



DÉCISION

EN L'AFFAIRE CONCERNANT une
demande de permis d'exploitation
d'autobus publics déposée par 100921
P.E.I. Inc. faisant affaires sous le nom
d'Advanced Shuttle Services

5 avril 2012

**COMMISSION DE L'ÉNERGIE ET DES SERVICES PUBLICS
DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

EN L'AFFAIRE CONCERNANT une demande de permis d'exploitation d'autobus publics déposée par 100921 P.E.I. Inc. faisant affaires sous le nom d'Advanced Shuttle Services

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

Raymond Gorman, c.r., président

Cyril Johnston, vice-président

Wanita McGraw, membre

Terry Totten, membre

Ellen Desmond, agente d'audience

Requérant :

100921 P.E.I. Inc. faisant affaires sous le nom de
Advanced Shuttle Services

M. David Anderson

Parties inscrites :

Autocars Acadien SEC

M. Steven Zatzman, c.r.

Amalgamated Transit Union, section locale 1229

M. Glenn Carr

Ministère des Transports

M. Keith Mullin/ procureur
M^{me} Kelly Rodgers-Sturgeon
M. Ahmed Dassouki

Isabelle Hains et Ana Acevedo (Van Angels)

Particulier

New Brunswick Disability Executives Network

M. Lui Greco

Conseil des syndicats des districts scolaires du N.-B. /
Section locale 1253 du SCFP

M^{me} Delalene Harris Foran
M. Richard MacMillan

Robert Mann, pr. phys., Université de Waterloo

Particulier

COMMISSION DE L'ÉNERGIE ET DES SERVICES PUBLICS DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Introduction :

100921 P.E.I. Inc. faisant affaires sous le nom d'Advanced Shuttle Services (ci-après dénommée le « requérant ») s'est adressée à la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick (ci-après dénommée « la Commission ») le 13 décembre 2011 en vue de l'obtention d'un permis d'exploitation d'autobus publics. M. David Anderson est le propriétaire et l'autocariste de 100921 P.E.I. Inc.

Le requérant a fait la demande concernant les éléments ci-après :

le transport de passagers et de leurs bagages dans des bus-navettes avec capacité en sièges de 10 à 14 passagers entre divers points de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick avec le droit de ramasser et déposer des passagers dans les collectivités néo-brunswickoises de Port Elgin, Sackville, Moncton, Salisbury, Sussex, Saint John, Fredericton et Oromocto. Le service sera fourni sur la base de réservations seulement ; et

le transport des passagers et de leurs bagages en tant qu'exploitant de nolisement, à destination, en provenance de, et entre n'importe quels points de la province du Nouveau-Brunswick avec le privilège de s'étendre dans d'autres juridictions et d'en revenir avec l'autorisation de celles-ci.

Cette demande a été publiée dans *La Gazette royale* le 11 janvier 2012. À la suite de cette publication, la Commission a reçu des avis d'opposition de la part de diverses parties, y compris Autocars Acadien SEC, Amalgamated Transit Union – section locale 1229 , le Conseil des syndicats des districts scolaires du Nouveau-Brunswick – section locale 1253 du SCFP, le professeur Robert Mann et Isabelle Hains et Ana Acevedo (les « Van Angels »).

La Commission a, en outre, reçu avis du ministère des Transports et du New Brunswick Disability Executives Network indiquant leur intérêt à suivre cette instance.

Une assemblée de la Commission s'est tenue le 7 février 2012. À ce moment-là, la Commission a examiné la demande avec attention, ainsi que les déclarations d'opposition écrites.

L'article 4 de la *Loi sur les transports routiers (la Loi)* prévoit les facteurs à prendre en considération durant cette rencontre et stipule ce qui suit :

4(4) Une opposition déposée par écrit auprès de la Commission en vertu de l'alinéa (3)c) doit être étudiée par la Commission au moment fixé en vertu de l'alinéa (2)a), et si celle-ci détermine que l'opposition ne démontre pas à sa face même que l'accord de la demande serait donné au détriment des intérêts des usagers des services des transports publics, du développement provincial économique et social, ou encore au détriment du commerce extraprovincial, interprovincial ou international, la Commission doit immédiatement rejeter l'opposition et aviser immédiatement par écrit du rejet de l'opposition la personne qui a déposé l'opposition.

