



DÉCISION

EN L'AFFAIRE concernant une demande en date du 29 avril 2005 d'Acadian Coach Lines LP concernant des modifications à ses itinéraires et ses horaires de service régulier de liaisons interurbaines dans la province du Nouveau-Brunswick

18 janvier 2006

NOUVEAU-BRUNSWICK

Commission des entreprises de service public

EN L'AFFAIRE concernant une demande en date du 29 avril 2005 d'Acadian Coach Lines LP concernant des modifications à ses itinéraires et ses horaires de service régulier de liaisons interurbaines dans la province du Nouveau-Brunswick.

Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick

M. David C. Nicholson, président
M. James Bateman, commissaire
M. Jacques A. Dumont, commissaire
M. H Brian Tingley, commissaire

M^{me} Lorraine R. Légère, secrétaire de la Commission
M. D. Young, relations avec les médias

Nova Scotia Utility and Review Board :

M. Roland Deveau, membre

Étaient également présents pour la Nouvelle-Écosse :

M. Dave White, Directeur–
Division des transporteurs routiers/UARB
M^{me} Anne Bonang, sténographe judiciaire

Demandeur :

Acadian Coach Lines LP

procureur :

M. John Stringer, c.r.
McInnes Cooper

Acadian Coach Lines LP et Groupe Orléans Express Inc.

M. Sylvain Langis, président

Groupe Orléans Express Inc.

Mme Manon Piché, vice-présidente du marketing

Témoins :

M. Daniel Côté, directeur des opérations
Groupe Orléans Express Inc.

M. Marc Perreault, superviseur des opérations –
Acadien

Intervenants :

Michael Perry

**Présentation par conférence téléphonique
à 13 h 15**

La Commission a reçu cinq (5) lettres de commentaires à propos des changements, toutefois, aucun intervenant n'était présent à l'audience.

DÉCISION

Cette affaire a été entendue à Sackville, Nouveau-Brunswick, le mercredi 19 octobre 2005. La Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick a tenu une audience concurrente avec la Nova Scotia Utility représentée par le commissaire Roland A. Deveau.

Cette demande visait seulement les modifications aux itinéraires et aux horaires pour les autocars d'Acadien dans les provinces Maritimes. Il s'agissait de la première révision des horaires depuis qu'Acadian Lines a changé de propriétaire. Le président de la compagnie, Sylvain Langis, a témoigné à l'effet qu'ils révisent leurs horaires deux fois par année, non seulement à l'intérieur du réseau Acadien, mais également du réseau propriété des dirigeants d'Acadien exploité dans la province de Québec. Cette demande est faite dans une tentative de rationalisation des routes à l'intérieur du réseau visant à obtenir plus d'efficacité et à mieux servir le public. En outre, ils proposent d'annuler deux trajets qui perdaient continuellement de l'argent.

Pour les besoins de cette demande, on s'est référé aux routes d'Acadien à l'intérieur du Nouveau-Brunswick comme suit :

- Route 1 Moncton – Saint John – Bangor et Bangor – Saint John – Moncton
- Route 2 Halifax – Moncton – Rivière-du-Loup et Rivière-du-Loup – Moncton – Halifax
- Route 3 Campbellton – Fredericton – Saint John et Saint John – Fredericton –
Campbellton
- Route 4 Moncton – Miramichi – Campbellton et Campbellton – Miramichi – Moncton
- Route 5 Moncton – Amherst – Charlottetown et Charlottetown – Amherst – Moncton

Les modifications proposées à la route 3 consistaient à ajouter un trajet journalier de Fredericton à Saint John avec quelques changements mineurs aux horaires de départs et d'arrivées le long de ce circuit.

Route 4 – Les modifications concernaient des changements mineurs aux horaires de départs et d'arrivées.

