



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, February 20, 2002

Issue No. 22

Third and fourth meetings on:
The examination of issues facing the
intercity busing industry

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 20 février 2002

Fascicule n° 22

Troisième et quatrième réunions concernant:
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du
transport interurbain par autocar

TÉMOINS:
(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, P.C.	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Spivak was substituted for that of the Honourable Senator Atkins (*February 18, 2002*).

The name of the Honourable Senator Forrestall was substituted for that of the Honourable Senator Spivak (*February 20, 2002*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver
et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, c.p.	LaPierre
(or Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement du Sénat, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Atkins (*le 18 février 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Forrestall est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (*le 20 février 2002*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONTREAL, Wednesday, February 20, 2002
(34)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:15 a.m., in Montreal, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Oliver and Phalen (7).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity bus industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:*From Intercar:*

Hugo Gilbert, Director General;

Romain Girard, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners Association.

From Kéroul:

André Leclerc, Director General;

Johanne St-Martin, Transport-Development Assistant.

The witnesses from Intercar and from Kéroul made a presentation and answered questions.

At 11:07 a.m., the committee suspended.

At 11:15 a.m., the committee resumed.

From Solidarité rurale du Québec:

Jean-Pierre Fournier, member of the executive;

Anne-Marie Rainville, Director of Public Affairs.

The witnesses from Solidarité rurale du Québec made a presentation and answered questions.

Kéroul, Solidarité rurale du Québec and Intercar submitted a brief.

At 12:10 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

MONTRÉAL, le mercredi 20 février 2002
(34)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 15, à Montréal, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Oliver et Phalen (7).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

TÉMOINS:*D'Intercar:*

Hugo Gilbert, directeur général;

Romain Girard, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec.

De Kéroul:

André Leclerc, directeur général;

Johanne St-Martin, adjointe au développement-transport.

Les témoins d'Intercar et de Kéroul font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 07, le comité suspend ses travaux.

À 11 h 15, le comité reprend ses travaux.

De la Solidarité rurale du Québec:

Jean-Pierre Fournier, membre de l'exécutif;

Anne-Marie Rainville, directrice des affaires publiques.

Les témoins de la Solidarité rurale du Québec font une déclaration et répondent aux questions.

Les organismes Kéroul, Solidarité rurale du Québec et Intercar présentent un mémoire.

À 12 h 10, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ

MONTREAL, Wednesday, February 20, 2002
(35)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:09 p.m., in Montreal, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Oliver and Phalen (7).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:

From Transport 2000 Quebec:

Normand Parisien, Director, Coordinator;

Richard Beaulieu, Researcher, Transportation Economics.

From the Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:

André Brunet, Member of the Executive Council;

Martine Rioux, Development Officer.

From the Quebec Bus Owners Association:

Romain Girard, Executive Vice-President.

From Motor Coach Canada Inc.:

Roger Gervais, President.

From the Canadian Bus Association:

Sylvain Langis, President.

From the Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, President.

It was agreed — That the following budget application for legislation be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 37,300
Transportation and Communications	\$ 31,900
Other Expenditures	\$ 700
Total	\$ 69,900

MONTRÉAL, le mercredi 20 février 2002
(35)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 09 à Montréal sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Oliver et Phalen (7).

Sont présents: Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

TÉMOINS:

De Transport 2000 Québec:

Normand Parisien, directeur coordonnateur;

Richard Beaulieu, chercheur en économie des transports.

Du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:

André Brunet, membre du Conseil exécutif;

Martine Rioux, agente de développement.

De l'Association des propriétaires d'autobus du Québec:

Romain Girard, vice-président exécutif.

De Motor Coach Canada inc.:

Roger Gervais, président.

De l'Association canadienne de l'autobus:

Sylvain Langis, président.

De l'Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, président.

Il est convenu — Que la demande de budget suivante relative à l'examen de la loi est approuvée aux fins de présentation au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	37 300 \$
Transport et communications	31 900 \$
Autres dépenses	700 \$
Total	69 900 \$

It was agreed — That the following budget application for its Special Study be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$ 16,200
Transportation and Communications	\$ 52,525
Other Expenditures	\$ 2,000
Total	\$ 70,725

The witnesses from Transport 2000 Quebec and Conseil regional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue made a presentation and answered questions.

At 2:25, the committee suspended.

At 2:35, the committee resumed.

The witnesses from the Quebec Bus Owners Association, Motor Coach Canada, the Canadian Bus Association and the Ontario Motor Coach Association made a presentation and answered questions.

The Canadian Bus Association, Motor Coach Canada, the Ontario Motor Coach Association, the Quebec Bus Owners Association and the Conseil regional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue submitted a brief.

At 3:50 p.m., It was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du comité,
Michel Patrice
Clerk of the Committee*

Il est convenu — Que la demande de budget suivante relative à l'étude spéciale est approuvée aux fins de présentation au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration:

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et spéciaux	16 200 \$
Transport et communications	52 525 \$
Autres dépenses	2 000 \$
Total	70 725 \$

Les témoins de Transport 2000 Québec et du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue font une présentation et répondent aux questions.

À 14 h 25, la séance est suspendue.

À 14 h 35, la séance reprend.

Les témoins de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, de Motor Coach Canada, de l'Association canadienne de l'autobus et de Ontario Motor Coach Association font une présentation et répondent aux questions.

L'Association canadienne de l'autobus, Motor Coach Canada, l'Ontario Motor Coach Association, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue remettent un mémoire.

À 15 h 50, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

MONTREAL, Wednesday, February 20, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:15 a.m. to examine issues facing the intercity bus industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: The Standing Senate Committee on Transport and Communications is meeting this morning in Montreal. We are examining issues facing the intercity bus industry. I would like to welcome the witnesses, observers and committee members who are present at these public hearings. I am particularly pleased to be chairing these public hearings in the province that I represent in the Senate.

Montreal is an important city. This is the second largest city in the country and, historically, the transportation hub of Canada and therefore the ideal place for examining both the evolution of transportation and changes the State and the private sector can make in order to meet new and changing needs.

The Transport Minister, Mr. Collenette, asked our committee to undertake this study. We began our hearings last week, in Ottawa. Tomorrow we will be hearing witnesses in Halifax and then we will go to Vancouver, Calgary and Toronto next month. We will be reporting the findings of our study to the Senate by the end of 2002.

Our research is already underway and we have also benefited from the work done by many committees, from studies undertaken by the federal government and several provinces as well as from reports produced by other countries. However, it is important that we hear what the public wants to tell us and this why we are here today.

People investigating the transportation sector at times get sidetracked by a carrier's operational or even equipment problems or focus on the advantages of various regulations before really understanding what it is that transportation users really want.

In our opinion, our primary mandate is to understand the wishes, the needs of bus users and what economists call "the demand." After all, providing good service to the users is what carriers are all about. Once the demand has been well understood, we feel that it will be much easier to design the required services and to regulate the sector appropriately, if needed.

TÉMOIGNAGES

MONTRÉAL, le mercredi 20 février 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 15 pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce matin à Montréal. Nous faisons l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins, aux observateurs et aux membres du comité qui sont présents à ces audiences publiques. Je suis particulièrement heureuse de présider ces audiences publiques dans la province que je représente au Sénat.

Montréal est une ville importante. On dit que c'est la deuxième plus grande ville du pays et la plaque tournante historiquement du transport au Canada, et donc l'endroit idéal pour considérer à la fois l'évolution du contexte du transport et les changements que l'État et le secteur privé peuvent apporter, afin de répondre à des besoins nouveaux et changeants.

On sait que le ministre des transports, M. Collenette, a demandé à notre comité d'entreprendre cette étude. Nous avons commencé nos audiences la semaine dernière, à Ottawa. Demain, nous entendrons des témoins à Halifax. Et nous irons à Vancouver, Calgary et Toronto le mois prochain. Nous déposerons les résultats de notre étude devant le Sénat avant la fin de 2002.

Nous avons déjà entamé nos recherches et nous avons aussi tiré profit des travaux de nombreuses commissions, des études qui sont réalisées par le gouvernement fédéral, des études sur le sujet faites par un bon nombre de provinces, ainsi que des rapports qui ont été produits à l'étranger. Cependant, il est essentiel que nous entendions ce que le public souhaite nous dire, et voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Il arrive, lors des études sur les transports, que ceux qui font enquête se laissent prendre par des problèmes opérationnels et même par des questions d'équipement d'un transporteur ou bien ils s'attachent aux avantages des diverses réglementations avant de bien comprendre ce que les usagers du transport veulent vraiment.

À notre avis, notre mandat premier consiste à comprendre les désirs, les besoins des usagers du transport par autocar et ce que les économistes appellent «la demande». Après tout, je pense bien que servir les usagers est la raison même de l'existence des transporteurs. Nous croyons aussi que, si le volet de la demande est bien compris, il sera beaucoup plus facile de concevoir les services en conséquence et de réglementer le secteur de façon convenable, si nécessaire.

Concerns pertaining to equipment, competition and administrative priorities should be examined bearing the following question in mind: What does the user want?

Before hearing the first witness, I would like to summarize, in a few words, why we were asked to undertake a study on intercity bus transportation.

The problem resides in the fact that fewer people are travelling by bus. Some people say that there has been a constant decrease and others deny that this is so. We use the expression “decline in bus transportation.” This situation is troubling, because the bus is an important aspect of the passenger-transportation system. The bus can go just about anywhere. The bus is ecologically friendly and, in the past, it was not very costly.

Here are a few explanations for this decline: it may be that people are travelling more often by car; it may be that there are more people living in the big cities; and it may also be that government regulation is too cumbersome and varies too much from one province to the next.

These are the points that we are trying to clarify and that we will be trying to clarify in the weeks and months that lie ahead before submitting our report and recommendations to the Transport Minister as requested. This will be done by the end of the year.

Each witness will make his presentation. We will ask questions following each presentation. We would also like to add that there are some key questions which we would like to have answered, questions which are on our website.

This morning we have representatives from Intercar: Mr. Hugo Gilbert, Director General, and Mr. Romain Girard, Executive Vice-President of the Association des propriétaires d'autobus du Québec (Quebec Association of Bus Owners).

Mr. Romain Girard, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners Association: Madam Chair, as the director of the Quebec Bus Owners Association, I would like to wish you a warm welcome to Quebec.

My role here this morning — you have probably seen that I will be coming back to testify this afternoon along with other associations — is to provide support to Intercar, an important regional business in Quebec, one that is diversified and involved in its association. The purpose of the presentation is to give you a good understand of the various sectors of a business and the ties it has with the population it serves.

During Mr. Gilbert's presentation, I will be beside the table in order to identify the itineraries and the routes that he will be describing to you in exact terms.

Mr. Hugo Gilbert, Director General, Intercar: Group Intercar thanks the Standing Senate Committee on Transport and Communications for inviting us to these hearings. Our organization is proud to contribute to this study.

Intercar began in 1959, in Laterrière, a town near Chicoutimi. It was founded by Saguenay businessman Georges Gilbert, who began by providing school bus service to the small community of

Les préoccupations concernant le matériel, la concurrence et les priorités administratives devraient être vues à la lumière de la question que nous nous posons tous: que veut l'utilisateur?

Avant d'entendre le premier témoin, je résumerai en quelques mots pourquoi on nous demande une étude du transport interurbain par autocar.

Le coeur du problème, c'est que la clientèle du transport par autocar est en diminution. Des gens disent qu'il y a une diminution constante et d'autres le nient. On utilise l'expression «déclin du transport par autocar». C'est troublant, parce que l'autocar est un élément important du système de transport de passagers. L'autocar peut aller à peu près partout. L'autocar est écologique et, par le passé, il était peu coûteux.

Voici quelques explications au sujet de ce déclin: il se peut que la population voyage davantage en voiture; il se peut que la population vive davantage dans les grandes villes; et il se peut aussi que la réglementation gouvernementale soit trop lourde et qu'elle varie trop d'une province à l'autre.

Ce sont ces points que nous cherchons à découvrir et que nous chercherons à découvrir dans les semaines et les mois qui viennent, avant de remettre notre rapport et nos recommandations au ministre des Transports tel qu'il nous l'a demandé, et ce, d'ici la fin d'année.

Chaque témoin fera sa présentation. Des questions suivront après chaque présentation. Nous aimerions aussi ajouter qu'il y a des questions clés auxquelles nous souhaitons répondre, des questions qui figurent sur notre site Web.

Ce matin nous avons devant nous des représentants d'Intercar: M. Hugo Gilbert, directeur général, et M. Romain Girard, vice-président exécutif de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec.

M. Romain Girard, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec: Madame la présidente, à titre de directeur de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, je vous souhaite chaleureusement la bienvenue au Québec.

Mon rôle ce matin, — vous avez probablement vu que je reviens témoigner cet après-midi avec d'autres associations — en est un de soutien à Intercar, une entreprise régionale d'importance au Québec, diversifiée, impliquée dans son association. La présentation a comme objectif de vous faire comprendre les divers volets, la réalité d'une entreprise et le lien qu'elle a avec la population qu'elle dessert.

Pendant la présentation de M. Gilbert, je serai à côté du tableau pour identifier les itinéraires et les parcours dont il vous parlera avec exactitude.

