

**Commission des transports routiers
de l'Ontario
Rapport annuel 2020/21**



Table des matières

La Commission	4
Message du Président.....	5
Organigramme	7
Mesures de performance	8
Information financière.....	9
Demandes 2020/21	10
Demandes reçues par region	11
Audiences jugées.....	12
Résumés de décisions rendues 2020/21	13

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 2020/21.

Respectueusement,

Original signé par

David Bradley
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

David Bradley, Président

Message du Président

Dans mon premier rapport annuel en tant que président de la Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO), j'aimerais profiter de l'occasion pour souligner le travail de mon prédécesseur, Gilles Morin, qui a siégé à la Commission pendant 21 ans, d'abord à titre de vice-président de 1999 à 2016, puis à titre de président de 2016 à 2020. Son dévouement envers la CTRO et envers la population ontarienne est tout simplement remarquable.

La CTRO est un organisme quasi judiciaire indépendant du gouvernement de l'Ontario qui relève de la ministre des Transports. Elle administre des lois provinciales et fédérales – la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* (Canada). En vertu de ces lois, le mandat de la CTRO est d'octroyer des permis et d'appliquer le système de réglementation économique régissant le transport rémunéré de passagers par véhicule de transport en commun sur le territoire de l'Ontario, ainsi qu'à destination ou en provenance de l'Ontario. La CTRO a pour activités le contrôle de l'entrée sur le marché, l'octroi et l'administration de permis, et l'application de la loi et de sanctions.

Deux événements se sont répercutés sur la CTRO au cours de l'exercice 2020-2021 : la pandémie mondiale de COVID-19 et les mesures adoptées par le gouvernement de l'Ontario pour déréglementer l'industrie du transport interurbain par autobus.

La pandémie de COVID-19 s'est traduite par des baisses inédites du nombre de passagers, la fermeture de frontières et des difficultés financières pour les exploitants d'autobus. Le 6 octobre 2020, le projet de loi 213, *Loi de 2020 pour mieux servir la population et faciliter les affaires*, a été déposé à l'Assemblée législative de l'Ontario. Ce projet de loi comportait notamment des dispositions visant à abroger la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, ce qui entraînerait la dissolution de la CTRO, dans un effort plus large visant à déréglementer le secteur du transport interurbain par autobus afin de permettre aux exploitants de remédier aux lacunes de service et de répondre aux besoins locaux. Le projet de loi a été adopté par l'Assemblée législative le 8 décembre 2020 et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2021. Entre-temps, l'actuel système d'octroi de permis de transport interurbain par autobus demeure en vigueur.

Les deux événements susmentionnés ont touché les activités de la CTRO. Par exemple, le nombre de demandes reçues en 2020-2021 n'a été que de 20, comparativement à 116 lors de l'exercice précédent, soit une baisse de près de 83 pour cent.

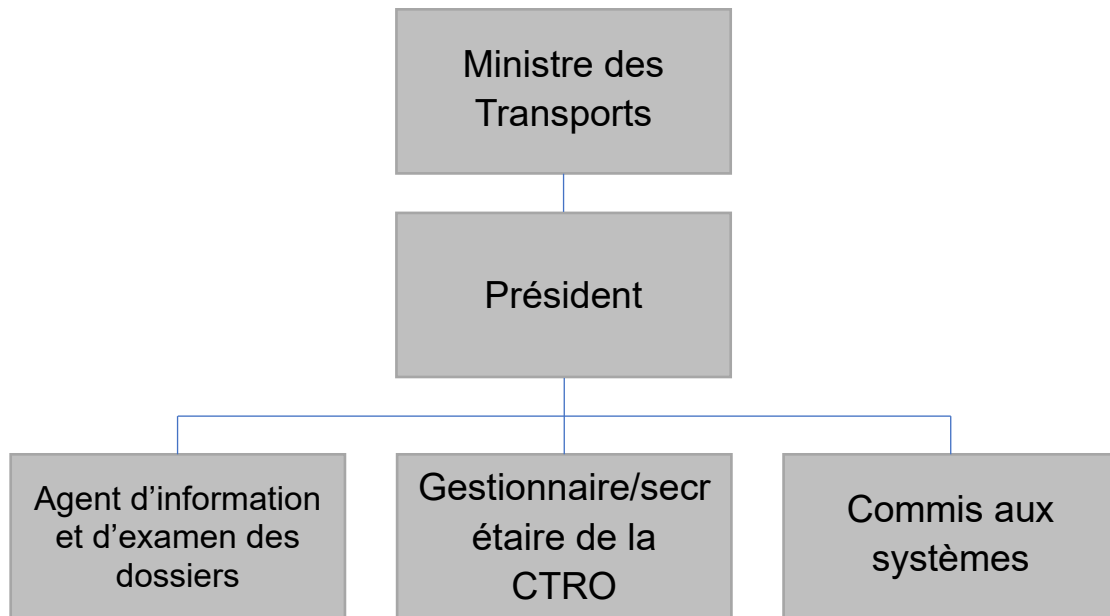
L'industrie du transport interurbain par autobus et par limousine joue un rôle vital en Ontario en fournissant des services de transport public à la population. Avant l'entrée en vigueur de la déréglementation du secteur du transport interurbain par autobus, la CTRO s'emploie, dans le cadre de son mandat et conformément à son plan d'activités, à offrir un service rapide, efficace et réactif aux parties prenantes et à s'assurer que le public voyageur est bien servi.

