré les facteurs suivants:

- (a) les besoins en transport du public;
- (b) l'impact sur les transporteurs existants si les demandes étaient accordées; et
- (c) l'aptitude de la demanderesse à fournir le service.

(a) les besoins en transport du public

En se basant sur la preuve de la part du public il y a une demande pour un service qui n'est pas présentement offert i.e. pour aller et revenir du travail, des fêtes, des collectes de fonds, galas, aéroports etc. Dans les circonstances, la Commission a déterminé qu'il y avait un besoin pour le service de Driverseat. La preuve du public n'est pas écrasante mais il y a une demande pour le mode de transport alternatif que Driverseat veut implanter. Il y aura plus d'emplois et plus de flexibilité.

La Commission a conclu que Driverseat a établi un besoin du public pour les services proposés.

(b) l'impact sur les transporteurs existants si les demandes sont accordées

La Commission a déclaré que la Loi sur les véhicules de transport en commun définit « une personne intéressée » comme étant une personne ayant un intérêt économique dans le dénouement d'un dossier qui est de la juridiction de la Commission.

La demande vise à transporter des passagers « sur un voyage nolisé » à partir des points dans le comté de Simcoe. De façon à pouvoir s'opposer à une demande, l'opposante doit détenir un permis qui l'autorise à fournir des services de nolisement à partir du comté de Simcoe dans des véhicules de catégorie « D ».

Allandale

Une étude approfondie du permis d'Allandale montre qu'elle peut transporter des passagers entre des points dans le comté de Simcoe, etc. et différents aéroports selon les conditions du permis. Une des ces conditions qui est indiquée « interdit les voyages nolisés. »

Oui elle peut continuer d'offrir le service porte-à-porte. Cependant, elle n'est pas autorisée à fournir des voyages nolisés à partir du comté de Simcoe.

Conséquemment, elle ne rencontre pas la définition de « personne intéressée » et elle ne peut participer aux procédures. Il ne sera pas tenu compte de sa preuve dans la prise de décision.

Barrie Executive

Driverseat, si un permis lui est émis, n'exploitera que des véhicules ayant une capacité maximale de 12 excluant le conducteur. La Commission a indiqué que la flotte de Barrie Executive se compose de seulement trois véhicules de cette catégorie et dessert une clientèle très spécifique requérant des véhicules de luxe. La clientèle de Driverseat n'utilise pas de véhicules de luxe. La Commission a conclu qu'il n'y aura pas d'impact économique sur Barrie Executive si la demande est accordée.

Hammond

Dans son exploitation de Simcoe/Muskoka etc. Hammond n'opère que cinq véhicules ayant une capacité maximale de 12 passagers excluant le conducteur. La Commission est d'opinion que le service proposé par Driverseat sera pour un marché qui n'aura pas d'impact économique sur l'exploitation de Hammond.

(c) l'aptitude de la demanderesse à fournir le service

La Commission a indiqué que:

Depuis 2012 Driverseat fournit quatre (4) types de service:

1. Conducteur désigné
2. Transport assisté
3. Conducteur aéroportuaire
4. Conducteur de véhicule

Ces services ont eu du succès ce qui a mené à la demande de permis pour rencontrer les besoins du public. Elle propose de fournir des voyages nolisés pour des voyages spéciaux, des mariages, des clients corporatifs et pour d'autres événements spéciaux ainsi que pour les personnes vulnérables (aînés, personnes avec déficiences physiques et intellectuelles).

Elle offrira aussi des voyages nolisés vers les aéroports et terminus de trains etc. Tout ce service sera fourni dans des véhicules ayant une capacité maximale de douze (12) passagers. Au début des procédures elle a déposé un état d'exploitation qui a détaillé tous les revenus/dépenses/coût des biens/profit net pour la première année d'opération prouvant que le service proposé est viable.

La Commission est d'opinion que Driverseat est prête, disposée et capable de fournir le service faisant l'objet de la demande.

La demande a été accordée.