M. Hugo Gilbert, directeur général, Intercar: Le groupe Intercar remercie le Comité sénatorial des transports et des communications de son invitation à ses audiences. En tant qu'entreprise, nous sommes très fiers de contribuer à cette étude.

Intercar a commencé en 1959, à Laterrière, ville voisine de Chicoutimi. L'homme d'affaires saguenéen, Georges Gilbert, est à l'origine de l'entreprise. Son premier service a été de desservir avec

Laterrière. Shortly thereafter, Mr. Gilbert decided to launch a daily shuttle service between Laterrière and Chicoutimi, which was the nearest big city. By providing this service to the community, Mr. Gilbert made intercity transportation part of Intercar's service.

Over the years, thanks to his acquisitions and the help of his son Jasmin, Intercar became an important player in bus service throughout the Saguenay-Lac-Saint-Jean region.

In 1989, Intercar had 100 school buses and 25 long-haul coaches. The following year, Intercar acquired routes belonging to Voyageur between the Quebec City-Baie-Comeau and Quebec City-Chicoutimi regions. In 1998, after a number of other transactions in the school sector and the construction of a major operations centre in Quebec City, Intercar started developing a new niche: paratransit services for persons with disabilities or in need of assistance.

I now represent the third generation of our family to be with the company, having joined it in 1995. As the managing director since 1997, I now assist my father, Jasmin.

We now own, in 2002, nearly 400 vehicles: 350 school buses and paratransit vehicles and 50 intercity and charter coaches. Our growth is the result of our diversification into different modes of transportation and our unwavering desire to expand our services to connect with any town or city near the ones we already serve.

This means that, today, Intercar is active in school, intercity and charter transportation as well as paratransit, in a territory ranging from Quebec City in the south to Dolbeau in the west, Havre-Saint-Pierre in the east and Chibougamau in the north.

To get a better idea of Intercar's operations, I would like you to take a look at the map which is on my left. Everything in orange represents territory served by Intercar.

Starting on the right, you see the North Shore, from Havre-Saint-Pierre to Sept-Îles, Baie-Comeau, Tadoussac, La Malbaie and Quebec City. We provide intercity bus service on this territory and we also lease long-haul coaches.

A little bit more towards the centre, you can see the city of Saguenay. This is where the business first started and this is also where we provide intercity service originating on the North Shore, in Quebec City, in Lac-Saint-Jean and Chibougamau. We also have a large charter coach fleet. In addition, we have contracts to provide school busing, with the Rives du Saguenay and Jonquière school boards. Finally, we have the contract to provide paratransit on behalf of the local mass transit company.

More to the left, in Lac-Saint-Jean and Chibougamau, we of course provide the intercity network and we also have a vehicle leasing service.

un autobus scolaire la petite communauté de Laterrière. Peu de temps après, M. Gilbert a décidé d'instaurer un système quotidien de navette entre Laterrière et Chicoutimi, qui était la grande ville voisine de Laterrière. En offrant ce service à la communauté, M. Gilbert venait ajouter le service de transport interurbain à Intercar.

Ensuite, à travers les années et au gré des acquisitions, avec l'aide de son fils Jasmin, Intercar est devenue un joueur important dans le domaine de l'autobus partout au Saguenay-Lac-Saint-Jean et même au Québec.

En 1989, Intercar possédait 100 véhicules scolaires et 25 véhicules long courrier. L'année suivante, Intercar fit l'acquisition des routes détenues par Voyageur pour les liaisons Québec-Baie-Comeau et Québec-Chicoutimi. Après quelques autres transactions dans le secteur scolaire et la construction d'un centre d'opérations important à Québec, nous avons développé, en 1998, un nouveau créneau, soit le transport adapté offert aux personnes handicapées et aux gens en perte d'autonomie.

Je représente la troisième génération dans l'entreprise depuis 1995. À titre de directeur général depuis 1997, je seconde mon père, Jasmin.

En 2002, nous possédons près de 400 véhicules, dont 350 pour le transport scolaire et le transport adapté, et 50 pour le transport interurbain et nolisé. La croissance d'Intercar est le résultat de la diversification des modes de transport dans l'entreprise et de la préoccupation constante de desservir toute municipalité voisine de celles que nous desservons déjà.

Ceci se traduit aujourd'hui par la présence d'Intercar dans le transport scolaire, dans le transport adapté, dans le transport nolisé et dans le transport interurbain, et ce, sur un territoire allant de Québec au sud, jusqu'à Dolbeau à l'ouest, Havre-Saint-Pierre à l'est, et Chibougamau au nord.

Pour mieux comprendre le fonctionnement d'Intercar, j'aimerais que vous regardiez la carte qui est à ma gauche. Tout ce qui est en orange est le territoire desservi par Intercar.

Si on commence par la droite, on voit la Côte-Nord, de Havre-Saint-Pierre en passant par Sept-Îles, Baie-Comeau, Tadoussac, La Malbaie et Québec. Sur ce territoire, nous assurons le service interurbain, et nous offrons aussi à la population la location de véhicules long courrier.

Un peu plus vers le centre, nous voyons la ville du Saguenay. C'est là que l'entreprise est née et c'est là aussi que nous offrons des services interurbains en provenance de la Côte-Nord, en provenance de Québec et aussi en provenance du Lac-Saint-Jean et de Chibougamau. Nous avons aussi une importante flotte d'autobus nolisés. Nous avons aussi des contrats scolaires que nous opérons avec les commissions scolaires des Rives du Saguenay et de la Jonquière. Et finalement, nous avons le contrat du transport adapté avec la Société de transport en commun sur place.

Plus à la gauche, au Lac-Saint-Jean et Chibougamau, nous assurons, bien entendu, le réseau interurbain et nous offrons aussi la location de véhicules à la population.

In Quebec City, we have had a major operation centre since 1990. We provide intercity transportation to Lac-Saint-Jean, the North Shore and the Saguenay. We also lease vehicles and we have school bus and paratransit contracts with the Découvreurs and Capitale School Boards.

We have a varied clientele base in this territory. In the paratransit sector, Intercar transports nearly 72,000 people who are disabled or in need of assistance every year. In the school board transportation sector, Intercar carries 22,000 children to school every morning. Indirectly, the parents, school administrations and school board officials are our clients as well. The schools in the region also use our school bus services for students' educational and sports trips. Through its school contracts, the company is proud to contribute to the education and development of young people throughout its service area.

In the area of charter transportation, we estimate that nearly 200,000 people use our charter services every year.

As regards intercity transportation, in the course of its 40-year history, Intercar has succeeded in developing a very substantial clientele base in this sector. Here is a description of this sector.

First of all, we have our discount customers. In these areas, Intercar offers discounts of between 25 per cent and 50 per cent to its customers. Children under the age of 11 travel at half-fare. Seniors over 60 and students are entitled to a 25 per cent discount. Those who purchase a same-day return ticket benefit from a 25 per cent reduction and those who purchase a 10-day return ticket receive a 15 per cent reduction.

As a result of an agreement between the Office des personnes handicapées du Québec (Office of Persons with Disabilities), the ministère des Transports du Québec (the Quebec Department of Transport) and the Association des propriétaires d'autobus du Québec (Quebec Bus Owners Association), persons with disabilities who have a valid personal aid pass may have a companion travel with them at no cost throughout the Quebec intercity system. Information on this program can be found at the end of the brief. We have even included a personal aid pass for each of you.

Intercar also provides a program that enables unaccompanied children between the ages of 8 and 11 to be placed under the care of the driver at both the start and end of the trip. Parents wishing to use this service must complete and sign a form. We estimate that we transport nearly 5,000 unaccompanied children annually. We have also attached an example of the form to this brief.

We also have clients in the hospital services network. Intercar has specific agreements with most of the hospitals and CLSCs to transport persons undergoing medical examinations outside their home region. Patients present themselves at the wicket at one of our bus terminals in order to pick up a pre-prepared ticket.

Finalement, à Québec, nous avons un centre d'opérations important depuis 1990. Nous assurons le transport interurbain vers le Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord et le Saguenay. Nous offrons aussi la location de véhicules et nous avons des contrats de transport scolaire et adapté avec les commissions scolaire des Découvreurs et de la Capitale.

Sur tout ce territoire, nous avons plusieurs clientèles différentes. Au niveau du transport adapté, chaque année, Intercar transporte près de 72 000 personnes handicapées ou à mobilité restreinte. Au niveau du transport scolaire, chaque matin, Intercar transporte 22 000 élèves à leurs écoles. Par ricochet, les parents, les directions d'écoles et les responsables des commissions scolaires sont aussi nos clients. Les écoles de la région requièrent aussi nos services de transport scolaire pour les sorties éducatives et sportives de leurs élèves. L'entreprise, de par ces contrats scolaires, est fière de contribuer à l'éducation des jeunes et à leur développement, et ce, partout sur son territoire.

Au niveau du transport nolisé, nous estimons à environ 200 000 le nombre de personnes utilisant nos services nolisés à chaque année.

Finalement, au niveau du transport interurbain, il est évident qu'au cours des 40 dernières années, Intercar a réussi à développer une clientèle plus qu'intéressante dans le secteur interurbain. En voici une description.

Premièrement, nous avons nos clients à escompte. Sur ces territoires, nous offrons des rabais à notre clientèle variant de 25 p. 100 à 50 p. 100. Les enfants âgés de moins de 11 ans bénéficient du demi-tarif pour le transport régulier. Les personnes âgées de plus de 60 ans ainsi que les étudiants ont droit à un escompte de 25 p. 100. Les usagers utilisant un aller-retour dans la même journée voient le coût de leur billet diminuer de 25 p. 100, et ceux qui reviennent dans les dix jours, de 15 p. 100.

De plus, grâce à une entente entre l'Office des personnes handicapées du Québec, le ministère des Transports du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, les personnes handicapées qui possèdent une carte à l'accompagnement valide peuvent bénéficier d'un accompagnateur voyageant gratuitement, et ce, à la grandeur du réseau interurbain québécois. Vous trouverez de l'information concernant ce programme à la fin du mémoire. Nous avons même inclus une carte à l'accompagnement pour chacun de vous.

Intercar offre aussi un programme permettant aux enfants âgés de huit à onze ans et voyageant seuls d'être pris en charge par le conducteur du véhicule au départ ainsi qu'à l'arrivée. Tout le processus est supporté par un formulaire que les parents doivent remplir et signer. Nous estimons transporter près de 5 000 enfants voyageant seuls annuellement. Nous avons aussi joint au présent mémoire un exemplaire du formulaire.

Nous avons aussi une clientèle du réseau hospitalier. Intercar possède des ententes bien spécifiques avec la plupart des hôpitaux et des CLSC pour le transport des personnes qui doivent subir des examens médicaux en dehors de la région où elles habitent. Le patient se présente au guichet d'un de nos terminus et son billet déjà préparé lui est remis.

We also have a substantial Amerindian client base. Intercar serves a number of Amerindian clients in its area and you can find the client list in the brief. We estimate that we transport 10,000 Amerindian clients annually in our territory.

We also offer some packages. Our most popular package is the Rout-Pass. With this pass, which is sold throughout Canada and Europe, people can travel anywhere within the Quebec and Ontario system for a single price using the regularly scheduled intercity system.

In addition, Intercar has special agreements and I will mention only a few of them. The Jonquière CEGEP uses Intercar's services to enable students to visit their families during major holidays and then travel back once the holidays are over as part of our charter trip service which is run in addition to our regular schedule.

Throughout its system, Intercar helps police with the "Young Runaways" program. When the police find a young runaway from our region, transportation is made available at no charge on one of our vehicles.

Intercar serves the Port-Cartier Penitentiary by providing transportation for families and friends visiting inmates and for prisoners released at the end of their sentence. For nearly two years, this clientele has been transported on the intercity system.

Intercar transports over 200,000 persons annually on its intercity system: 115,000 are carried between Saguenay and Quebec City; 50,000 between the North Shore and Quebec City and 35,000 between Lac-Saint-Jean and Quebec City and within the Lac-Saint-Jean area.

We like to say that every passenger is important.

Obviously, in order to transport all these people, we need a big fleet. Intercar's fleet of buses comprises three types of vehicles. We have 47 long-haul vehicles, which provide intercity and charter transportation, and a fleet of 350 vehicles used for paratransit and school busing. All three vehicle categories include vehicles that provide varying degrees of luxury and vehicles adapted to meet the needs of our disabled clientele.

Safety is paramount, a *sine qua non* condition for all decisions pertaining to vehicle maintenance, driver competency and scheduling. Moreover, after a comprehensive review of our operations and activities and following hearings, the Commission des transports du Québec (Quebec Transport Commission) confirmed that our safety rating would remain unchanged.

Safety is not something you can improvise in a business like ours. To guarantee safety, the company has developed policies on hiring, defensive driving and stringent vehicle maintenance training for mechanics.

Nous avons aussi une forte clientèle amérindienne. Intercar dessert sur son territoire plusieurs clientèles amérindiennes, et vous en trouverez la liste dans le mémoire. Nous estimons à 10 000 le nombre d'Amérindiens transportés annuellement sur notre territoire.

Nous offrons aussi quelques forfaits. Le plus populaire des forfaits que nous proposons à notre clientèle est le forfait «Rout-Pass». Ce forfait, vendu partout au Canada et en Europe, permet à l'utilisateur de voyager à la grandeur du réseau québécois et ontarien pour un seul et même prix, et ce, sur le réseau interurbain régulier sur horaire.