Le personnel de la CTRO encourage les parties opposantes à trouver un compromis mutuellement acceptable afin d'éviter la tenue d'une audience publique, qui peut être écrite ou orale. Ces dernières années, ce processus a permis de réduire de façon significative le nombre d'audiences orales, lesquelles sont plus chères et chronophages que les audiences écrites. Les décisions sont rendues rapidement, habituellement dans les deux semaines, soit la cible que s'est fixée la CTRO.

En conclusion, j'aimerais remercier les employés de la CTRO, peu nombreux mais dévoués, qui ont continué de fournir un excellent service au cours d'une année particulièrement difficile pour tout le monde.

David Bradley
Président

Organigramme



Mesures de performance

Résultat	Mesures de performance	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

	2020/2021	2019/2020
Revenus/Recouvrements¹		
Frais de dépôt des demandes	11 585 \$	46 838 \$
Demandes de permis spéciaux	0	1 468
Frais d'audiences recouvrés	500	1 900
Échange Américain	<u>102</u>	<u>2 390</u>
Total	<u>12 187 \$</u>	<u>52 596 \$</u>
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	229 536 \$ ²	218 338\$
Voyages et communications	3 311	5 066
Services ³	36 911	41 908
Équipement et fournitures	<u>3 450</u>	<u>12 596</u>
Total	<u>273 208 \$</u>	<u>277 908 \$</u>
Coût net d'exploitation de la CTRO	261 021 \$	225 312 \$

1. Les revenus et les recouvrements sont déposés directement au Fonds consolidé du revenu.
2. En raison de la transformation organisationnelle au sein du ministère des Transports au cours de l'exercice 2020 2021, les données sur les salaires et les avantages sociaux du personnel de la CTRO ont été temporairement inscrites sous différents services du ministère, pour un total de 229 536 \$.
3. La rémunération du président est incluse dans le poste Services. En 2020 2021, la rémunération de Gilles Morin, l'ancien président de la CTRO, s'est élevée à 24 552 \$; la rémunération du président actuel, David Bradley, s'est élevée à 8 928 \$. La rémunération de Gilles Morin pour l'année 2019 2020 était de 37 944 \$.

Demandes 2020/21

Demandes de permis spéciaux

Juridiction d'origine du demandeur	Total
É.U.A.	0
Autres Provinces	0
Total	0

Demandes reçues

Type/Categorie	PV	PVS	PVX	Total
Permanent	7	0	6	13
Temporaire	4	0	0	4
Transfert	2	0	1	3
Type/Categorie	13	0	7	20

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 region

Extérieur de l'Ontario

USA	1
-----	---

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre 9

Halton	1
Niagara	1
Peel	2
Toronto	5

Région de l'est 8

Frontenac	1
Ottawa	1
Peterborough	2
Stormont, Dundas & Glengarry	5

Région du nord 1

Nipissing	1
-----------	---

Région du nord-ouest 2

Thunder Bay	2
-------------	---

Région du sud-ouest 6

Grey	2
Huron	2
Middlesex	2

Audiences jugées

Type d'audience	Total
Ecrite	3
Orale	0
Total	3

Résumés de décisions rendues 2020/21

Résumé de demandes de permis d'exploitation pour lesquelles la CTRO a rendu des décisions en 2020/21.