4(5) La Commission doit accorder la demande lors de la réunion mentionnée à l'alinéa (2)a)

(a) lorsqu'aucune opposition n'a été déposée auprès de la Commission et signifiée au requérant conformément au paragraphe (3),

(b) lorsque toutes les oppositions reçues en vertu du paragraphe (3) ont été rejetées aux termes du paragraphe (4), ou

(c) lorsque toutes les oppositions en vertu du paragraphe (3) ont été retirées

et, si de l'avis de la Commission il n'existe pas de motifs suffisants et probables de croire que l'accord de la demande serait donné au détriment des intérêts des usagers des services de transports publics, au développement provincial économique et social ou encore au détriment du commerce intraprovincial, interprovincial ou international.

4(6) Lorsque la Commission n'accorde pas la demande en vertu du paragraphe (5), elle doit immédiatement

(a) fixer les temps et lieu pour l'audition de la demande qui doit être tenue au plus tard le quarantième jour suivant la réunion, sauf si une date ultérieure est demandée par le requérant, et

(b) aviser par écrit des temps et lieu de l'audition toutes les parties à l'audition.

Après avoir pris en considération toute la documentation déposée, la Commission a jugé que les objections avaient à première vue passé le test prescrit dans la législation et qu'une audience serait nécessaire. Une audience a été fixée au 12 mars 2012.

L'octroi des permis d'exploitation d'autobus publics

Il importe, d'entrée de jeu, d'établir le type de permis qui peut être émis par la Commission et à qui ces permis peuvent être accordés.

En termes généraux, la Commission est responsable de l'octroi des permis aux transporteurs routiers dans la province du Nouveau-Brunswick. La *Loi définit un* « transporteur routier » comme une personne qui exploite ou fait exploiter dans la province un autobus public.

Un autobus public

... désigne un véhicule à moteur exploité sur une route par une personne ou pour le compte d'une personne exerçant le commerce de transport soit de passagers, soit de passagers et de marchandises moyennant rémunération ;

Un certain nombre d'exemptions existent dans la législation et il y a une série de situations où un permis d'exploitation d'autobus publics n'est pas requis. Par exemple, la *Loi* ne s'applique pas à un véhicule à moteur utilisé en tant que taxi.

Un taxi se définit comme :

... un véhicule à moteur de six places au plus, à part le conducteur, utilisé pour le transport d'individus moyennant rémunération ;

Dans ces situations où un permis d'exploitation d'autobus publics est requis, la Commission a deux options stipulées à l'article 3(1) de la *Loi*.

L'article 3(1) stipule :

3(1) La Commission peut accorder à toute personne un permis pour exploiter ou faire exploiter des autobus publics sur des itinéraires spécifiés ou concernant des points ou des régions géographiques spécifiés ou encore dans toute la province ; ces services peuvent être **réguliers** ou **irréguliers**.

Bien que les mots « régulier » et « irrégulier » ne soient pas définis dans la *Loi*, la Commission a indiqué dans des décisions précédentes, y compris la décision *Joe Gale et Lisa Gale* en date du 29 octobre 1996 et la décision *Advance Shuttle Service* en date du 30 janvier 2004, qu'un service « régulier » est un service où un transporteur est requis d'exploiter l'autobus selon un horaire établi, entre des points approuvés, qu'il y ait ou n'y ait pas de passagers à bord de cet autobus.

En revanche, un service « irrégulier » a été considéré comme un service « nolisé » requérant qu'une partie unique loue ou réserve l'autobus entier. Le service nolisé ne suit aucun horaire. Le transporteur nolisé se voit normalement accorder un privilège d'exploitation dans une région géographique définie entre n'importe quel point de ladite région.

On trouvera la *décision Gale* et la *décision Advance Shuttle Service* sur le site Internet de la Commission.

Le demande du requérant au sujet d'un « service sur réservation seulement »

Dans ce cas, en plus d'un permis de transport nolisé, le requérant a demandé la possibilité d'offrir un service « porte à porte » sur réservation. Le service projeté ne rencontrait pas les caractéristiques qui auraient indiqué qu'il s'agissait d'un circuit régulier. Dans la majorité des cas, un service régulier inclurait un trajet fixe, des

terminaux fixes et des heures fixes pour le ramassage et le dépôt des passagers.