Intercar possède aussi des ententes spécifiques. Je n'en mentionnerai que quelques unes: le cégep de Jonquière utilise les services d'Intercar afin de permettre aux étudiants de visiter leur famille lors de congés importants ainsi que le retour à la fin de ces congés, et ce, dans le cadre de voyages nolisés effectués en supplément de nos horaires réguliers sur nos parcours.

Intercar aide les policiers à la grandeur de son réseau avec le programme «Jeune fugueur». En effet, quand ces policiers retrouvent un jeune fugueur de notre région, le transport lui est offert gratuitement jusque chez lui à bord de nos véhicules.

Intercar dessert le Pénitencier de Port-Cartier pour le transport des familles ou amis qui visitent les détenus, ainsi que les prisonniers remis en liberté. Depuis bientôt deux ans, le transport de cette clientèle se fait par transport interurbain.

Intercar transporte plus de 200 000 personnes annuellement sur son service interurbain à la grandeur de son réseau: 115 000 sont transportées entre le Saguenay et Québec; 50 000 entre la Côte-Nord et Québec, et 35 000 entre le Lac-Saint-Jean et Québec, et également à l'intérieur de la région du Lac-Saint-Jean.

Nous nous plaisons à dire que chaque passager est important.

Il est évident que pour transporter tous ces gens, nous avons besoin d'une flotte importante. La flotte d'Intercar est composée de trois types de véhicules. Nous avons 47 véhicules long courrier, qui servent au transport interurbain et nolisé, et une flotte de 350 véhicules, qui servent au transport adapté et au transport scolaire. Dans chacun des trois types de véhicules, on peut retrouver des catégories plus ou moins luxueuses ou même des véhicules adaptés à nos clientèles handicapées.

La sécurité est un objectif indiscutable, une condition *sine qua non* de toutes nos décisions relatives à l'entretien des véhicules, à la compétence des conducteurs et au respect des horaires. D'ailleurs, après une étude approfondie de nos opérations et de nos activités, et après avoir été entendus en audience, la Commission des transports du Québec nous a confirmé le maintien de notre cote de sécurité.

La sécurité dans une entreprise comme la nôtre ne s'improvise pas, et pour être capable de la garantir, l'entreprise a procédé à l'élaboration de politiques d'embauche, de formation préventive des conducteurs, et de formation rigoureuse des mécaniciens pour l'entretien des véhicules.

As a result of the expertise it has acquired since 1959, Intercar is one of the most respected companies in Quebec for its maintenance and training programs and for its leadership role in the area of safety. Intercar is committed to transporting clients safely in the communities it serves and will make no compromises where safety is concerned.

Although Intercar transports thousands of passengers each year and the company is a public transportation leader in Quebec, there are problems that we feel you should be made aware of.

First of all, let us take the example of the Natashquan-Havre-Saint-Pierre route. Several years ago, Intercar tried to introduce an intercity service for the population of Natashquan, which had requested a public transportation service from our company. After only one year of operation and a loss of several thousand dollars, the service was discontinued due to poor ridership. Today, as at that time, only a subsidy from the municipalities or the Government of Quebec or Canada would make it possible to reintroduce this service needed by the population.

Such a service is particularly necessary given the air transportation services available in the area. In the meantime, the communities have no access to public transportation which will enable them to avail themselves of services to which they are entitled. They must wait. How can this service be made available? Will the Government of Canada work with us to find a solution for the area?

Now let us take a look at the Saint-Félicien-Chibougamau route, which is in Lac-Saint-Jean. Intercar took over following the bankruptcy of the transportation company operating in this corridor to provide services to the people of Chibougamau. After three years, we recognized that, without cross-subsidization of our basic network, we would not be able to operate this route and provide public transportation to the community of Chibougamau. Is the Government of Canada willing to acknowledge this situation and assure us that cross-subsidization will continue to be an option?

Now let us look at the abandonment of service on the east shore of Lac-Saint-Jean. Until 1994, Intercar operated the link between Alma and Dolbeau via Péribonca. Owing to poor ridership and lack of profitability, we had to discontinue the service. Since then, no other transportation company has taken over, be it with minibuses, taxis or school buses. If our basic network is threatened and cross-subsidization ceases to be available, will our remote regions lose their public transportation services, thereby confining their populations to their region? One possible solution might be to combine services. A number of municipalities are presently working on this in their area.

What can the federal government do to complement the Quebec government's action?

There are a few areas in our network that are in competition with carriers providing charter-type services to client groups. Intercar has and continues to operate a number of vehicles as

L'expertise développée depuis 1959 fait d'Intercar une des entreprises les plus respectées à la grandeur du Québec pour ses processus d'entretien et de formation ainsi que pour son leadership en matière de sécurité. Nous avons à coeur de transporter nos clients des communautés que nous desservons en toute sécurité, et Intercar ne veut en aucun temps négliger cette responsabilité.

Même si nous transportons des milliers de personnes chaque année et que l'entreprise est un leader québécois de transport collectif, quelques inquiétudes doivent être soulevées.

Prenons d'abord le trajet Natashquan-Havre-Saint-Pierre. L'entreprise a tenté, il y a de cela quelques années, d'instaurer un service interurbain afin de desservir la population de Natashquan, qui avait requis l'instauration d'un service de transport en commun auprès de notre entreprise. L'expérience fut abandonnée après un an d'opération et plusieurs milliers de dollars perdus, faute d'un achalandage suffisant. Aujourd'hui, comme à l'époque, seule une subvention provenant des municipalités et/ou du gouvernement du Québec ou du gouvernement du Canada permettra de réinstaurer le service requis par la population.

Cela est d'autant plus nécessaire quand on regarde le niveau de service du transport aérien en régions. Entre-temps, les communautés n'ont accès à aucun transport public leur permettant d'utiliser des services auxquels ils ont droit. Ils doivent donc patienter. Comment rendre le service disponible? Le gouvernement canadien est-il un partenaire pour trouver une solution dans ce dossier?

Prenons maintenant le trajet Saint-Félicien-Chibougamau, au Lac-Saint-Jean. Après la faillite du transporteur opérant ce corridor, nous avons pris la relève pour assurer un service à la population de Chibougamau. Après trois ans d'opération, nous comprenons que sans l'interfinancement de notre réseau de base, nous ne pourrions opérer ce parcours et offrir un transport en commun à la communauté de Chibougamau. Le gouvernement canadien peut-il reconnaître cette situation et nous assurer que cet interfinancement sera toujours possible?

Regardons maintenant l'abandon du service sur le côté est du Lac-Saint-Jean. Jusqu'en 1994, Intercar a opéré la liaison entre Alma et Dolbeau via Péribonca. Faute de passagers et dû à une faible rentabilité, nous avons abandonné le service. Depuis ce jour, aucun transporteur n'a pris la relève, que ce soit en minibus, en taxi ou en autobus scolaire. Si notre réseau de base est menacé et que l'interfinancement n'est plus disponible, allons-nous voir nos régions éloignées perdre leur transport en commun, et leurs populations se retrouver confinées à leur région? La solution se trouverait peut-être dans la mise en commun des services. Et présentement, plusieurs municipalités sont à l'oeuvre sur leur territoire.

Quelles actions complémentaires à celle du gouvernement québécois le gouvernement fédéral peut-il apporter?

Quelques endroits de notre réseau sont concurrencés par des transporteurs offrant des services de type nolisé à des clientèles groupes. Intercar a et continue d'opérer un certain nombre de

charter businesses. We feel that this is an interesting idea as it enables us to keep on working during slow periods and because it provides a real service to our community.

Moreover, we took part in the “Étude sur l’industrie québécoise du transport par autocar nolisé” [study of Quebec’s charter bus transportation industry] carried out by the UQAM Tourism Chair. The results of the study are to be made public in the next few days. We have included an excerpt of this study in the brief we tabled with the committee.

We feel that the regular services that could be provided to residents as charter operations would not provide any more guarantees than those already offered by regular public transportation. The charter transportation system is not the panacea many consider it to be. We have done business for many years in the charter transportation industry and we feel that the potential financial returns are negligible.

Let us now take a look at network balance. Because our regional network is sizeable, it makes it possible for some regions to benefit from public transit which they would otherwise not have access to. The Charlevoix, Baie-Saint-Paul and Malbaie areas have regular services only because the service is also provided in the more highly populated North Shore region. The same goes for services in the Tadoussac area.

Regions such as Portneuf and Bellechasse have no public transit system, ever since private carriers there were forced to abandon the service. As neither region is located on a busy corridor, the people there can no longer rely on public transit.

A structured network serving more densely populated areas also makes it possible to provide services to communities with fewer inhabitants, but where the service must be available.

For a company such as ours, safety has a cost, because the verification and control procedures under which we operate are far more rigorous than those required by laws and regulations. Can we continue to assume the cost of safety if we have to compete with companies subjected to minimal legal controls?

For Intercar, it is not enough to simply meet the legal requirements. Is the Canadian government aware of the costs we bear in order to be able to “guarantee” safety?

The routes served by Intercar are greatly affected by the weather. A mild winter with little precipitation and a few snowstorms can result in an 8 to 12 per cent decrease in traffic. Wild fluctuations in fuel prices in the last two years have greatly affected our profitability and the stability of our network.

véhicules nolisés. Nous considérons que cette activité est intéressante, puisqu’elle nous permet de combler nos périodes mortes et parce qu’elle rend un réel service à notre communauté.

Par ailleurs, nous avons participé à l’étude sur l’industrie québécoise du transport par autocar nolisé, effectuée par la Chaire du Tourisme de l’UQAM. Cette étude sera rendue publique dans les prochains jours. Nous en avons inclus un extrait dans le mémoire que nous avons déposé.

Nous considérons que les services réguliers, qui pourraient être offerts à la population sous le couvert du transport nolisé, ne seraient pas mieux garantis que ceux actuellement offerts par le transport en commun régulier. Le secteur du transport nolisé ne représente pas la panacée que certains y voient. Notre entreprise est active depuis longtemps dans le domaine du transport nolisé, et nous considérons que le taux de rendement possible est négligeable.

Penchons-nous maintenant sur l’équilibre du réseau. Comme notre réseau régional est important, il permet à certaines régions de bénéficier du transport collectif dont elles ne bénéficieraient pas dans un contexte différent. En effet, la région de Charlevoix, Baie-Saint-Paul, La Malbaie bénéficie d’une offre de service soutenue uniquement parce que le service est aussi dispensé sur la Côte-Nord, qui est une région plus peuplée. Il en va de même avec la région de Tadoussac.

À titre d’exemple, des régions comme Portneuf et Bellechasse ne sont plus desservies par aucun service de transport en commun depuis que les transporteurs privés de ces régions se sont vus contraints à abandonner le service. Ces deux régions ne se retrouvant pas sur un corridor achalandé, leurs communautés ne peuvent plus compter sur des services de transport en commun.

Un réseau structuré pour desservir des régions plus peuplées permet également d’offrir des services à des communautés moins importantes en nombre, mais dont la disponibilité du service doit être assurée.

Pour une entreprise telle que la nôtre, la sécurité a un coût parce que nous nous imposons des processus de vérification et de contrôle qui dépassent largement ce qui est prévu par les lois et règlements. Pouvons-nous continuer à assumer le coût de la sécurité si nous sommes concurrencés par des entreprises contraintes seulement à un minimum légal de contrôle?

Être juste légal chez Intercar, ce n’est pas suffisant. Le gouvernement canadien est-il conscient des coûts que nous assumons pour être aptes à «garantir» la sécurité?

Les routes desservies par Intercar sont fortement influencées par la température. En effet, un hiver tranquille avec peu de précipitation et peu de tempêtes peut se traduire par une baisse de 12 p. 100 de l’achalandage. Les variations importantes des deux dernières années du prix de carburant ont de forts impacts sur notre rentabilité et la stabilité de notre réseau.

Our company has no control over these two factors, and is able to carry on its activities because of the diversity and complementary nature of its services. On that point also, can the Canadian government do something to help us, rather than leaving us in a constant state of uncertainty?

Expressways encourage the use of cars and therefore discourage the use of buses. Since several expressways are planned for our network, we have to wonder what impact these new investments, which give cars a competitive edge, will have on our operations. Are subsidies for cars not the reason for the modal transfer so often observed?

Intercar is precious to our family, to our employees and especially to our region. Above all, the people who do business with us are proud and happy to use our services. People receive quality service when they have access to a well-run network whose services and funding are integrated. Intercar is not the only company in Canada with such a network.

In our view, Intercar is a typical Quebec company in that it is involved in and committed to its community. That is why any action by the federal government must be carefully considered and aimed at protecting and above all preserving services provided to the community. The balance achieved by our network promotes economic and social development within the various communities and facilitates access to the major centres. Preserving this balance is essential to communities such as ours.

Intercar hopes that you will be mindful of this throughout your proceedings.

The Chairman: You have many questions for the federal government, and I hope that you do not expect to get the answers here today. We will take time to study this issue throughout the year, as I was saying earlier, and we do not want to have any preconceived notions at the outset. We want to listen to people so that we can then find the necessary solutions and perhaps answers some of your questions.

Is economic regulation of the industry still appropriate? Would it be appropriate to deregulate all or part of this industry now or in the near future?