No de dossier : 47886

Partie requérante : Tribal Sun Bus Company (Tribal), Rockland (Massachusetts)

Demande : Permis d'exploitation extraprovincial pour le transport de passagers dans le cadre d'un service régulier entre Toronto (Ontario) et Boston (Massachusetts) par l'autoroute Gardiner, l'autoroute Queen Elizabeth, l'autoroute 420 et les autoroutes américaines 62, I-90 et I-490, à destination ou en provenance de la frontière Ontario-États-Unis au pont international Rainbow.

Parties opposantes : Greyhound Canada Transportation ULC (GCTU); Greyhound Lines Inc. (GLI)

Position de la partie requérante

Établie en 2009, Tribal s'est d'abord spécialisée dans les trajets nolisés (18 000 trajets à ce jour). Tribal offre maintenant, en partenariat avec FlixBus, un service régulier dans le Nord-Est des États-Unis. Le service proposé commencera une fois que les restrictions de voyage seront levées à la frontière Canada-États-Unis et consistera en un trajet aller-retour par jour, six jours par semaine (des trajets et des arrêts supplémentaires pourront être ajoutés selon la demande).

Tribal offrira le service proposé sous la bannière de FlixBus; elle sera propriétaire des autobus, et sera chargée de l'embauche des chauffeurs et de l'exploitation, de l'entretien, de la réparation et du nettoyage des autobus dans ses installations. FlixBus sera responsable du marketing, de la vente des billets, du contrôle de la circulation, de l'horaire des trajets, etc.

Tribal offrira ses services à des localités, marchés et populations moins bien desservis ou négligés par les transporteurs existants, et contribuera à la réduction des émissions de carbone en diminuant l'utilisation de voitures privées et d'avions. Dix-sept formulaires ont été présentés en appui de la demande.

Position de la partie opposante

GCTU a affirmé que la demande devrait être rejetée puisqu'elle ne respecte pas les exigences minimales pour la délivrance d'un permis. Le service actuel répond au besoin du public. GCTU a la capacité de fournir le service faisant l'objet de la demande grâce à des liaisons pratiques et en temps opportun, ainsi qu'à 7 départs quotidiens entre Toronto et Boston dans chaque direction durant l'hiver et 10 départs quotidiens durant l'été. Le service est offert au public 7 jours par semaine, 365 jours par année (service supplémentaire en ajout selon la demande).

L'octroi d'un permis à un autre transporteur fera subir d'importants contrecoups financiers à GCTU. En raison de la pandémie de COVID-19 et de la fermeture de la frontière, le service international a été suspendu jusqu'à la réouverture de la frontière et au regain de la demande en transport. Le fait d'accorder la demande n'améliorera pas le service actuel de manière notable. En revanche, le service actuellement offert au public sera compromis.

Les prévisions financières de la partie requérante indiquent que le service proposé n'est pas viable, et ses témoins n'ont déposé aucune plainte à l'égard des niveaux de service actuels et ne connaissent pas le service offert par les fournisseurs de services existants. Les mêmes témoins appuient également d'autres demandes visant l'offre de services similaires avec l'entreprise FlixBus, laquelle est visiblement à l'origine du service proposé.

Réponse de la partie requérante aux parties opposantes

Le service existant s'est détérioré au fil du temps et ne peut être maintenu en raison de pertes financières. Il existe un besoin public. Un transporteur additionnel répondra à la demande. Le service offert par Tribal permettra de stimuler la croissance du marché, d'instaurer un nouveau service à la clientèle, etc.

L'entreprise Tribal offre ses services en toute sécurité depuis 12 ans et a reçu une note « Satisfaisant » de la part de la Federal Motor Carrier Safety Administration du département des Transports des États-Unis, soit la même note que celle de la partie opposante.

Décision

La CTRO tient compte des facteurs suivants pour déterminer si la demande répond aux critères de nécessité et de commodité du public :

- **Viabilité du service proposé et capacité de la partie requérante à fournir le service** : Selon la portée de la demande et le service actuel de la partie requérante, la CTRO peut conclure que Tribal est prête, disposée et apte à fournir le service faisant l'objet de la demande.
- **Incidence sur les transporteurs existants si la demande est accordée** : Greyhound offre un service dévoué au public entre Toronto et Boston ainsi que 10 trajets quotidiens durant l'été et 7 durant l'hiver, 7 jours par semaine, 365 jours par année. Il existe également un autre fournisseur offrant le même service. En raison de la pandémie de COVID-19, Greyhound a subi des contrecoups financiers catastrophiques et a dû suspendre son service international jusqu'à ce que la situation s'améliore. Même au retour à la normale, l'introduction d'un transporteur additionnel sur le marché aura des répercussions économiques sur le service de Greyhound.
- **Besoins en transport du public** : Selon le dossier d'appui, le public n'a déposé aucune plainte et ne semble pas connaître le service de Greyhound. La demande pour le service est faible et ne répond pas aux critères de nécessité et de commodité du public.

