



DÉCISION

EN L'AFFAIRE CONCERNANT une demande d'Autocars Acadien SEC visant une modification de la décision de la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick portant sur les amendements aux itinéraires et horaires de son service régulier de liaisons interurbaines dans la province du Nouveau-Brunswick en date du 16 juillet 2010.

8 décembre 2010

EN L'AFFAIRE CONCERNANT une demande d'Autocars Acadien SEC visant une modification de la décision de la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick portant sur les amendements aux itinéraires et horaires de son service régulier de liaisons interurbaines dans la province du Nouveau-Brunswick en date du 16 juillet 2010.

Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick :

Raymond Gorman, c.r., président
Cyril Johnston, vice-président
Constance Morrison, membre
Yvon Normandeau, membre

Lorraine R. Légère, secrétaire de la Commission

Ellen Desmond, agente d'audience

Demandeuse :

Autocars Acadien SEC

Procureur :

John Stringer, c.r.
McInnes Cooper

Autres parties :

Lui Greco, conseiller du premier ministre sur la condition des personnes handicapées

Ian Stewart, St. Stephen Development Board Inc.

Ella Henry, association étudiante de l'Université St. Thomas

Larry Lack et M^{me} Lee Ann Ward, Saint Andrews

Michael Perry, Transport Action Atlantic, Saint Andrews

John Craig, maire, ville de Saint Andrews

Glen Carr, président et agent d'affaires, Amalgamated Transit Union, local 1229

DÉCISION

INTRODUCTION

Autocars Acadien SEC (Acadien ou la demandeuse) a déposé une demande de modification d'une décision de la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick (la Commission) émise le 16 juillet 2010, *En l'affaire concernant une demande d'Autocars Acadien SEC visant l'approbation de modifier ses itinéraires et ses horaires pour son service régulier de liaisons interurbaines à l'intérieur de la province du Nouveau-Brunswick*, affaire numéro 2009-018 (décision du 16 juillet).

En appui de cette demande de modification, Acadien a présenté trois pièces justificatives :

- une lettre, datée du 28 septembre 2010, demandant la modification, avec les motifs pertinents ;
- un document d'« examen du rendement » de 33 pages avec comparaisons d'achalandage et de revenus pour 2008, 2009 et 2010 ; et
- un état des résultats « confidentiel » sur les trajets de ligne comparant le rendement en cumul annuel pour 2009 et 2010.

Selon la directive de la Commission, Acadien a présenté une version consolidée de l'état des résultats des trajets de ligne pour examen public en conformité avec la décision de la Commission sur le dépôt d'information confidentielle dans la décision du 13 juin 2008 sur les tarifs d'Acadien.

L'enjeu devant la Commission est de savoir si celle-ci devrait modifier la décision du 13 juin 2008. Les changements autorisés dans la décision du 16 juillet n'ont pas été mis en application.

La présente décision devrait être lue en concomitance avec la décision du 16 juillet.

LÉGISLATION

L'article 43 de la *Loi sur la Commission de l'énergie et des services publics (la Loi)* stipule que la Commission a l'autorité de modifier ses décisions. L'article se lit comme suit :

43 *La Commission peut examiner, annuler ou modifier toute ordonnance émise par elle-même.*

L'article 38 de la Loi accorde à la Commission une vaste autorité sur les questions de procédure. Elle se lit, en partie, comme suit :

38 *Lors d'une enquête, d'une audience ou alors lorsqu'elle se penche sur une demande ou qu'elle tranche toute question qui relève de sa compétence, la Commission doit faire ce qui suit :*

(a) elle détermine sa propre procédure et peut donner des directives concernant la procédure qu'elle estime indiquée dans les circonstances

LA DÉCISION DU 16 JUILLET

En mars 2010, Acadien a demandé l'approbation de la Commission concernant les changements suivants à ses trajets et ses horaires au Nouveau-Brunswick :