Mr. Gilbert: Our company has been in existence since 1959 in a regulated context. What we realize after 49 years is that despite everything, the company has been dynamic over the years. It has grown by acquiring other companies, and by developing certain practices that enabled us to serve the aboriginal clientele, the clientele of CLSCs and hospitals, and to serve new communities.

There are many who say that regulation has been an obstacle to bus transportation; far from it.

Notre entreprise n'a aucun contrôle sur ces deux phénomènes, et c'est par la diversité de nos services et surtout par sa complémentarité que nous poursuivons nos activités. Encore là, le gouvernement canadien peut-il faire quelque chose pour nous aider au lieu de laisser planer une inquiétude constante?

L'instauration de voies rapides favorise l'utilisation des voitures et, par conséquent, l'abandon de l'autobus. Comme plusieurs projets de voies rapides sont prévus sur notre réseau, il est nécessaire de se questionner sur l'impact qu'auront ces nouveaux investissements sur les opérations de nos entreprises en termes d'avantages concurrentiels en faveur de l'automobile. Les subventions à l'automobile ne sont-elles pas la cause du transfert modal si souvent constaté?

Intercar est précieux pour notre famille, pour nos employés et surtout pour la communauté de notre région. Avant tout, nous faisons affaire avec des personnes qui sont fières et heureuses d'utiliser nos services. Les gens reçoivent des services de qualité à cause d'un réseau rodé, dans lequel les services sont interreliés et interfinancés. Intercar n'est pas la seule entreprise au Canada avec un réseau de la sorte.

Selon nous, Intercar est une entreprise représentative des entreprises québécoises impliquées et dévouées dans leur communauté. C'est pourquoi toute action gouvernementale fédérale doit être réfléchie dans une perspective de protection et surtout de maintien des services offerts à la communauté. L'équilibre de notre réseau facilite le développement économique et social des différentes communautés dans leur milieu, en plus de favoriser l'accès aux grands centres. La conservation de cet équilibre est essentielle dans des communautés comme la nôtre.

Intercar souhaite que cette préoccupation vous accompagne tout au long de vos travaux.

La présidente: Vous avez beaucoup de questions pour le gouvernement fédéral, et j'espère que vous ne vous attendez pas à avoir les réponses aujourd'hui. Nous allons nous donner le temps d'étudier pendant l'année, comme je disais tantôt, et nous ne voulons pas avoir des idées préconçues dès le départ. Nous venons entendre les gens pour que nous puissions ensuite trouver les solutions nécessaires et peut-être apporter certaines réponses à vos questions.

La réglementation économique de l'industrie, est-ce que c'est encore approprié? Est-ce qu'il convient aussi de déréglementer une partie ou l'ensemble de cette industrie, maintenant ou dans un avenir proche?

M. Gilbert: Notre entreprise existe depuis 1959 dans un contexte de réglementation. Malgré tout, ce qu'on se rend compte après près de quarante-neuf ans, c'est que l'entreprise a été dynamique à travers le temps. Elle a grandi en faisant l'acquisition de d'autres entreprises, et aussi en développant certaines façons de faire qui nous permettaient d'aller chercher des clientèles amérindiennes, des clientèles de CLSC et d'hôpitaux, et de desservir les nouvelles communautés.

Il y a plusieurs personnes qui disent que la réglementation a été un frein pour le domaine du transport de l'autobus; loin de là.

We are very proud. Personally, as I am very young and I am now taking over the business, I can say that I am very proud to head up a business of this nature where I can establish certain marketing concepts, certain concepts to develop clientele. Despite regulation, we feel that our business is very dynamic.

Since we have worked in the regulated context for years, we think that it is part of normal life and it enables certain communities to have service. I have said so throughout my presentation: there are regions that would be at risk if ever our industry were to be deregulated.

There are routes such as Havre-Saint-Pierre-Sept-Îles where passenger volume is not very high. But we maintain those routes anyway because we want to serve the community. We would have to review our position if ever there was deregulation.

We have seen this in other sectors. There would certainly be changes in our network. And the stability of our network would certainly be threatened.

The Chairman: Have the differences that have appeared in the past 10 years between the provincial systems that regulate bus transportation been harmful to the industry, to travellers or to both? Is a remedy necessary, and if so which level of government should introduce it?

Mr. Gilbert: We think that our network is efficient and has stood the test of time. I do not think that has had a negative effect on the clientele, rather I would say that it has helped some.

We now offer services to persons with disabilities on our intercity corridors, throughout our network. These are services we developed almost five years ago with federal government assistance.

So unless I am mistaken, the differences that may exist between provinces do not have a significant impact on us, at least not on our regional network. It is difficult for me to comment on this because we mainly operate within Quebec.

Perhaps other carriers could answer that question.

The Chairman: Those who go outside the province.

Mr. Gilbert: Exactly. With regard to Quebec regulations, we find them appropriate and we do not see any problem for our clientele.

The Chairman: What would be some ways to reverse the long-term reduction in ridership in regular bus service? First of all, do you accept the premise that there has been a reduction? I will not say decline but rather reduction; it is more positive.

Mr. Gilbert: I should point out that we entered the large provincial intercity market in 1990, when we bought the Quebec-Chicoutimi and Quebec-Baie-Comeau routes that used to belong to Voyager. Before that, there was a rather local intercity network

Nous sommes très fiers. Et moi, étant très jeune et prenant la relève de l'entreprise, je suis très fier d'avoir une entreprise de la sorte où je peux établir certains concepts de marketing, certains concepts de développement de clientèle. Malgré la réglementation, nous considérons que notre entreprise est très dynamique.

Comme nous avons évolué dans un contexte réglementé depuis des années, nous pensons que cela fait partie de la vie normale et que cela permet à certaines communautés d'être desservies. Je l'ai dit tout au long de ma présentation: il y a des régions qui sont à risque si jamais il y avait une déréglementation dans notre secteur.

Il y a des trajets comme Havre-Saint-Pierre-Sept-Îles, où l'achalandage n'est pas nécessairement important. Mais on le maintient de toute façon parce qu'on veut desservir la communauté. Il faudra revoir nos positions s'il y avait une déréglementation.

On l'a vu dans d'autres secteurs. Il y aurait sûrement des changements au niveau de notre réseau. Et l'équilibre de notre réseau serait sûrement menacé.

La présidente: Est-ce que les différences qui sont apparues depuis une dizaine d'années entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar nuisent à l'industrie, aux voyageurs ou aux deux groupes? Y a-t-il un remède qui s'impose, et de quel ordre le gouvernement devrait-il l'apporter?

M. Gilbert: Nous pensons que le réseau est efficient et bien rodé. Je ne pense pas que cela ait nui aux clientèles, mais plutôt que cela en a aidé certaines.

Nous offrons maintenant des services au niveau des personnes handicapées sur nos corridors interurbains, à la grandeur de notre réseau. Ce sont des services qu'on a développés il y a de cela près de cinq ans, avec l'aide du gouvernement fédéral.

Donc, à moins que je me trompe, les différences qu'il peut y avoir entre les provinces ne créent pas pour nous un impact important, du moins pour notre réseau régional. C'est difficile pour moi d'en parler parce nous opérons vraiment à l'intérieur du Québec.

Peut-être que d'autres transporteurs vont pouvoir répondre à cette question.

La présidente: Ceux qui vont à l'extérieur.

M. Gilbert: Exactement. Pour ce qui est de la réglementation québécoise, nous la trouvons bien faite et nous ne voyons pas de problèmes pour notre clientèle.

La présidente: Quelles sont les moyens de renverser la baisse à long terme de la clientèle des services d'autocar réguliers? D'abord, acceptez-vous qu'il y a eu une baisse? Je ne parlerai pas de déclin mais bien d'une baisse; c'est plus positif.

M. Gilbert: Je dois dire qu'on est entré dans le marché interurbain provincial important en 1990, lorsqu'on a fait l'achat des routes Québec-Chicoutimi et Québec-Baie-Comeau, qui étaient détenues par Voyager. Avant, il y avait un réseau

in the Lac-Saint-Jean region. But since 1990, we have not seen any drop in our ridership in our intercity networks.

We transport 200,000 people a year. We have seen increases of 2 to 3 per cent per year in our networks. That is due to the fact that year after year, we invest in our labour force, we train our drivers and we buy high-quality vehicles. The average age of our vehicles for our intercity fleet is about four years. So we are talking about very new vehicles.

And we have routes that help us a lot in the sense that there is a lot of bad weather. We serve a clientele of students and seniors who are often afraid to drive on the North Shore or in the Parc des Laurentides. They therefore use our vehicles. They know our vehicles are of good quality, that our drivers are well trained and that they know the road. People are aware that we offer a very good service.

The Chairman: You don't see any need to reverse a downward trend?

Mr. Gilbert: We are not seeing a downward trend.

The Chairman: No. We saw this from the figures that you provided earlier.

Mr. Gilbert: Exactly. We carry 200,000 people. And as I said, in the Quebec-Chicoutimi corridor alone, we transport 115,000 people. That is twice the population of the city of Jonquière. Therefore it is quite a sizeable corridor.

The Chairman: You talked about the Saguenay earlier. This is Jonquière-Chicoutimi, the new city?

Mr. Gilbert: Jonquière-Chicoutimi-La Baie.

The Chairman: La Baie, that's right.

Mr. Gilbert: Yes, exactly.

The Chairman: It is because I once lived in Chicoutimi, and I wanted to make sure that was the case.

Mr. Gilbert: Yes.

[English]

Senator Oliver: Madam Chair, I apologize for not being able to pose my questions in French; however, I am currently studying French and hope, in a year's time, to be able to ask questions in French.

When I look at your map, I am interested to know whether on the route from Roberval to Chibougamau you have competition, and, if so, who is your competition? Or do you have a monopoly on that route?

[Translation]

Mr. Gilbert: Throughout our intercity network, we have no competition in terms of bus transit. We are the only one serving the corridors. However, five years ago, the carrier who operated

interurbain plutôt local dans la région du Lac-Saint-Jean. Mais depuis 1990, nous n'avons vu aucune baisse sur nos réseaux interurbains.

On transporte 200 000 personnes à chaque année. On voit des augmentations de 2 p. 100 à 3 p. 100 par année sur nos réseaux. Cela est dû au fait que nous, année après année, investissons dans notre main-d'œuvre, nous forme nos conducteurs et nous achetons des véhicules de qualité. La moyenne d'âge des véhicules, au niveau de notre flotte interurbaine, est à peu près de quatre ans. Donc, on parle de véhicules très récents.

Et on a des routes qui nous aident beaucoup, dans le sens qu'on y constate beaucoup d'intempéries. On dessert une clientèle d'étudiants et de personnes âgées qui ont souvent peur de prendre leur voiture sur la Côte-Nord ou dans le Parc des Laurentides. Ils utilisent donc nos véhicules. Ils savent que nos véhicules sont de bonne qualité, que nos chauffeurs ont été bien formés et qu'ils connaissent la route. On est conscient qu'on offre un très bon service.

La présidente: Vous ne voyez pas de besoin de renverser de baisse?

M. Gilbert: Nous ne percevons pas de baisse.

La présidente: Non. On le voyait par les chiffres que vous avez donnés tantôt.

M. Gilbert: Exactement. On transporte 200 000 personnes. Et comme je vous l'ai dit, dans le corridor Québec-Chicoutimi seulement, on transporte 115 000 personnes. C'est deux fois la population de la ville de Jonquière. Donc, c'est quand même très important comme corridor.

La présidente: Vous avez parlé du Saguenay tantôt. C'est Jonquière-Chicoutimi, soit la nouvelle ville?

M. Gilbert: Jonquière-Chicoutimi-La Baie.

La présidente: La Baie, c'est ça.

M. Gilbert: Oui, exactement.

La présidente: C'est parce que j'ai déjà habité Chicoutimi, et je voulais m'assurer que c'était bien ça.

M. Gilbert: Oui.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Madame la présidente, je m'excuse d'abord de ne pas être en mesure de poser mes questions en français; cependant, je suis en train d'étudier cette langue, et d'ici un an, j'espère pouvoir poser mes questions en français.

Nous reportant à la carte géographique, j'aimerais savoir si sur le trajet de Roberval à Chibougamau, on vous fait une concurrence quelconque, et si tel est le cas, qui est ce concurrent? Sinon, est-ce que vous détenez un monopole sur ce trajet?

[Français]

M. Gilbert: Tout au long de notre réseau interurbain, nous n'avons aucune concurrence au niveau de l'autobus. C'est seulement nous qui desservons les corridors. Cependant, il y a

the Chibougamau-Saint-Félicien route went bankrupt. Despite that, we decided to provide service between Chibougamau and Saint-Félicien-Roberval. We are the only ones to offer this service.

[English]

Senator Oliver: Would you make one trip a day along that route, or two or three? In your brief, you indicate that you need some government assistance to continue to properly serve the northern part of Chibougamau. How many times a day could a person travel from Roberval to Chibougamau?

[Translation]

Mr. Gilbert: We go to Chibougamau from Saint-Félicien once a day. However, every day, the city of Roberval is served three times toward the north, in the direction of Dolbeau and three times towards the south, in the direction of Alma.