La partie requérante ne répond pas aux critères de nécessité et de commodité du

public. La demande est rejetée.

No de dossier : 47264-D

Partie requérante : North Star Limousine Services Inc. (North Star), Toronto (Ontario)

Demande : Permis d'exploitation extraprovincial pour le transport de passagers dans le cadre d'un service régulier entre Toronto et la ville de New York (New York) par l'autoroute Gardiner, l'autoroute Queen Elizabeth, l'autoroute 420 et les autoroutes américaines 62, I-190, I-90, I-490, I-81, I-380, I-80, I-280, I-95 et 495, à destination ou en provenance de la frontière Ontario-États-Unis au pont international Rainbow.

Parties opposantes : Adirondack Transit Lines, Inc. (ATLI); Greyhound Canada Transportation ULC (GCTU); Greyhound Lines Inc. (GLI)

Position de la partie requérante

North Star a commencé ses activités en 2006 en offrant un service de navettes assorti d'un service à la clientèle de haute qualité de manière contractuelle avec de grandes entreprises et organisations. Le service proposé, qui débutera une fois que les restrictions de voyage seront levées à la frontière Canada-États-Unis, consistera en un trajet aller-retour par jour, cinq jours par semaine.

North Star offrira le service dans le cadre d'une entente avec FlixBus Inc. (FlixBus) selon laquelle North Star sera propriétaire de tous les autobus, et ceux-ci seront conduits par ses employés. FlixBus sera responsable de la vente des billets, du contrôle de la circulation, de l'horaire des trajets, du marketing, etc.

Il y a eu une forte croissance de la population dans les régions visées. Le service proposé répondra à un besoin. Le service permettra de servir certaines tranches de la population (p. ex. les gens qui ne prennent pas l'autobus, qui ne possèdent pas de voiture ou qui habitent loin des principales plaques tournantes du transport, les voyageurs écosensibles et les touristes d'Europe qui trouvent les services d'autobus interurbains trop peu fréquents ou peu pratiques) et les communautés actuellement négligées par les transporteurs existants. Vingt-huit formulaires ont été présentés en appui de la demande de North Star.

Les transporteurs existants offrent un parc de piètre qualité et facturent des prix plus élevés pour leur service. Les études de marché ne démontrent aucune répercussion des activités de FlixBus sur l'achalandage des concurrents. Le service proposé par North Star donnera une nouvelle image à l'industrie des autobus et aidera les entreprises à poursuivre leurs activités.

Position de la partie opposante

ATLI : Elle a la capacité de fournir des services réguliers comme ceux faisant l'objet de la demande à titre de service de liaison directe en partenariat avec GCTU, laquelle offre 7 départs quotidiens dans chaque direction durant l'hiver et 10 durant l'été, 365 jours par année, 7 jours par semaine. Deux de ces trajets quotidiens dans chaque direction offrent une liaison avec ATLI.

En raison de la COVID-19, ATLI et GCTU ont suspendu temporairement leurs services internationaux jusqu'à la réouverture de la frontière. L'octroi d'un permis à North Star ferait subir d'importants contrecoups financiers à ATLI. La pandémie de COVID-19 a eu un effet dévastateur sur l'industrie du transport interurbain par autobus. Compte tenu de la conjoncture actuelle, l'ajout d'un transporteur non éprouvé et inconnu sur le couloir routier risque de nuire grandement à la capacité des titulaires de permis existants à restaurer et à maintenir leurs niveaux de service antérieurs à la pandémie.

L'octroi d'un permis à la partie requérante ajouterait seulement un départ dans chaque direction, cinq jours par semaine. Par conséquent, il n'y aurait aucune amélioration notable au service actuel.

La demande ne répond pas aux critères de nécessité et de commodité du public. L'octroi d'un permis à un autre transporteur sur ce couloir routier ne correspond à aucun besoin du public. La majorité des personnes ayant soumis un formulaire pour appuyer la demande ne connaissent pas les services actuellement offerts par ATLI et GCTU ou par d'autres titulaires de permis et, dans le cas où elles ont utilisé les services offerts par les transporteurs existants, n'ont aucune plainte à signaler.