1. Réduction du service entre Rivière-du-Loup, QC et Fredericton, N.-B. (trajet 2) de trois allers-retours par jour à deux.
2. Retrait du service aller-retour une fois par jour entre Saint John, N.-B. et Bangor, ME (trajet 1).
3. Retrait du service aller-retour direct une fois par jour entre Fredericton, N.-B. et Miramichi, NB (trajet 3).
4. Retrait des trajets des vendredis et dimanches soirs entre Moncton, N.-B. et Charlottetown, Î.-P.-É. (trajet 5). Le service aller-retour deux fois par jour entre ces collectivités se poursuivrait.
5. Mise en place d'un « service corridor » entre Fredericton, N.-B., Moncton N.-B., Saint John N.-B. et Halifax N.-É. Le service serait augmenté de trois allers-retours par jour à quatre entre les villes néo-brunswickoises (de deux allers-retours par jour à quatre pour Fredericton - Saint John) et de trois allers-retours par jour à cinq pour le service Moncton - Halifax.

Dans sa décision du 16 juillet, la Commission a approuvé les réductions de service projetées pour les trajets 2 et 5 et a approuvé le « service corridor » projeté par la demandeuse. La Commission a, en outre, approuvé l'abandon projeté du service direct sur le segment du trajet 1 entre St. Stephen, N.-B. et Bangor, ME seulement. La Commission n'a toutefois pas approuvé d'autres abandons de service. Au lieu de cela, la Commission a enjoint la demandeuse de réviser son horaire pour y intégrer un service minimum de trois jours semaine entre St. Stephen et Saint John, et entre Fredericton et Miramichi. La Commission a, en outre, ordonné à la demandeuse de déposer un horaire final auprès de la Commission pas plus tard que trente jours précédant la date de mise en application projetée des nouveaux trajets et horaires (le ou après le 1^{er} octobre 2010).

LA DEMANDE ACTUELLE

Dans la demande du 29 septembre 2010 (la demande de modification), Acadien a projeté de mettre en place la décision de la Commission du 16 juillet, sauf en ce qui concerne la partie lui demandant « d'augmenter le nombre et la fréquence des trajets entre les quatre villes « corridor » de son réseau (Fredericton, Halifax, Moncton et Saint John) ». En conséquence, Acadien a demandé à la Commission de modifier la décision du 16 juillet afin de supprimer l'exigence du « service corridor ». La justification pour cette modification est que, pour la période de janvier à août 2010, la demandeuse a connu une détérioration continue de son achalandage interville et ses revenus sont tels que « la compagnie se trouve financièrement incapable de mettre en place un plus grand nombre de trajets sur ses corridors primaires à ce moment-ci ».¹

Acadien ne recherche pas de réductions de service autres que celles autorisées par la décision de juillet. Elle cherche plutôt à obtenir la permission de ne pas procéder à l'augmentation de service sur certains trajets qu'elle avait planifiés et pour lesquels elle avait obtenu une autorisation.

PROCESSUS

En envisageant le processus à suivre pour la demande de modification, la Commission a pris en considération la nature de la modification recherchée, les éléments probants déposés en appui de la

¹ Lettre de John Stringer à la Commission, 28 septembre 2010.

demande de modification et la récente audience publique en bonne et due forme. Le processus menant à la décision du 16 juillet est décrit en détail dans ce document. Une justification substantielle a été déposée et des sessions et audiences publiques ont été tenues durant plusieurs jours dans trois collectivités néo-brunswickoises.

La Commission a conclu qu'il était approprié d'envisager la demande de modification sous l'approche d'une étude de dossier. La Commission a informé par courrier électronique toutes les parties à l'affaire 2009-018 au sujet de la demande de modification (y compris les pièces justificatives) et a fixé l'échéance au 15 octobre 2010 pour que les parties soumettent leurs commentaires par écrit à l'examen de la Commission au sujet de la demande de modification. Sept parties ont présenté des mémoires à la Commission avant cette échéance.