Moreover, the Saint-Félicien-Chibougamau corridor is very important to us, in the sense that we have a good aboriginal clientele that travels from Chibougamau to Sept-Îles. Therefore, when the carrier went bankrupt in 1995 or 1996, it was obvious that it was a good opportunity for us to serve the Chibougamau-Saint-Félicien corridor, because that enabled us to complete the loop between Chibougamau-Saint-Félicien, Saint-Félicien-Alma, Alma-Chicoutimi, Chicoutimi-Tadoussac, Tadoussac-Baie-Comeau, and Baie-Comeau-Sept-Îles, where a large number of aboriginal persons travel each year.

[English]

Senator Oliver: When I look at the yellow on your map, I see that Intercar does not have any routes, say, from Quebec City to Montreal. It seems to me that it would be profitable for your company to make, say, 15 trips a day between Quebec City and Montreal. What steps would your company have to take, under the general legislation, and given the general climate, to get that route?

[Translation]

Mr. Gilbert: Right now, as we all know, the Quebec-Montreal route is served by a transporter called Autocar Orléans Express. Over the years, we have developed an agreement, a partnership, that allows us to serve the community of Saguenay-Lac-Saint-Jean towards Montreal. Therefore, we have at least one bus a day that leaves Chicoutimi and transits through Sainte-Foy. The passengers don't change buses there; it is just the Orléans Express driver who boards our vehicle and drives it to Montreal.

It also takes place in the opposite direction. An Orléans Express vehicle leaves Montreal, stops at St. Foy, and the Intercar driver who gets off the bus from Chicoutimi gets onto the vehicle that left Montreal and continues on to Chicoutimi.

cinq ans, le transporteur qui opérait la liaison Chibougamau-Saint-Félicien a fait faillite. Nous avons décidé, malgré tout, d'assurer le service entre Chibougamau et Saint-Félicien-Roberval. Nous sommes seuls à offrir le service.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Est-ce que vous offrez un départ par jour sur ce trajet, ou deux ou trois? Dans votre mémoire, vous affirmez avoir besoin d'une forme de soutien gouvernemental afin de continuer à bien desservir la région située au nord de Chibougamau. Combien y a-t-il de départs par jour de Roberval à Chibougamau?

[Français]

M. Gilbert: Nous allons une fois par jour à Chibougamau à partir de Saint-Félicien. Cependant, à chaque jour, la ville de Roberval est desservie trois fois vers le nord, en direction de Dolbeau et trois fois vers le sud, en direction d'Alma.

De plus, le corridor Saint-Félicien-Chibougamau est très important pour nous, dans le sens que nous avons une bonne clientèle amérindienne qui voyage de Chibougamau jusqu'à Sept-Îles. Donc, lors que le transporteur a fait faillite en 1995 ou en 1996, il était évident que c'était une bonne occasion pour nous de desservir le corridor Chibougamau-Saint-Félicien, parce que cela nous permettait de compléter la liaison Chibougamau-Saint-Félicien, Saint-Félicien-Alma, Alma-Chicoutimi, Chicoutimi-Tadoussac, Tadoussac-Baie-Comeau, et Baie-Comeau-Sept-Îles, où un grand nombre d'Amérindiens voyagent chaque année.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Si je regarde les parties en jaune sur votre carte, je vois que la compagnie Intercar n'offre pas de service, par exemple de Québec à Montréal. Pourtant, il me semble qu'il serait rentable pour votre entreprise d'offrir, disons, une quinzaine de départs par jour entre la ville de Québec et Montréal. Compte tenu de la loi actuelle et de la conjoncture, quelles mesures vous faudrait-il prendre pour obtenir cette route?

[Français]

M. Gilbert: À l'heure actuelle, comme on le sait, la route Québec-Montréal est desservie par un transporteur qui se nomme Autocar Orléans Express. Nous avons développé au cours des années une entente, un partenariat, qui nous permet de desservir la communauté du Saguenay-Lac-Saint-Jean vers Montréal. Donc, nous avons au moins une fois par jour un autobus qui part de Chicoutimi et qui transite à Sainte-Foy. Les passagers ne transitent pas, c'est seulement le chauffeur d'Orléans Express qui monte à bord de notre véhicule et se rend jusqu'à Montréal dans notre véhicule.

Et l'inverse se fait aussi dans l'autre sens. C'est-à-dire qu'un véhicule d'Orléans Express part de Montréal, arrête à Sainte-Foy, et le chauffeur d'Intercar qui est descendu de l'autobus en provenance de Chicoutimi monte dans le véhicule qui partait de Montréal et se rend à Chicoutimi.

In this way people have access to express service. There is strong demand for it. During the Christmas Holidays and busy periods, we make two return trips a day with our bus drivers changing buses rather than the passengers.

[English]

Senator Oliver: Would it not be more profitable for you to have, say, 10 of your own buses traveling daily between Quebec City and Montreal? Would it not help your bottom line?

[Translation]

Mr. Girard: The Intercar services offered in Quebec all allow for transfers on the Autocar Orléans services. The timetables are integrated. Throughout Quebec, customers can buy tickets for any destination and the tickets can be used on the different lines. That means that in any terminal of the network, people are able to buy tickets for any destination in Quebec. The customer is able to make connections. A business provides service for its territory, it is responsible for its own segments, but it is connected with the remainder of the territory.

Senator Biron: Is there any sharing of money between the companies so that it is not necessarily more economical to go as far as Montreal?

Mr. Gilbert: Every month we do have interline exchanges with the companies with which we do business and transfer passengers. The prices are already determined. Assuming that a one-way trip from Chicoutimi to Montreal costs \$100, then a pre-established portion of the \$100 will be paid to Orléans and another portion to Intercar; this would work out to the regular price a user would pay for this route. There is already a part that is allocated for Orléans and another one for Intercar.

[English]

Senator Callbeck: You say that your business is thriving, that business is up 2 per cent to 3 per cent every year. You are involved in charters, school buses, intercity, and so on. Are there sectors that are more profitable than others; and if so, why?

[Translation]

Mr. Gilbert: I have to admit that there is one sector that is not profitable, namely chartered transports. As for school buses and paratransit, we are getting by, and the same applies to intercity transport.

The beauty of the thing is that our business network developed over time. And whenever a new segment was added, it was integrated to the service we were already providing. So when there is appreciation of the business as a whole, then of course it is profitable. When we examine the individual sectors, as we often do, we are able to identify the trends that I have just described.

Cela permet donc aux gens d'avoir accès à un service express. C'est un service qui est en forte demande. Au temps des Fêtes et lorsqu'il y a des périodes achalandées, on fait deux allers-retours par jour, où nos chauffeurs changent d'autobus et pas les passagers.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Ne serait-il pas beaucoup plus avantageux pour vous d'assurer la liaison entre Québec et Montréal une dizaine de fois par jour? Cela n'augmenterait-il pas vos recettes?

[Français]

M. Girard: Les services offerts par Intercar au Québec permettent tous des transferts sur les services d'Autocar Orléans. Les horaires sont intégrés. De partout au Québec, les clients peuvent acheter des billets pour n'importe quelle destination; ce sont des billets interlignes. Donc, dans un seul terminus du réseau, les clients peuvent acheter des billets et aller n'importe où au Québec. On offre au client un service continu. L'entreprise donne le service sur son territoire, elle est responsable de sa portion, mais elle est en lien avec tout le reste du territoire.

Le sénateur Biron: Est-ce qu'il y a un partage d'argent entre les compagnies qui fait que ce ne serait pas nécessairement plus rentable d'aller jusqu'à Montréal?

M. Gilbert: Mensuellement, nous avons des échanges interlignes avec des compagnies avec lesquelles nous faisons affaire et nous transférons nos passagers. Les prix sont déjà déterminés. Supposons qu'un aller de Chicoutimi pour Montréal coûte 100 \$, il y a une portion préétablie du 100 \$ qui va à Orléans et une portion préétablie qui va à Intercar; ce qui s'apparente au prix régulier qu'un usager paierait pour cette route. Il y a déjà effectivement pour une partie qui est prévue pour Orléans et une autre pour Intercar.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Vous nous avez dit que votre entreprise est prospère et que votre chiffre d'affaires augmente de 2 à 3 p. 100 par année. Vous offrez des services d'autobus nolisés, d'autobus scolaires, d'autocars et le reste. Est-ce que certains d'entre eux sont plus rentables que les autres et si tel est le cas, pourquoi?

[Français]

M. Gilbert: Je vous avouerai qu'il y a un secteur qui n'est pas profitable: le transport nolisé. Le transport scolaire et le transport adapté se tirent bien d'affaire, le transport interurbain aussi.

La beauté de notre entreprise, c'est que c'est un réseau qui s'est construit au fil du temps. Et à chaque fois que l'on ajoutait une petite partie, cela venait s'intégrer à la partie déjà existante de notre entreprise. Donc, quand on apprécie l'ensemble de l'entreprise, c'est évident qu'il y a une rentabilité. Et quand on regarde chaque secteur, comme on le fait assez souvent, on est capable de dégager les tendances dont je viens de parler.

[English]

Senator Callbeck: You say that the charters are not doing well? I understand that a lot of people in the industry think that charters should be deregulated. What is your view on that?

[Translation]

Mr. Gilbert: As I said at the beginning of my presentation, since 1959 our business has evolved in a regulated environment. We believe that we would be able to manage in a deregulated context but the impact on our basic network and on the communities would be significant.

[English]

Senator Callbeck: I am just talking about charters. In other words, what I am hearing is that you would not want to see that deregulated?

[Translation]

Mr. Gilbert: In Quebec, there are permits for the different sectors. We have permits for charter transport as well as permits for intercity bus service. As far as charters are concerned, there are three businesses that are present in the Saguenay-Lac-Saint-Jean area in addition to ours. For the entire province of Quebec, where we operate, there may perhaps be a dozen. At the Dorval and Mirabel airports as well as at Pearson in Toronto, where we often pick up people who are arriving, there may be as many as 50 carriers. So in the case of charters, we already find ourselves in a competitive environment.

[English]

Senator Callbeck: So there is competition. You mentioned a small community — I cannot remember its name — and you said that you serviced that small community because you wanted to. I understood that you were not really making money on it. However, is part of the deal that in return for a scheduled run, a profitable route, you have to do this other route? Is that part of the package?

[Translation]

Mr. Gilbert: As I already explained, if we take the example of Saint-Félicien-Chibougamau where a carrier went bankrupt, it did fit in well with our network because it enabled us to service the Aboriginal communities in Sept-Îles, the North Shore, and Lac-Saint-Jean as far as Chibougamau. So in our case it was a choice to serve this community.

It is clear that without the cross-subsidization of the basic network — Sept-Îles, the Saguenay and Lac-Saint-Jean — we would not be able to provide the service between Chibougamau and Saint-Félicien.

Senator LaPierre: Does that mean that the part of the network that is profitable supports transportation to Chibougamau and the rest? Since you are doing it without regulation, I suppose it means that you are willing to provide this service?

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Vous dites que le transport nolisé n'est pas rentable? Je crois savoir que bon nombre d'entreprises de transport sont d'avis qu'il faudrait réglementer cette activité. Qu'en pensez-vous?

[Français]

M. Gilbert: Comme je vous ai dit au début de ma présentation, l'entreprise, depuis 1959, a évolué dans un contexte réglementé. Nous croyons que nous serions capables d'agir dans un contexte de déréglementation, mais l'impact sur notre réseau de base et sur les collectivités serait important.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Je parlais seulement du transport nolisé. Quoi qu'il en soit, si j'ai bien compris, vous ne tenez pas à ce qu'on dérègle cette activité?

[Français]

M. Gilbert: Au Québec, les permis sont segmentés. Nous avons des permis de transport nolisé et des permis de transport interurbain. Au niveau du transport nolisé, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, trois entreprises sont présentes en plus de la nôtre. Au niveau de Québec, où on opère, il y en a peut-être une douzaine. Et aux Aéroports de Dorval et Mirabel ainsi que Pearson à Toronto, où on prend fréquemment des personnes qui arrivent, il peut y avoir jusqu'à cinquante transporteurs. Donc, au niveau du transport nolisé, nous vivons déjà dans un contexte compétitif.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Il y a donc concurrence. Aussi, vous avez mentionné une petite collectivité, dont le nom m'échappe, et que vous desservez parce que vous y tenez et en dépit du fait que ce parcours n'est pas vraiment rentable. J'aimerais savoir cependant si on s'attend à ce que vous offriez cette liaison en retour d'un service à horaire fixe sur un trajet rentable? Est-ce que cela fait partie des conditions?

[Français]

M. Gilbert: Comme je l'expliquais tout à l'heure, si on prend l'exemple de Saint-Félicien-Chibougamau où un transporteur a fait faillite, cela s'intégrait bien dans notre réseau parce que cela permettait de desservir les communautés amérindiennes de Sept-Îles et de la Côte-Nord et du Lac-Saint-Jean jusqu'à Chibougamau. Donc, pour nous, ce fut un choix de desservir cette communauté-là.

Il est évident que sans l'interfinancement du réseau de base — Sept-Îles, le Saguenay et le Lac-Saint-Jean —, on ne pourrait pas offrir le service entre Chibougamau et Saint-Félicien.

Le sénateur LaPierre: Est-ce que cela veut dire que la partie du réseau est rentable supporte le transport vers Chibougamau et le reste? Puis vous faites cela sans être réglementés, vous le faites parce que vous voulez bien le faire?