Compte tenu de sa clientèle cible, le requérant a l'intention de se rendre directement au domicile d'un passager au besoin. Son horaire serait flexible selon le nombre de passagers voyageant n'importe quel jour donné. Si le requérant n'avait qu'un seul client un certain jour, plusieurs arrêts pourraient être éliminés à son horaire. De façon similaire, si le requérant avait un client se rendant à Sussex et aucune réservation passé ce point, le requérant retournerait chez lui sans se rendre à Saint John ou à Fredericton.

En de nombreuses manières, le service tel que projeté ressemblerait davantage au service offert par un taxi. La proposition ne rencontre pas les exigences d'un « service régulier » tel que défini par la Commission.

On notera qu'Advance Shuttle Service a fait une demande semblable en 2004. À ce moment-là, l'entreprise appartenait à, et était exploitée par, Joseph et Karen Sullivan qui avaient l'intention d'offrir leur services sous forme de « billets pré-réservés ». Dans ce cas, la Commission a constaté que le service ne s'inscrivait pas dans les limites de la législation.

Durant la présente audience, on a demandé spécifiquement au requérant de dire ce qui, de son point de vue, avait changé depuis 2004 pour autoriser la Commission à émettre ce type de permis. Le requérant a indiqué que le marché s'était développé et qu'il y avait un intérêt grandissant pour ce service. Le requérant a, en outre, allégué qu'à sa connaissance un autre transporteur routier dénommé Eastlink Door to Door ShuttleExpress Inc. avait reçu une autorisation semblable.

Comme on l'a vu plus haut, la *Loi* autorise uniquement d'accorder un permis à un service de location d'autobus ou à un service nolisé. East Link Door to Door ShuttleExpress Inc. ne s'est pas vu accorder un permis « sur réservation seulement » mais a plutôt l'obligation d'offrir des emplacements de terminaux, des trajets et des tarifs fixes.

Il peut exister un marché pour le type de service projeté par le requérant. Dans sa présentation, M. Greco de Disability Executives Network a indiqué que les membres de cette communauté et ceux qui s'occupent des questions de mobilité auraient avantage à avoir plus d'options pour les déplacements. Néanmoins, la *Loi* sous sa forme actuelle n'autorise pas ce genre de permis hybride.

La demande de permis offrant un service « sur la base de réservations seulement » est refusée. Il est en conséquence non nécessaire d'établir si l'octroi d'un tel permis serait préjudiciable aux intérêts répertoriés dans la *Loi*.

Sécurité de l'équipement

La question de la sécurité est une considération sérieuse pour cette commission. La Commission exige une preuve de propriété, une preuve d'assurance, ainsi qu'une forme de cote de sécurité. La Commission agit en collaboration avec, et s'appuie sur d'autres, organismes et ministères qui exercent également un rôle pour assurer le fonctionnement sécuritaire des véhicules sur les routes néo-brunswickoises.

D'entrée de jeu à l'audience, la Commission a entendu la justification de vive voix de M. Charles O'Donnell, registraire des véhicules à moteur au ministère de la Sécurité publique. C'est ce ministère qui a la responsabilité spécifique d'établir quels sont les véhicules ayant le droit d'utiliser les routes de la province.

M. O'Donnell a indiqué qu'il y a en place un certain nombre de mécanismes pour faire en sorte que les véhicules, tant à usage personnel que commercial, soient exploitables en toute sécurité dans la province. Les autobus sont requis de se soumettre à de fréquentes inspections. Les conducteurs sont requis d'être titulaires d'un permis adéquat. Des inspecteurs peuvent effectuer des vérifications en bord de chemin ou sur place pour s'assurer qu'un véhicule a été bien entretenu.

Pour établir si un véhicule a été fabriqué de façon sécuritaire, M. O'Donnell s'en remet au ministère fédéral des Transports, sauf dans les cas où un véhicule a été modifié, auquel cas un ingénieur professionnel doit inspecter et approuver les modifications.

Dans le présent cas, M. O'Donnell a clairement indiqué que le gouvernement du Nouveau-Brunswick n'interdit pas l'utilisation des fourgonnettes de 15 passagers au moment présent. Bien que le ministère de l'Éducation ait pris une décision de principe au sujet de l'emploi de ces véhicules pour le transport des étudiants, il n'existe aucune autre interdiction législative ou réglementaire.