GCTU : Elle détient les permis requis et peut fournir le service faisant l'objet de la demande. Elle offre 7 départs quotidiens dans chaque direction durant l'hiver et 10 durant l'été, 365 jours par année, 7 jours par semaine. En raison de la COVID-19, elle a suspendu temporairement les services internationaux jusqu'à la réouverture de la frontière et au retour à la normale.

L'octroi d'un permis à North Star lui ferait subir d'importants contrecoups financiers. D'après ses calculs, elle pourrait subir une perte de revenus de 1 283 100 \$ par année.

Coach Canada fournit aussi un service identique sur ce couloir routier. Le fait d'accorder la demande n'améliorera pas le service actuel de manière notable. En revanche, le service actuellement offert au public sera compromis.

Selon le dossier d'appui, le public ne semble pas connaître le service actuel et n'a déposé aucune plainte à l'égard des fournisseurs de services existants.

Réponse de la partie requérante aux parties opposantes

North Star est prête, disposée et apte à fournir le service faisant l'objet de la demande. Elle offre des services de navette et de circuits touristiques depuis 15 ans. Ses clients seraient de nouveaux usagers, issus de segments de population ou de localités n'ayant pas accès au service actuel. Les tarifs seront les mêmes que ceux de Greyhound. L'entreprise a reçu une note « Satisfaisant » en matière de sécurité de la part du ministère des Transports de l'Ontario. De plus, elle se conformera à la réglementation sur les heures de travail et présentera un calendrier si la demande est approuvée.

Bien que FlixBus ait participé activement à la préparation de la demande et qu'elle collabore avec North Star dans la sélection des terminaux, North Star sera le transporteur du service (possession et exploitation de tous les autobus).

Greyhound n'a pas profité de la croissance de la population pour offrir un service amélioré et poursuit son désinvestissement au Canada. La concurrence peut favoriser l'innovation et offrir des prix plus bas au public.

Décision

La CTRO tient compte des facteurs suivants pour déterminer si la demande répond aux critères de nécessité et de commodité du public :

- **Viabilité du service proposé et capacité de la partie requérante à fournir le service** : Selon la preuve, North Star est prête, disposée et apte à fournir le service faisant l'objet de la demande.
- **Incidence sur les transporteurs existants si la demande est accordée** : L'introduction d'un autre transporteur pour offrir le service ne ferait qu'aggraver les contrecoups financiers subis par ATLI et GCTU.
- **Besoins en transport du public** : Selon le dossier d'appui de la demande, le public ne semble pas au courant que le service faisant l'objet de la demande est actuellement offert par ATLI et GCTU, et rien n'indique que le service existant est inadéquat. D'après la preuve, la demande pour le service est insuffisante pour répondre aux critères de nécessité et de commodité du public.

La partie requérante ne répond pas aux critères de nécessité et de commodité du public. La demande est rejetée.

No de dossier : 47494-F

Partie requérante : Equinox Bus Lines Corp. (Equinox), Toronto (Ontario)

Demande : Permis d'exploitation extraprovincial pour le transport de passagers dans le cadre d'un service régulier entre la ville de Toronto et la ville de Boston (Massachusetts), comme l'autorisent les autorités compétentes, par (1) l'autoroute Queen Elizabeth, l'autoroute 420, l'autoroute Niagara Scenic Parkway, les autoroutes I-190, I-290, I-90, N.Y. 63, I-390, I-86, NY 13, NY 79, NY 26, I-81, I-88, I-90, I-91 et I-290, la Route 146, le Worcester Providence Turnpike et l'I-90 à destination ou en provenance de la frontière Ontario-États-Unis au pont international Rainbow, et par (2) l'autoroute Queen Elizabeth, l'autoroute 420, l'autoroute Niagara Scenic Parkway, les autoroutes I-190, I-290, I-90, I-390, I-90, I-690, I-481, I-90, I-91, I-90 et I-290, la Route 146, le Worcester Providence Turnpike et l'I-90 à destination ou en provenance de la frontière Ontario-États-Unis au pont international Rainbow.

Parties opposantes : Greyhound Canada Transportation ULC (GCTU); Greyhound Lines Inc. (GLI)

Position de la partie requérante

Equinox est une entreprise familiale offrant un service d'autobus nolisés et de circuits touristiques depuis 2015. Elle veut délaisser le marché des circuits touristiques et entrer sur le marché plus stable des services d'autobus réguliers.