Mr. Gilbert: As I said, I am doing this because it enables us to serve a particular clientele. To return to the previous example of the cost of \$100 for the trip from Chibougamau to Sept-Îles, the Chibougamau-Saint-Félicien portion may account for \$20 of this. When we decided to offer the service between Saint-Félicien and Chibougamau, we asked ourselves whether we would be operating this segment in order to attract the \$80 fare between Sept-Îles and Saint-Félicien, a service we were already providing.

Senator LaPierre: I see. In other words, your Amerindian clientele comes from Chibougamau and usually goes to Sept-Îles?

Mr. Gilbert: Exactly.

Senator LaPierre: How long does it take to make the trip from Chibougamau to Sept-Îles? It must be a month!

Mr. Girard: We don't go there by canoe!

Mr. Gilbert: We hope that our network is more efficient than that. It takes two days.

Senator LaPierre: There are two things I would like to discuss with you. In view of your competence and the agreements that you can enter into with other carriers, it is obvious that you will be extending your network over the next five years. You are not going to let all this go to waste. If you have the necessary funds and clientele, how would you go about extending your network? And what type of government permission and other formalities would be required to do so?

Mr. Gilbert: Our intercity network expanded in the year 2000 because of our acquisition of the Baie-Comeau-Sept-Îles route.

In the past two years we have also taken on many new school bus services. We have consolidated our position. We have agreed to be a regional carrier and to provide service to the Saguenay, the Lac-Saint-Jean area and the North Shore. Since we were serving the Saguenay, Lac-Saint-Jean and the North Shore, our reasoning was that as a regional carrier, we should establish a firm foundation.

There was a school bus company with a fleet of about 100 vehicles. We acquired them in the year 2001. So that means that we do have a strong foundation as a regional carrier in the Saguenay-Lac-Saint-Jean.

For the time being, we do not anticipate any further expansion of the network and the corridors that we now service.

Senator LaPierre: If you were to receive government funding for one reason or another, it would mean greater government control. They will want to ensure that the money is properly used. But it can mean more regulation, and more control over your business. Is that a good thing?

Mr. Gilbert: At the present time we do not receive any subsidies. In the case of the intercity network I described to you, as well as the school bus services, as well as charters and

M. Gilbert: Comme je disais, je le fais parce que cela nous permet de desservir une clientèle. Pour reprendre l'exemple précédent du coût de 100 \$ pour le trajet de Chibougamau à Sept-Îles, la portion Chibougamau-Saint-Félicien peut s'élever, peut-être, à 20 \$. Lorsqu'on a décidé d'offrir le service entre Saint-Félicien et Chibougamau, on s'est posé la question: est-ce qu'on décide d'opérer cette portion-là pour aller chercher le 80 \$ entre Sept-Îles et Saint-Félicien, qu'on desservait déjà?

Le sénateur LaPierre: Je comprends. Alors, votre clientèle amérindienne provient de Chibougamau puis, généralement, elle va jusqu'à Sept-Îles?

M. Gilbert: C'est cela.

Le sénateur LaPierre: Cela prend combien de temps pour aller de Chibougamau à Sept-Îles? Cela doit prendre un mois!

M. Girard: Ce n'est pas un canot!

M. Gilbert: On espère que notre réseau est plus efficace que ça! Ça prend deux jours.

Le sénateur LaPierre: Maintenant, il y a deux choses dont j'aimerais vous parler. Avec la compétence que vous avez et avec les ententes que vous pouvez établir les autres transporteurs, il est évident que vous allez élargir votre réseau durant les prochaines cinq années. Vous n'allez pas perdre tout cela. Si vous aviez les fonds et la clientèle nécessaires, où iriez-vous pour étendre votre réseau? Et qu'est-ce que vous devriez faire pour obtenir les permissions gouvernementales, et ainsi de suite, pour y arriver?

M. Gilbert: Au niveau du transport interurbain, notre réseau s'est agrandi en l'an 2000 parce qu'on a fait l'acquisition de la portion Baie-Comeau-Sept-Îles.

Nous avons fait beaucoup d'acquisitions dans les deux dernières années au niveau du transport scolaire. Nous avons consolidé notre position. Nous avons accepté d'être un transporteur régional et de desservir le Saguenay, le Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord. Mais nous nous sommes dits: comme nous desservons le Saguenay, le Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, et que nous sommes un transporteur régional, aussi bien nous asseoir sur nos assises.

Il y avait un transporteur scolaire qui possédait près de cent véhicules. Nous les avons acquis en l'an 2001. Donc, nous avons vraiment établi nos assises dans le transport régional au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Pour l'instant, il n'y a pas de développement prévu hors du réseau et des corridors que nous desservons à l'heure actuelle.

Le sénateur LaPierre: Si vous receviez plus de fonds gouvernementaux pour une raison ou une autre, ça va vouloir dire que les gouvernements voudront exercer plus de contrôle. Ils vont veiller à ce que les fonds soient bien utilisés. Mais cela peut signifier plus de règlements, plus de contrôle sur votre entreprise. Est-ce une bonne chose?

M. Gilbert: Je dois vous dire qu'à l'heure actuelle, nous ne recevons aucune subvention. Au niveau de tout le réseau interurbain que je vous ai décrit, de tout le réseau scolaire,

paratransit, with the exception of school buses where we received money from the government to provide this service, there is no type of subsidy at the present time for our operations.

Senator LaPierre: I gather that you do have buses to provide transportation for the disabled?

Mr. Gilbert: Yes.

Senator LaPierre: In the case of disabled persons who wish to travel from Chicoutimi to Quebec City in one of your regular buses, do you have special ramps or equipment?

Mr. Gilbert: We have a well-established procedure that is the same for all the Quebec intercity carriers. The person must make reservations from 24 to 48 hours in advance. Our bus drivers have been trained for the boarding of elderly or disabled persons. The system is sold by Prévost Car, the Sainte-Claire manufacturer: it is a special ramp at the back of the bus that can be lowered in order to allow for the boarding of the disabled person in a wheelchair. Inside the bus it is possible for us to move seats to allow this person to stay in the wheelchair.

Senator LaPierre: Let's talk about safety. We can take the example of a trip between Saguenay and Quebec City. Let us assume that the driver gets off the bus and it is turned over to a stranger you may not know and this person starts acting crazy. In a case like this, how can you ensure the safety of your passengers?

Mr. Gilbert: I am happy to tell you that we are associated with carriers who do take care of their buses and look after the safety of their passengers.

There has to be trust in the other carrier. We know that Orléans Express also has safety and quality standards that go beyond the level required by regulations. So the fact that we exchange a vehicle once a day with Orléans Express is not a cause of concern for us. And if we were unable to ensure the safety of our passengers, we would not do so.

Senator LaPierre: Who pays for the gas for the Quebec-Montreal portion of the trip?

Mr. Gilbert: It is very technical. At the end of every month, we bill the kilometrage recorded on our vehicle. Orléans Express pays.

Senator LaPierre: So you do not lose anything. One last question: Since September 11, has security been a big issue with you, as is the case for airplanes?

Mr. Gilbert: Yes, we have talked a lot about security but I must say, in all modesty, that we were pleased to see the recognition of what we have already done. For years now we have been investing in safety, we have been looking after our vehicles and ensuring their proper maintenance.

nolisé et adapté, à part le réseau scolaire où l'argent provient du gouvernement pour opérer les circuits scolaires, au niveau du réseau interurbain, nous ne recevons aucune subvention à l'heure actuelle pour nos opérations.

Le sénateur LaPierre: Maintenant, au sujet des handicapés, vous avez des autobus qui sont voués à leur transport?

M. Gilbert: Oui.

Le sénateur LaPierre: Pour les personnes handicapées qui veulent faire le trajet de Chicoutimi à Québec dans un de vos autobus ordinaires, y a-t-il des rampes ou des équipements spéciaux?

M. Gilbert: Il y a une procédure bien établie, qui est la même pour tous les transporteurs interurbains québécois. La personne doit réserver vingt-quatre à quarante-huit heures à l'avance. Nos chauffeurs ont été formés pour l'embarquement des personnes âgées ou des personnes handicapées. Le système est vendu par Prévost Car, le manufacturier de Sainte-Claire: il s'agit d'une rampe à l'arrière de l'autocar, qui descend et qui permet de monter la personne handicapée à bord de son fauteuil dans notre véhicule. Et à l'intérieur du véhicule, on peut déplacer des sièges pour permettre à ces personnes de rester dans leur fauteuil.

Le sénateur LaPierre: Parlons maintenant de la sécurité. Disons que vous voyagez entre Saguenay et Québec. Et là, votre chauffeur descend, et vous confiez cet autocar à un étranger que vous ne connaissez peut-être pas, et qui va peut-être faire des folies avec votre autobus. Alors, comment pouvez-vous maintenir la sécurité de vos clients?

M. Gilbert: J'ai le plaisir de vous dire qu'on a des transporteurs qui, eux aussi, prennent soin de leurs autobus et qui assument une sécurité à leurs passagers.

Il faut avoir confiance en l'autre transporteur. On sait que le transporteur Orléans Express a, lui aussi, un niveau de sécurité et des standards de qualité qui dépassent les lois et règlements de l'industrie. Donc, pour nous, échanger un véhicule une fois par jour avec Orléans Express n'est pas une source d'inquiétude. Et si on ne pouvait pas assurer la sécurité de nos passagers, on ne le ferait pas.

Le sénateur LaPierre: Qui paie le gaz entre Québec et Montréal sur votre autobus?

M. Gilbert: C'est très technique. À chaque fin de mois, nous facturons le kilométrage enregistré à bord de notre véhicule. C'est Orléans Express qui paie.

Le sénateur LaPierre: Vous ne perdez rien. Une dernière question: depuis le 11 septembre, est-ce qu'on a beaucoup parlé de sécurité, comme on fait pour les avions?

M. Gilbert: On a beaucoup parlé de sécurité, mais je dois vous dire, sans prétention, qu'on était heureux que la sécurité soit aussi bien reconnue chez nous. Cela fait des années que nous investissons dans la sécurité, que nous prenons soin de nos véhicules, que nous les entretenons de façon rigoureuse.

We are convinced that the strong emphasis now being placed on security will be a benefit to us. It is obvious that since September 11 there has been more focus on security and travellers are worried.

Senator LaPierre: Do you think that before getting on a bus, people will have to go through the same security procedures as when boarding an airplane, that is pass through detectors and so forth?

Mr. Gilbert: After the September 11 incidents, a number of journalists phoned our offices to ask that question. Since our network is a regional one for the time being, we did not see any need for such measures. Of course we did raise the awareness of our bus drivers and they check passengers for any signs of inappropriate behaviour.

As for the carriers who provide cross-border service, those who travel to the United States from Canada, I think that measures have been taken to ensure greater security. But at the regional level, aside from raising the awareness of our bus drivers, we have not done anything special.

Senator Mobina S.B. Jaffer: I have a question about children travelling alone. How many children make use of your service in the course of a year?

Mr. Gilbert: From memory, I would say about 5,000 children.

[English]

Senator Jaffer: Do you do any publicity? How do people, parents know about your service? I am very interested, because where I come from in British Columbia there is no service like that.

[Translation]

Mr. Gilbert: We are a regional carrier, as I already said. We invest about 1 per cent of our total sales in advertising to make our services better known, whether it relates to security, to our travel packages or new services such as those for children travelling alone or disabled persons.

As you probably know, the cost of television, radio and media advertising is not nearly as expensive in the regions as it may be in big cities like Montreal, Vancouver or Toronto. This means that we can have good advertising campaigns to promote our intercity service.

Our services are made known both by the people who use them and the advertising we do in our region.

[English]

Senator Jaffer: Do you see an increase in the use of the service in the future, with unaccompanied children?

[Translation]

Mr. Gilbert: We are aware of the fact that unfortunately, in reality, there are couples that separate. This means that in regions like the Saguenay and Quebec City, where there is a sizeable

Que la sécurité soit plus intensifiée maintenant, nous sommes convaincus que cela va être intéressant pour nous. Puis c'est évident que depuis le 11 septembre, la sécurité est davantage mise de l'avant, et les voyageurs qui voyagent sont inquiets.

Le sénateur LaPierre: Croyez-vous qu'avant de monter dans un autobus, on sera obligé de faire les mêmes démarches sécuritaires que lorsqu'on prend un avion, c'est-à-dire passer par les détecteurs, et cetera?

M. Gilbert: Après les incidents du 11 septembre, certains journalistes ont appelé nos bureaux justement pour poser cette question. Comme notre réseau est vraiment régional pour l'instant, on n'y voyait pas la nécessité. C'est sûr que nos chauffeurs ont été sensibilisés, et ils vérifient les passagers qui pourraient être turbulents ou qui seraient en dehors des normes.

Mais pour les transporteurs qui font de l'interfrontalier, ceux qui vont aux États-Unis à partir du Canada, je pense que des mesures ont été prises pour assurer une plus grande sécurité. Mais au niveau régional, à part une sensibilisation auprès de nos chauffeurs, on n'a rien fait.

Le sénateur Mobina S.B. Jaffer: J'ai une question au sujet des enfants qui voyagent seuls. Combien d'enfants utilisent votre service chaque année?