Ces éléments probants ont eu beaucoup d'importance durant l'instance car de nombreuses oppositions déposées à la Commission soulevaient la question de la sécurité des fourgonnettes que le requérant a l'intention d'utiliser pour son service. Les Van Angels, en particulier, ont fait une présentation détaillée et exhaustive au sujet de la sécurité de ces véhicules. Les Van Angels ont également présenté une justification de vive voix confirmant que l'utilisation de ces véhicules était présentement à l'étude au ministère fédéral des Transports et que les résultats de cette étude devraient être publiés au cours des prochains mois.

Bien que la Commission soit sensible à la préoccupation soulevée par les Van Angels, la responsabilité spécifique d'établir quels sont les véhicules suffisamment sécuritaires pour être autorisés sur les routes néo-brunswickoises appartient au ministère de la Sécurité publique. La Commission s'appuie sur les renseignements et les éléments probants de M. O'Donnell, qui est bien placé pour conseiller la Commission à propos de la position du gouvernement sur ces enjeux.

Étant donné que le ministère de la Sécurité publique, s'appuyant sur le ministère fédéral des Transports, autorise l'usage de ces véhicules au Nouveau-Brunswick, la Commission ne refusera pas d'accorder un permis au requérant sur ce motif.

Le demande de permis de transport nolisé du requérant

Dans le cadre de sa demande, le requérant a également fait la demande d'un permis de transport nolisé.

Pour l'examen de cette requête, la Commission est guidée par l'article 4 de la *Loi* lequel stipule, en partie, ce qui suit :

4(9) Après étude de la preuve et des soumissions présentées lors de l'audition, la Commission doit accorder la demande sauf lorsqu'il a été démontré sur la balance des probabilités que l'accord d'un permis serait donné au détriment des intérêts des usagers des services de transport public, du développement provincial économique et social, ou encore au détriment du commerce intraprovincial, interprovincial ou international.

Comme on l'a vu plus haut, le fardeau incombe aux opposants de démontrer que, sur la prépondérance des probabilités, l'octroi de ce permis serait préjudiciable.

Dans le présent cas, la Commission n'a pas été persuadée par des éléments probants convaincants à l'effet que la délivrance d'un permis de transport nolisé serait préjudiciable aux intérêts énoncés à l'article 4(9) de la *Loi*.

La Commission n'est pas convaincue que l'octroi d'un permis de transport nolisé serait préjudiciable soit aux usagers des transports publics soit au développement économique ou social. En conséquence, le requérant se verra accorder un permis de transport nolisé, avec prise d'effet au 5 avril 2012.

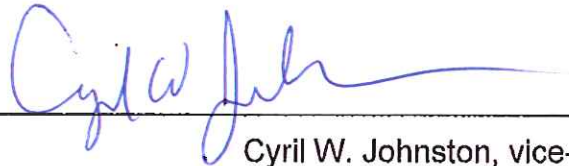
Conclusion

En résumé, la demande de permis pour un service « régulier » sur la base de réservations est refusée du fait qu'elle est hors de la portée de la *Loi*, et la requête de permis de transport nolisé est accordée.

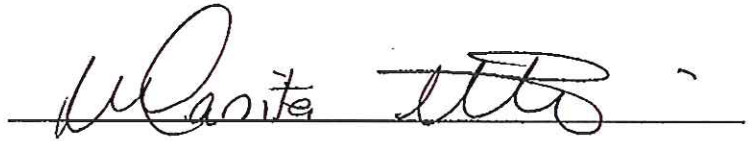
FAIT en la ville de Saint John, Nouveau-Brunswick, en ce 5^e jour d'avril 2012.



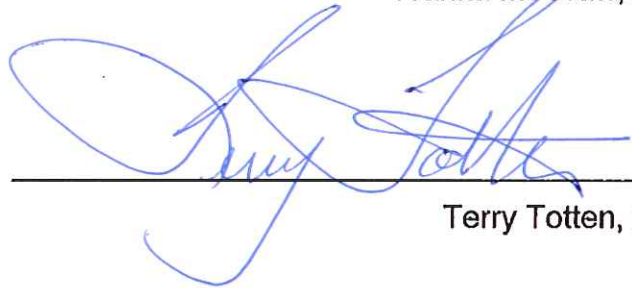
Raymond Gorman, c.r., président



Cyril W. Johnston, vice-président



Wanita McGraw, membre



Terry Totten, membre