Equinox offrira deux départs quotidiens grâce à un modèle d'affaires comme celui de FlixBus et d'Ourbus pour la vente de billets et la réservation par une application de téléphone intelligent une fois que les restrictions de voyage seront levées à la frontière Canada-États-Unis. Elle ciblera les passagers de 40 ans et moins, les étudiants universitaires et les professionnels qui se déplacent entre Toronto et Boston. Equinox utilisera les médias sociaux pour promouvoir et annoncer son service et sera présente sur Tripadvisor, Facebook et Instagram.

Elle louera six autocars (en plus du minibus à 11 passagers actuellement exploité) pour entrer sur le marché des services réguliers. Elle externalisera l'entretien en attendant d'avoir les fonds pour construire et exploiter un garage.

Equinox se fondera sur une approche du premier et dernier kilomètre en partenariat avec des entreprises de covoiturage ou de limousine ainsi que des organisations de marketing de destinations pour offrir des rabais sur des activités de divertissement et des hôtels (non offertes par les concurrents). Elle offrira gratuitement certains services dans ses autobus, comme le Wi-Fi, des films et des émissions de télévision.

Position de la partie opposante

GCTU et GLI sont des sociétés liées qui combinent leurs services et leurs parcs afin de fournir un service 365 jours par année entre Toronto et Boston qui consiste en 7 départs quotidiens dans chaque direction durant l'hiver et en 10 départs quotidiens durant l'été. (Coach Canada offre également ce service, à raison de 10 à 14 trajets quotidiens dans chaque direction, 7 jours par semaine.)

En raison de la COVID-19 et de la fermeture de la frontière, les services ont été suspendus temporairement depuis mai 2020. Accorder la demande fera subir d'importants contrecoups financiers à GCTU et GLI, soit une perte de revenus pouvant aller jusqu'à 2 448 000 \$ par année. Les répercussions économiques de la COVID-19 sur les services de GCTU et GLI ont été catastrophiques, et la délivrance d'un autre permis ne fera qu'aggraver la situation. De plus, après la réouverture de la frontière suivra une longue période pendant laquelle il faudra redonner confiance au public dans le voyage en autobus et durant laquelle les coûts engagés par GCTU et GLI seront de loin supérieurs à leurs revenus.

Equinox n'est pas en mesure d'offrir le service faisant l'objet de la demande. Elle n'a jamais possédé d'autocar et n'a aucune expérience dans l'offre d'un service régulier d'autobus interurbains. Rien n'indique qu'Equinox a développé une technologie lui permettant d'offrir des services semblables à ceux de FlixBus, comme une application de réservation sur téléphone intelligent ou toute autre plateforme Web.

Le fait d'accorder la demande n'améliora pas de façon notable le service actuel puisqu'il n'y aurait qu'un seul départ additionnel dans chaque direction par jour, pour un total de 11 à 15 départs par jour pour seulement 6 jours sur 7. Le public n'a en aucun cas exprimé le besoin d'un tel service ni affirmé que le service des fournisseurs actuels était inadéquat.

Réponse de la partie requérante aux parties opposantes

Les parties opposantes ne sont pas des « personnes intéressées » au sens de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* puisqu'elles ne possèdent pas le permis approprié pour fournir le service : GCTU et GLI détiennent un permis extraprovincial pour desservir tous les arrêts aux États-Unis, tandis qu'Equinox fait la demande pour obtenir un permis extraprovincial restreint lui permettant de desservir seulement les arrêts entre Toronto et Boston. GCTU et GLI n'offrent pas de service de « liaison directe » au sens juridique et pourraient contrevenir aux exigences prévues par leurs permis d'exploitation.

Décision

La CTRO tient compte des facteurs suivants pour déterminer si la demande répond aux critères de nécessité et de commodité du public :

- **Viabilité du service proposé et capacité de la partie requérante à fournir le service** : Equinox est prête, disposée et apte à fournir le service faisant l'objet de la demande.
- **Incidence sur les transporteurs existants si la demande est accordée** : Accorder la demande à Equinox fera subir d'importants contrecoups financiers à GCTU et GLI. GCTU et GLI ont fourni des données financières montrant les répercussions économiques qu'elles pourraient subir si la demande est approuvée.
- **Besoins en transport du public** : Aucun témoin n'a appuyé la demande en mentionnant un besoin de service. Des noms ont été fournis, mais aucune raison pour l'appui n'était mentionnée. Rien n'indique que le service actuel est inadéquat ou comporte des retards ou des problèmes. La CTRO est d'avis que les fournisseurs de services actuels répondent aux besoins en transport du public.

La partie requérante ne répond pas aux critères de nécessité et de commodité du public. La demande est rejetée.