Route 5 – Actuellement, Acadien offre un service de Moncton à Charlottetown les vendredis, samedis et dimanches, départ de Moncton à 8 h 00 et arrivée à Charlottetown à 19 h 45. De la

même façon, un autocar quitte Charlottetown à 17 h 15 pour arriver à Moncton à 19 h 45 les vendredis, samedis et dimanches. La demande réclame le retrait du trajet du samedi, mais d'offrir le service les vendredis et les dimanches. En outre, il existe deux autres trajets journaliers aller-retour entre Charlottetown et Moncton. Les heures de départ et d'arrivée prévues sur ce circuit sont légèrement modifiées et, en outre, les trajets des vendredis et des dimanches passeront par Amherst.

Les modifications demandées pour la route 1 consistent en l'ajout d'un autocar de Saint John à Bangor à tous les jours de la semaine. À ce moment-ci, ce service n'est offert que trois jours par semaine, soit les vendredis, les samedis et les dimanches. Le trajet de liaison existant de St. Andrews à St. Stephen et ensuite vers Saint John part de St. Stephen à 8 h 15 du lundi au jeudi pour arriver à Saint John à 9 h 35 et repart de Saint John à 16 h 00 pour arriver à St. Stephen à 17 h 50. Cette route est présentement desservie par un transporteur tiers, H.M.S. Limousines. Le demandeur requiert que la Commission annule ce trajet. Si la Commission devait permettre l'annulation de ce trajet, les gens du comté de Charlotte seraient dans l'impossibilité de faire un aller-retour de chez eux à St. Andrews, St. Stephen ou St. George

vers la ville de Saint John dans la même journée. Le service journalier vers Bangor part à 14 h 20 de l'après-midi, arrivant à St. Stephen à 15 h 45, alors que l'autocar en partance de Bangor part à 11 h 45 de la matinée et arrive à St. Stephen l'après-midi à 16 h 00.

Un intervenant actif s'est adressé à la Commission au moyen de la conférence téléphonique concernant la commodité du service actuel. M. Michael Perry, un résident de St. Andrews, a fait état de la commodité pour les gens du comté de Charlotte que le trajet existant soit assuré par H.M.S. Limousines. Les gens pouvaient se rendre à l'hôpital régional rencontrer des médecins spécialistes à Saint John et revenir à la maison en fin d'après-midi. M. Perry alléguait que la raison pour laquelle le demandeur proposait des modifications à cette route était afin de pouvoir offrir un service journalier international harmonisé. Il en a appelé à la Commission de ne pas permettre au demandeur d'annuler ce trajet offrant un service journalier aux résidents du comté de Charlotte.

Le demandeur a fourni à la Commission des statistiques allant de janvier à septembre 2005 démontrant qu'une moyenne de 4,8 personnes a fait le trajet de St. Stephen à Saint John et qu'une

de moyenne de 5,1 personnes a fait le trajet de retour de Saint John à St. Stephen. La problématique de l'utilisation est quelque peu obscurcie du fait que les données présentées à la Commission incluaient les revenus et les coûts de H.M.S. pour aller de Saint John à Sussex et jusqu'à Young's Cove pour correspondre avec les autobus qui connectent avec la route 2. Les revenus annuels globaux tirés de cette route étaient estimés, pour une période de 12 mois, à 106 665 \$, alors que le coût annuel était de 135 200 \$ pour une perte annuelle de 28 535 \$. La preuve n'est pas claire si le contrat de H.M.S. avait été amendé simplement pour faire en sorte que le trajet aller-retour de St. Andrews à Saint John affiche une perte similaire.

La Commission en envisagé sérieusement la proposition d'annuler le parcours local effectué par H.M.S. Limousines mais croit que le public serait mieux servi si Acadian Lines offrait un service aller-retour dans la même journée entre St. Stephen, St. Andrews, St. George et Saint John. Nous ordonnons qu'Acadian Lines continue à offrir ce service pour une période de six mois à compter de la date de la présente décision, tout en conservant des registres précis de l'achalandage. Nous ordonnons, en outre, à Acadian Lines de déposer un rapport auprès de la Commission après cinq mois d'exploitation continue. S'il s'avère plus économique que le trajet

de St. Andrews, St. Stephen à Saint John soit assuré par H.M.S. Limousines et que le retour soit assuré par le trajet Saint John/Bangor qui part à 14 h 20, alors, Acadian Lines a la permission d'effectuer ce changement. S'ils choisissent d'utiliser le trajet de retour sur l'autocar de Saint John à Bangor, ils pourraient envisager d'avancer d'une demi-heure le trajet du matin du comté de Charlotte à Saint John de façon à arriver à Saint John à 9 h 05. Ceci accorderait aux résidents du comté de Charlotte un peu plus de cinq heures pour vaquer à leurs affaires dans la ville de Saint John, y compris l'utilisation des services de santé régionaux et des médecins spécialistes de cette ville.