LES ÉLÉMENTS PROBANTS

En appui de la demande de modification, la demandeuse a présenté des données d'achalandage indiquant que le nombre moyen de passages (par trajet) continue de décliner par rapport aux niveaux de 2008 ; dans certains cas, ce déclin a été important. Sur le circuit 2, par exemple, le nombre moyen de passages pour les trajets 22 et 24 (Rivière-du-Loup à Halifax) a décliné de plus de 50 p. 100 entre 2009 et 2010. Les données indiquent qu'au cumul annuel pour l'ensemble, l'achalandage a décliné de 16,8 p. 100 entre 2009 et 2010 et de 31,6 p. 100 entre 2008 et 2010. De manière tout aussi significative, il n'y a eu d'augmentation d'achalandage pour aucun trajet sur le réseau de circuits d'Acadien au Nouveau-Brunswick. La Commission constate qu'aucune présentation des autres parties n'a contesté le déclin de l'achalandage.

L'impact du déclin de l'achalandage est clairement exprimé dans l'état financier à l'appui. Les recettes du trafic pour 2010 se sont chiffrées à 492 000 \$ (13 p. 100) en deçà de la même période en 2009 (la Commission a approuvé une augmentation tarifaire moyenne de 2 p. 100 en juin 2010). La demandeuse projette qu'aux niveaux d'achalandage actuels, le total des recettes du trafic pour 2010 se chiffrera à 4 836 381 \$, soit 733 000 \$ en deçà des recettes de 2009. Toutefois, la Commission constate également que les recettes prévues pour 2010 seront de 1 million \$ en deçà des estimations présentées à la Commission durant les audiences publiques de mars 2010.

AUTRES PARTIES

Tel qu'on l'a fait remarquer précédemment, la Commission a reçu sept mémoires en réponse à la demande de modification. Bien que la majorité des réactions provenaient de parties qui avaient participé activement à l'instance de mars, la Commission a, en outre, reçu des réactions de la ville de Saint Andrews et de l'Amalgamated Transit Union, section locale 1229, deux groupes qui n'ont pas joué de rôle actif au cours de l'instance précédente.

Bien que la majorité des présentations faisaient valoir des points séparés et distincts, prises collectivement, elles recommandent que la Commission adopte l'une de deux positions concernant la modification :

1. Rejeter la modification et exiger d'Acadien qu'elle mette en place le « service corridor » tel qu'approuvé dans la décision du 16 juillet, ou
2. Suspendre la décision du 16 juillet dans son intégrité et référer l'affaire au ministre des Transports avec une recommandation à l'effet que la province mette en place une nouvelle stratégie des transports incluant des subventions aux transporteurs routiers.

ANALYSE

Dans cette affaire, la Commission s'est vue présenter trois recommandations concurrentielles : mettre en place la décision du 16 juillet dans son intégrité ; mettre en place la décision mais seulement pour l'exigence du « service corridor », ou ; suspendre la décision et faire des recommandations du ministre des Transports en faveur d'un nouveau régime pour les transporteurs routiers.

Dans sa justification, Acadien a présenté à la Commission son bilan financier 2010 à la fin d'août. Tel qu'on l'a fait remarquer précédemment, la situation financière d'Acadien a continué de se détériorer depuis les audiences publiques de mars 2010. En mars, la compagnie prévoyait que, sans aucune modification à ses trajets au Nouveau-Brunswick, les recettes du trafic de 2010 seraient d'environ 5,9 millions \$, et la compagnie subirait une perte de fin d'exercice de 867 000 \$. Dans ses prévisions les plus récentes pour 2010 (basées sur le cumul annuel se terminant en août), la compagnie anticipe que ses recettes du trafic de fin d'exercice seront de 4,8 millions \$, soit 733 000 \$ de moins qu'en 2009, alors que les frais d'exploitation et autres frais demeureront

sensiblement inchangés par rapport à l'année précédente. En 2009, Acadien a affiché une perte de plus de 1,4 million \$, après amortissement et frais d'intérêts. Au cumul annuel – août 2010 – Acadien affiche une perte de 1,25 million \$, après amortissement et frais d'intérêts.) La situation financière du demandeur n'a été mise en doute par aucune des présentations, ni n'a-t-elle été contestée durant l'instance de mars dernier.