M. Gilbert: Selon notre mémoire, près de 5 000 enfants.

[Traduction]

Le sénateur Jaffer: Annoncez-vous vos services? Comment les gens peuvent-ils se renseigner à leur sujet? Ça m'intéresse beaucoup, car dans ma ville de Colombie-Britannique, il n'existe aucun service de ce genre.

[Français]

M. Gilbert: On est une entreprise régionale, comme j'ai dit tout à l'heure. On investit près de 1 p. 100 de notre chiffre d'affaires global en publicité, pour faire connaître nos services, que ce soit de la publicité axée sur la sécurité, sur nos forfaits, sur nos nouveaux services comme les enfants qui voyagent seuls ou les personnes handicapées.

Comme on le sait, la télévision, la radio et les médias sont beaucoup moins onéreux en régions qu'ils peuvent l'être dans les grands centres comme Montréal, Vancouver ou Toronto. Cela nous permet d'avoir de bonnes campagnes de publicité pour promouvoir notre service interurbain.

Ces services sont connus tant par leur utilisation que par la publicité que nous faisons dans notre région.

[Traduction]

Le sénateur Jaffer: Entrevoyez-vous une augmentation du nombre de ces services avec enfants non accompagnés?

[Français]

M. Gilbert: Nous sommes conscients que, malheureusement, dans le monde où nous vivons, il y a plusieurs couples qui se séparent. Donc, dans des régions comme le Saguenay et Québec,

population, there is an increasing number of people whose children must travel alone on our network. We think that this trend of children travelling alone will probably increase.

I should mention that since we began offering this service, there have never been any serious cases of children disappearing or being forgotten by our bus drivers. The service works very well.

The Chairman: I have a short supplementary question on this point.

When the child reaches his or her destination and the parent has not yet arrived, is there any service to look after the child until the parent shows up?

Mr. Gilbert: Normally we expect the parent to be there since he or she must sign the release form. Otherwise, the child is kept in the terminal since the driver cannot stay with the child. In 99 per cent of the cases, the parent is there for the child's arrival. In the other cases, the child is kept in the terminal and the terminal will see to it that the discharge form is signed.

Senator LaPierre: Do the police carry out a security investigation for all of your drivers?

Mr. Gilbert: Under the legislation we are required every six months to obtain a copy of the bus driver's driving record from the Société de l'assurance-automobile du Québec. In addition, every year we also carry out a background check of our driver's criminal history. We ask them to obtain a certificate of criminal history from their municipality.

Senator Biron: I do not wish to be indiscreet, but what is your most profitable route?

Mr. Gilbert: Yes, it is an indiscreet question.

Senator Biron: I suppose that it is between Chicoutimi and Quebec City, but I am not asking you confirm this.

Now if there were deregulation, it is possible that your competition would be for your most profitable route. Is it possible that, if faced with such competition, you would have to improve this route and possibly do away with Havre-Saint-Pierre and Sept-Îles? In the event of deregulation, would you have to give up certain services?

Mr. Gilbert: We have never taken an in-depth look at this kind of scenario. There is no doubt that if there were competition on the Quebec City-Chicoutimi route, we would need all our financial resources. So it is possible that some of the less profitable communities that we serve at the present time would be abandoned.

The situation you refer to, Senator Biron, involves the principle of cross-subsidization. This requires a different analysis for the segments of a route that are profitable; I am referring to a longer route. Certain portions of the route may be profitable and thus support another portion of the same route.

où il y a une population importante, nous voyons plus de gens dont les enfants doivent voyager seuls sur notre réseau. Nous pensons qu'il y aura, en effet, une augmentation du nombre d'enfants voyageant seuls.

Il est important de mentionner que depuis que le service est en place, on n'a jamais eu de cas graves d'enfants qui sont disparus ou qui ont été oubliés par un de nos chauffeurs. Le service fonctionne très bien.

La présidente: J'ai juste une petite question complémentaire sur ce point.

Quand vous arrivez à destination avec l'enfant et que le parent n'est pas encore arrivé, y a-t-il un service qui s'occupe de l'enfant tant que le parent ne se présente pas pour venir le chercher?

M. Gilbert: C'est évident qu'on espère que le parent va être sur place, parce qu'il doit signer le formulaire de décharge. Sinon, l'enfant est confié au terminus, parce que le chauffeur ne peut pas rester avec l'enfant. Dans 99 p.100 des cas, le parent est là pour accueillir l'enfant. Dans les autres cas, on confie l'enfant au terminus et c'est le terminus qui se chargera de faire signer le formulaire de décharge.

Le sénateur LaPierre: Est-ce les forces policières font des enquêtes de sécurité sur chacun de vos chauffeurs?

M. Gilbert: Il est prescrit dans la loi qu'à tous les six mois, nous devons demander le dossier de conduite du conducteur à la Société d'assurance-automobile du Québec. De plus, chaque année, nous vérifions les antécédents criminels de nos conducteurs. Nous leur demandons de se présenter à leur municipalité pour obtenir leur certificat d'antécédents criminels.

Le sénateur Biron: Je ne voudrais pas être indiscret, mais quelle est votre route la plus rentable?

M. Gilbert: En effet, c'est une question indiscreète.

Le sénateur Biron: Je présume que c'est entre Chicoutimi et Québec, mais je ne vous demande pas de le confirmer.

Maintenant, si vous étiez déréglementé, il est possible que votre compétition serait sur votre route la plus rentable. Est-ce possible que, pour faire face à la compétition, vous devriez renforcer cette route-là et, possiblement, laisser tomber Havre-Saint-Pierre et Sept-Îles? Si la déréglementation se faisait, est-ce que cela vous obligerait à laisser tomber certains services?

M. Gilbert: On n'a jamais examiné un tel scénario en profondeur. Il est certain qu'en étant concurrencés sur la route Québec-Chicoutimi, on aura besoin de toutes nos ressources financières. Donc, il est possible que les communautés plus ou moins rentables que l'on dessert à l'heure actuelle soient abandonnées.

La notion que vous soulevez, Sénateur Biron, est celle des conséquences de l'interfinancement. Il faut analyser cela différemment sur des portions de route qui sont rentables, sur une longue route. Certaines portions de route peuvent être rentables et soutenir une autre portion de cette même route.

There are certain time slots that may be more profitable and support the less profitable ones. For example, Friday evening and Sunday evening services for long routes are generally more profitable than the same service on a Tuesday morning.

The idea of destabilization as a result of competition must also be examined in relation to segments of the same route, and not merely comparing one route to another, as well as from a point of view of timetables in relation to other timetables for the same route. All these different levels or degrees of cross-subsidy exist. What exactly do they amount to and what would their impacts be? We are anxious to see what your conclusions are.

[English]

Senator Oliver: I have two brief questions, one related to school buses and the other to charters.

School buses are used to transport children from home to school and from school to home. These buses require a large capital outlay. Is there not some additional use that can be found for those buses? For example, could those buses not be used to transport seniors, elderly people, or others living in a remote or rural area who have to go into a major metropolis, say, Chibougamou or Roberval? Could those buses not be used in the evening for this purpose, after the children have been delivered home, to maximize the use of that particular asset?

On the same topic, are your school buses all the same size, or are some large and some small? Is it part of your business plan to look at alternative uses for school buses?

On the subject of charters, you were very critical in your brief of charter buses. You say this in your brief: "In the charter transportation sector, important investments have been artificially stimulated by financial support of suppliers and manufacturers of motorcoaches, regarding institutional lenders." Can you explain that statement? Can you outline some of the facts supporting that very strong statement against how some charter carriers are financed and get benefits?

[Translation]

Mr. Gilbert: To answer your first question, it is possible to consider using our school buses for other purposes than regular school bus transportation. We have made a significant investment in school bus transportation but it is not as large as our investment in the long-haul intercity buses we now operate.

Obviously, the kind of service and comfort for people travelling on our intercity routes would not be the same if we were to use school buses.

Des plages horaires peuvent être rentables et en soutenir d'autres qui ne sont pas rentables. Par exemple, les services du vendredi soir et du dimanche soir sur des longues routes, généralement, sont plus rentables que le même service le mardi matin.

La notion de déstabilisation par la concurrence, il faut aussi la voir en fonction des portions d'une même route, et non pas seulement d'une route à l'autre, et aussi dans des horaires par rapport à d'autres horaires sur une même route. Tous ces différents niveaux, degrés ou concepts d'interfinancement existent. Dans quelle mesure existent-ils exactement, et quels en seraient les impacts? Nous avons hâte de connaître vos conclusions.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: J'ai deux brèves questions, l'une sur les autobus scolaires et l'autre sur le transport nolisé.

Les autobus scolaires servent à transporter les enfants de leur foyer à l'école et de l'école au foyer. Ce genre de service nécessite une importante mise de fonds. Par conséquent, y aurait-il moyen d'utiliser aussi ces autobus à d'autres fins? Ainsi par exemple, est-ce qu'on ne pourrait pas s'en servir pour transporter des personnes âgées ou des personnes vivant dans des lieux éloignés ou des régions rurales, lorsqu'elles doivent se rendre dans un grand centre comme Chibougamou ou Roberval? Est-ce qu'on ne pourrait pas faire cela en soirée, une fois que les enfants sont revenus à la maison, pour tirer le maximum de ces moyens?

Sur le même sujet, vos autobus scolaires sont-ils tous de la même taille, ou certains sont-ils grands et d'autres petits? Tenez-vous compte dans votre plan d'entreprise des autres usages que vous pourriez tirer de vos autobus scolaires?

Maintenant, au sujet des services nolisés, votre mémoire est très critique. Vous affirmez en effet, et je cite: «Dans le secteur du transport nolisé, d'importants investissements ont été artificiellement stimulés par l'appui financier des fournisseurs et fabricants d'autocars auprès des prêteurs institutionnels». Pouvez-vous expliquer cette affirmation? Quels faits pouvez-vous invoquer pour appuyer une affirmation aussi négative au sujet du financement de certaines compagnies de transport nolisé et de la façon dont elles rentabilisent leur exploitation?

[Français]

M. Gilbert: Pour répondre à votre première question, il est possible d'envisager l'utilisation de nos véhicules scolaires à d'autres usages que le transport scolaire régulier. L'investissement que nous avons fait dans le transport scolaire est important, mais il est beaucoup moins important que pour les autobus long courrier qui exploitent nos routes interurbaines à l'heure actuelle.

Il est bien évident que le service et le confort offerts aux personnes qui voyagent sur nos routes interurbaines, et qui seraient éventuellement desservies par des autobus scolaires, ne seraient plus les mêmes.

However, in order to provide service to more remote communities or smaller towns, then of course we would be willing to make use of school buses.

[English]

Senator Oliver: Do you have more than one size of minibus?

[Translation]

Mr. Gilbert: We have different sizes of school buses. We have a regular long school bus that can hold up to 72 students. And we have a minibus that can hold up to 25 students.

As for the second question, it is clear that chartered transportation is currently a highly competitive area, and one where there is a price war underway, at least in Quebec. And the prices of the vehicles that we buy from our manufacturers, Prevost Car or MCI, have gone up constantly from year to year.

For the past year, we have seen that the bus resale market has been collapsing. When vehicles were resold, transportation companies were making money, because the market for used buses was very good. But with what has happened in the past year, it is increasingly difficult to sell used vehicles and make profits on resales.

[English]

Senator Oliver: What were some of the benefits that suppliers and manufacturers of buses gave to the charter carriers?

[Translation]

Mr. Gilbert: If I fully understand your question, you are talking about manufacturers like Prevost Car or MCI?

Senator Oliver: Yes.

Mr. Gilbert: As for the benefits they have provided, well, it is clear that the vehicles are comfortable, they are large passenger vehicles, and luxurious. But clearly, when there are only two manufacturers, as is the case, we do not have many opportunities to find vehicles at a better price.

You alluded to the study on charters that will be published within the next few weeks. The study of the financial situation of companies providing charter service shows that many companies obtained financing equal to 100 per cent of the value of the vehicle when they bought new vehicles from the two manufacturers.

The manufacturers provided this 100 per cent financing of the vehicle and encouraged this 100 per cent financing of the new vehicle, through their sister finance companies. This was possible because one, two or five years later, the used vehicle could often be resold for an amount equal to what had been paid for it initially.

Senator Oliver: Because the value had appreciated.

Mais dans le but de trouver des moyens de desservir des communautés qui sont plus éloignées ou des petites villes, il est évident que nous serions prêts à utiliser des véhicules scolaires.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Avez-vous des minibus de plusieurs tailles?

[Français]

M. Gilbert: On a différentes tailles d'autobus scolaires. On a l'autobus scolaire régulier, long, qui peut contenir jusqu'à soixante-douze élèves. Et on a le minibus qui peut contenir jusqu'à vingt-cinq élèves.

En ce qui a trait à la deuxième question, il est évident que le transport nolisé, pour le moment, est un domaine qui est très compétitif, et pour lequel il y a une guerre de prix, du moins au Québec. Et les prix des véhicules, d'année en année, ont augmenté de façon constante lorsqu'on les achète de nos manufacturiers, que ce soit Prevost Car ou MCI.

Ce qu'on voit aussi depuis un an, c'est que le marché de la revente d'autobus est en train de s'écrouler. Lors de la revente du véhicule, les transporteurs faisaient de l'argent, parce que le marché de l'autobus usagé était très bon. Mais avec ce qui s'est passé dans la dernière année, la revente de véhicules, et donc le profit sur la revente, est de plus en plus difficile à réaliser.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Quels sont certains des avantages que les fournisseurs et les fabricants d'autobus ont accordés aux compagnies de services nolisés?