La route 2 verrait une réduction de trois à deux trajets par jour dans les deux sens entre Edmunston et Rivière-du-Loup. Les trajets à annuler seraient l'autocar quittant Edmunston à 9 h 50 du matin arrivant à Rivière-du-Loup à 10 h 40 (heure du Québec). Le retour se ferait par l'autocar de fin de soirée quittant Rivière-du-Loup à 20 h 20. (heure du Québec) et arrivant à Edmunston à 23 h 10.

La Commission a reçu une pétition de la part des passagers de la région d'Edmunston ainsi que les objections de nombreux commerces. Les objections des commerces à cette annulation étaient liées au transport des colis effectués par autocar. Vers la conclusion de l'audience, l'avocat du demandeur a indiqué à la Commission que la société mère du demandeur avait employé le processus réglementaire et qu'elle n'avait reçu aucune objection. La majeure partie de la route reliant Rivière-du-Loup à Edmunston est située dans la province de Québec et la perception de la Commission est que Rivière-du-Loup est une plaque tournante pour les routes d'autocars de la société mère.

À cause d'autres affaires dont la Commission était saisie, le panel a été dans l'impossibilité de rendre rapidement une décision sur cette question, mais elle s'est réservé du temps entre Noël et la nouvelle année pour la compléter.

La journée précédant le congé de Noël, le secrétaire de la Commission du transport de la province de Québec est entré en contact avec la secrétaire de la Commission du Nouveau-Brunswick pour suggérer qu'une audience conjointe serait possiblement une bonne chose. La secrétaire de la Commission du Nouveau-Brunswick a transféré cette information au panel et a

reçu instruction de contacter la Commission du Québec. Elle a été incapable de le faire jusqu'à la semaine du 9 janvier, moment auquel le panel de la présente commission a appris qu'un nombre important d'objections avait été déposé auprès de la commission québécoise concernant la suppression du trajet de retour de la route 2.

Il a été discuté et convenu avec la commission québécoise que l'intérêt public serait servi en tenant une audience concurrente avec cette commission quelque part au Québec entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Rivière-du-Loup avec des arrangements spécifiques à être complétés plus tard.

Au moment de l'audience concurrente avec le Québec, nous nous attendons à ce que le demandeur fournisse une preuve exhaustive des coûts, ainsi que les nombreuses alternatives possibles pour permettre au public du nord-est du Nouveau-Brunswick de continuer à pouvoir faire le trajet aller-retour entre Edmunston et Québec le même jour, comme le permet l'horaire actuel.

En conclusion, la présente Commission désire recommander au gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick d'effectuer une étude sur les services de transports en commun dans les régions de la province où de plus en plus de services médicaux sont offerts dans un centre régional. Nous sommes au courant, à l'instar de la majorité des Néo-Brunswickois, que de l'argent du fédéral pour les infrastructures est donné aux provinces afin d'aider les transports en commun. Il se peut que ces fonds puissent ou ne puissent pas être utilisés pour subventionner les services de transports en commun entre les petites collectivités et leur centre régional de santé, nous ne le savons pas. Avec l'escalade des prix du carburant, cette province, à l'instar de toutes les autres, tente de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et nous croyons que l'octroi de subventions du gouvernement devrait soutenir le transport entre les régions rurales de la province et les centres régionaux de santé et autres services de plus en plus centralisés. L'autocar est le seul mode de transport en commun au Nouveau-Brunswick, sauf CN Rail dans l'est du Nouveau-Brunswick.

Fait à Saint John, Nouveau-Brunswick en ce 18^e jour de janvier 2006.

Lorraine R. Légère
Secrétaire de la Commission