La Commission a discuté des pertes financières confrontant Acadien dans la section **ANALYSE** de la décision du 16 juillet. La Commission a exprimé son inquiétude à l'effet que les pertes continues au Nouveau-Brunswick puissent jeter un doute sur les opérations de la compagnie dans cette province. La documentation présentée à l'appui de la demande de modification a augmenté les inquiétudes de la Commission à cet égard.

Bien que le service corridor amélioré autorisé dans la décision du 16 juillet aurait eu sans aucun doute des avantages pour les usagers des transports en commun au Nouveau-Brunswick, ce ne serait pas dans les intérêts de ces usagers d'obliger Acadien à fournir un tel service si Acadien est financièrement incapable de l'offrir.

Bon nombre de présentations ont fait valoir que la Commission devrait suspendre la décision du 16 juillet, demandant à Acadien de desservir ses trajets et son horaire actuels jusqu'à ce qu'une stratégie provinciale soit mise en application. La Commission constate que ce même argument avait été avancé durant l'instance de mars mais qu'il avait été rejeté par la Commission dans la décision du 16 juillet.

« Sur la question des subventions, plusieurs parties ont demandé avec instance à la Commission de maintenir le statu quo et de recommander que le gouvernement provincial subventionne le système d'autocars interurbain. Il n'y a eu aucune justification à l'audience à l'effet que de telles subventions allaient venir et la Commission doit prendre sa décision au sujet de la demande en se basant sur les éléments probants qui lui sont présentés. Cette décision ne peut être reportée en attente d'un changement possible des politiques gouvernementales. »

La Commission arrive à la conclusion que les pertes financières continues d'Acadien et la baisse importante des recettes du trafic sont des motifs impérieux pour que la compagnie n'absorbe pas de dépenses additionnelles qui peuvent être évitées.

Dans la présente demande de modification, Acadien indique qu'elle peut réduire ses dépenses annuelles de 833 600 \$ si elle n'est pas requise de mettre en place le « service corridor » alors

qu'elle met à exécution les autres éléments de la décision du 16 juillet. De plus, la Commission constate que dans les dépôts de demandes financières au cours de l'instance sur les augmentations tarifaires de 2010 (affaire 2010-004), Acadien a prévu une perte de fin d'exercice de 1 257 000 \$ pour 2011, après amortissement et frais d'intérêts. En conséquence, si la Commission devait approuver la modification, même avec les économies de service de lignes projetées, Acadien anticipe toujours une perte de fin d'exercice qui dépassera les 400 000 \$ l'an prochain.

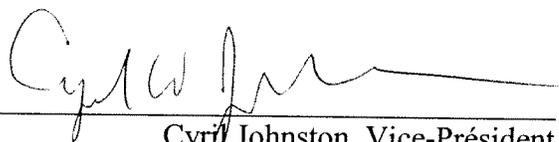
CONCLUSION

La Commission approuve la modification demandée à l'effet qu'Acadien ne soit pas requise d'augmenter le nombre et la fréquence des trajets entre les quatre villes corridors de son réseau néo-brunswickois (Fredericton, Halifax, Moncton et Saint John) tel que spécifié dans la décision de la Commission du 16 juillet. À tous autres égards, la décision du 16 juillet demeure en vigueur. La demandeuse est enjointe de déposer son horaire final auprès de la Commission, en y intégrant les changements approuvés qui précèdent, pas plus tard que trente (30) jours avant la date de mise en application.

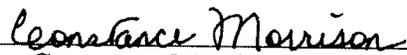
Fait à Saint John, Nouveau-Brunswick, ce 8e jour de décembre 2010.



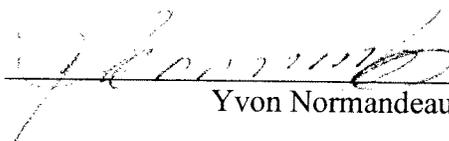
Raymond Gorman, c.r., Président



Cyril Johnston, Vice-Président



Constance Morrison, Membre



Yvon Normandeau, Membre