[Français]

M. Gilbert: Si je comprends bien votre question, vous me parlez de manufacturiers comme Prevost Car ou MCI?

Le sénateur Oliver: Oui.

M. Gilbert: Pour ce qui est des bénéfices qu'ils nous ont apportés, et bien, il est évident que les véhicules sont confortables, ce sont des véhicules de grande route, des véhicules luxueux. Mais il est certain que lorsqu'on a seulement deux manufacturiers, comme c'est le cas, cela nous laisse peu de solutions pour trouver des véhicules à meilleurs prix.

Vous avez fait allusion à l'étude sur le transport nolisé qui sera publiée dans les prochaines semaines. L'examen qui a été fait de la situation financière des entreprises faisant du transport nolisé illustre que plusieurs entreprises obtenaient un financement égal à 100 p. 100 de la valeur du véhicule lorsqu'elles l'achetaient neuf des deux manufacturiers.

Les manufacturiers soutenaient ce financement à 100 p. 100 du véhicule et encourageaient, par des compagnies de finance soeurs des manufacturiers, ce financement à 100 p. 100 du véhicule neuf. Et ceci était possible parce que la revente de ces véhicules usagés, un, deux ou cinq ans après, pouvait souvent être faite à un montant égal à celui qu'on avait payé au départ.

Le sénateur Oliver: Parce qu'ils se sont appréciés.

Mr. Gilbert: Each year, the price of new vehicles went up so much that used vehicles maintained their value. They were 100 per cent financed, and could often be resold at the same price.

Accountants would say that there had been a gain on disposal of the asset. And often, companies used this gain on disposal of the asset to recapitalize or refinance their company, even if their daily operations were in a deficit.

Senator Oliver: I see. Thank you.

[English]

Senator Callbeck: I want to ask about parcel service, which is something that has not been raised this morning. Do you promote that service?

[Translation]

Mr. Gilbert: We do in fact provide parcel service on the entire intercity network we serve.

[English]

Senator Callbeck: But is it something that you promote? What is the cost of your services in comparison to those of Priority Post? Are you competitive?

[Translation]

Mr. Gilbert: Obviously, we promote this service. And we believe that part of the company's development will be in this area in the future.

Our prices increased recently, in 2001, and we studied the competition. We made sure that our prices were competitive and that we also had some competitive advantages, such as same-day delivery.

So to answer your question more clearly, we do promote parcel service, and in fact, we are competitive.

[English]

Senator Callbeck: Is this a sector of your business this is growing a lot?

[Translation]

Mr. Gilbert: Revenues from parcel service have remained more or less stable in recent years. Last year, we assessed our situation and we thought that this could be a sector we could develop in the future, hoping to do as Greyhound has done in the Canadian West, to try to obtain a larger portion of the revenues from parcel delivery.

The problem in Quebec is that the network is fragmented. So you have to come to an agreement with other carriers, like Autobus Maheu and Autocar Orléans Express. And that is precisely what we did last year.

M. Girard: Chaque année, les prix des véhicules neufs augmentaient tellement que les véhicules usagés gardaient leur valeur. Ils étaient financés à 100 p. 100, et ils pouvaient être revendus au même prix.

Les comptables diraient qu'il y avait un gain sur disposition d'actif. Et souvent les entreprises utilisaient ce gain sur disposition d'actif pour se recapitaliser ou pour refinancer leur entreprise, même si elles avaient eu des opérations quotidiennes déficitaires.

Le sénateur Oliver: Je comprends. Merci.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: J'aimerais maintenant vous interroger au sujet des services de colis, dont personne n'a encore parlé ce matin. Offrez-vous un tel service?

[Français]

M. Gilbert: Sur tout le réseau interurbain que nous desservons, nous offrons, en effet, le service de colis.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Mais est-ce que vous faites la promotion de ce service? Combien coûte-t-il en comparaison de celui de la poste prioritaire? Êtes-vous concurrentiels?

[Français]

M. Gilbert: Évidemment, nous faisons la promotion de ce service. Et nous croyons qu'une partie du développement de l'entreprise se fera dans ce secteur à l'avenir.

Nous avons eu une augmentation de prix récemment, en l'an 2001, et nous avons étudié la compétition. Nous nous sommes assurés que nos prix étaient concurrentiels et que nous avions aussi certains avantages concurrentiels, comme la livraison le même jour.

Donc, pour répondre à votre question plus clairement, nous promovons le service de colis, et, dans les faits, nous sommes compétitifs.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Est-ce que ce sous-secteur de vos activités est en forte expansion?

[Français]

M. Gilbert: Le chiffre d'affaires dans le domaine du colis a été sensiblement stable ces dernières années. L'année dernière, nous avons évalué notre situation et nous avons pensé qu'à l'avenir, ce serait un secteur que nous pourrions développer, en espérant, comme l'entreprise Greyhound l'a fait dans l'Ouest canadien, aller chercher une partie plus importante de revenus provenant du service de colis.

Le problème au Québec, c'est que le réseau est morcelé. Il faut donc s'entendre avec d'autres transporteurs, comme Autobus Maheu et Autocar Orléans Express. Et c'est ce que nous avons fait durant la dernière année.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gilbert and Mr. Girard, for coming. We really appreciate the information you have given us. Feel free to forward other information if you think of other details that might help us.

As you can see, we are very serious about this work. The senators were well prepared and asked you a lot of questions this morning. We are very interested in this matter.

Mr. Girard: Rest assured that we will forward any further documentation that might flesh out this morning's answers.

The Chairman: Our next witnesses are from K eroul, Mr. André Leclerc, Director General of K eroul, and Ms Johanne St-Martin, Transport Development Assistant.

Mr. André Leclerc, Director General of K eroul: Thank you very much for inviting us to state our position. By the way, if the translators do not understand, they can ask me to repeat myself, at no extra cost!

K eroul is a touristic and cultural development organization. Our goal is to promote touristic and cultural accessibility, to show the industry how to deal with people with restricted ability.

We say "people with restricted ability" because that covers not just people in wheelchairs, but also the blind, short people, the obese, the temporarily disabled, little people, parents with strollers, or anyone with mobility issues. And we know that the population is increasingly aging and that there will be more and more mobility problems

K eroul attempts to convince the industry of the market potential of this 15 per cent of the population. That percentage is going to grow more and more because of the phenomenon of population aging. If Canada wants to position itself as an accessible touristic and cultural destination, the product will have to be improved.

Enter K eroul with its four-pronged research program to inventory all of the accessible spots in Quebec — hotels, restaurants, camp grounds and museums — with very, very detailed criteria. Based on these questionnaires, K eroul processes the information and assigns an accessibility rating.

And I forward this information to the tourism network for inclusion in travel guides. We have managed to convince Tourisme Québec to set up a tourism industry quality program; accessibility is one of the quality criteria. We are basically going to inventory these places and disseminate the information. And in places that are not accessible, we tell people they will have to improve.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Gilbert et monsieur Girard, de votre présence ici. Nous avons vraiment apprécié les renseignements que vous nous avez donnés. Soyez bien à l'aise de nous fournir d'autres renseignements si vous pensez à d'autres précisions qui pourraient nous aider.

Comme vous voyez, nous faisons ce travail avec beaucoup de sérieux. Les sénateurs se préparent bien, ils vous ont posé beaucoup de questions ce matin. Nous nous intéressons beaucoup à ce dossier.

M. Girard: Soyez assurés que nous vous ferons parvenir toute documentation additionnelle qui pourrait élaborer les réponses de ce matin.

La présidente: Nos prochains témoins sont de K eroul, M. André Leclerc, directeur général de K eroul, et Mme Johanne St-Martin, adjointe au développement transport.

M. André Leclerc, directeur général de K eroul: Merci beaucoup de nous avoir invités à exprimer notre opinion. Une petite précision: si les traducteurs ne comprennent pas, ils pourront me faire répéter, c'est le même prix!

K eroul est un organisme de développement touristic et culturel. On essaie de développer l'accessibilité touristic et culturelle pour montrer à l'industrie comment accueillir les personnes à capacité physique restreinte.

On dit: «personnes à capacité physique restreinte» parce que cela n'englobe pas seulement les personnes en fauteuil roulant, mais aussi les personnes aveugles, les personnes courtes, les personnes obèses, les personnes temporairement handicapées, les personnes de petite taille, les parents utilisant une poussette, donc, toute personne qui a des problèmes de mobilité. Et on sait que la population vieillit de plus en plus et qu'il y aura de plus en plus de problèmes de mobilité.

K eroul essaie de convaincre l'industrie du marché potentiel qui représente ce 15 p. 100 de la population. Cette proportion va augmenter de plus en plus à cause du phénomène du vieillissement de la population. Si le Canada veut se positionner comme destination touristic et culturelle accessible, il va falloir améliorer le produit.

K eroul est là, et on a quatre volets pour travailler un programme de recherche pour répertorier tous les endroits accessibles au Québec, les hôtels, les restaurants, les campings et les musées, avec des critères très, très élaborés.   partir de ces questionnaires, K eroul traite l'information et donne une cote d'accessibilité.

Et je me permets de donner l'information au réseau touristic pour qu'il l'intègre dans les guides touristiques. On a réussi à convaincre Tourisme Québec d'élaborer un programme de qualité pour l'industrie touristic; l'accessibilité est un des critères pour avoir la qualité. En gros, on va répertorier les endroits et on diffuse l'information. Et on dit à ceux qui ne sont pas accessibles ce qu'ils devraient améliorer.

Second, we have a training program for tourism industry workers. We have developed training courses for tourism students and for Air Canada, casino and bus company employees. We have developed courses for every type of tourism worker. And the courses are given by disabled people.

Third, we do a lot of advocacy work. We do a lot of lobbying to raise awareness in the tourism and cultural industry. We also give clients information on the various accessible places in Quebec.

Kéroul is currently sharing its expertise across Canada. We want to open offices in different provinces, because Kéroul's expertise is unique in the world. We are involved with the OPHQ and the Canadian Tourism Commission in a project to develop international accessibility criteria that would be recognized as international standards.

Our goal for the past 20 years has been to position Quebec as an accessible tourist destination. The market for people with restricted ability is a very viable market because these people often travel in twos or threes. It would therefore be in Canada's interest to carve out a niche to attract those tourists.

There are, after all, 45 million disabled people in the United States and 50 million in Europe. I hope they don't all come to Quebec at the same time!

I would ask my colleague to continue the presentation and to give a broad outline of our brief, in order to give the translators a break.

Ms Johanne St-Martin, Transport Development Assistant, Kéroul: Just to add to what Mr. Leclerc was saying before, Kéroul has made written submissions on transportation many times. In this brief, we have gathered together recommendations that we have often made and explained to various task forces. Given the subject matter, we will of course focus on buses and bus stations.

Unfortunately, we did not have time to translate this brief, but I believe you will be able to do so later.

We represent users with restricted ability. That is the basis for all of our recommendations.

With respect to the motor coach operators' code of practice, our main observation is that the present code of practice is not very detailed. We therefore give instructions to motor coach operators and owners to enable them to serve clients with restricted ability well.

What we are hoping for and recommending is more specific physical dimensions under the code of practice. By physical dimensions, I mean bus aisle width, room for a guide dog, and so on. We would like to have more detailed specifications because the code is too open to interpretation by motor coach owners.

Deuxièmement, on a un programme de formation pour le personnel de l'industrie touristique. On a développé des cours de formation pour les étudiants en tourisme, pour le personnel d'Air Canada, des casinos et des compagnies d'autobus. On a développé des cours pour chaque type d'intervenants en tourisme. Et ce sont des personnes handicapées qui donnent les cours.

Troisièmement, on fait beaucoup de représentation. On fait beaucoup de lobbying pour convaincre l'industrie touristique et culturelle d'augmenter ses connaissances. On donne aussi de l'information à la clientèle sur les différents endroits accessibles au Québec.

Kéroul est en train de répandre son expertise à travers le Canada. On veut ouvrir des bureaux dans différentes provinces, parce que l'expertise de Kéroul est unique au monde. On fait partie de l'OPHQ et, avec la Commission canadienne du tourisme, on a un projet pour élaborer des critères d'accessibilité internationaux qui seraient reconnus par l'OLP, pour avoir des standards internationaux.

Ce qu'on fait depuis vingt ans, c'est d'essayer de positionner le Québec comme destination touristique accessible. Le marché des personnes à capacité physique réduite est un marché rentable, très rentable, parce que ces personnes voyagent souvent à deux ou à trois. Il serait donc dans l'intérêt du Canada de se tailler une niche pour amener ces touristes-là.

Il y a quand même 45 millions de personnes handicapées aux États-Unis et 50 millions en Europe. J'espère qu'elles ne viendront pas au Québec toutes en même temps!

Je demanderais à ma collègue de travail de continuer la présentation et de tracer les grandes lignes de notre mémoire, pour reposer les traducteurs.

Mme Johanne St-Martin, adjointe au développement transport, Kéroul: En fait, pour compléter ce que monsieur Leclerc disait tantôt, Kéroul, à maintes occasions, a écrit des mémoires, notamment au niveau du transport. Dans ce mémoire, nous avons regroupé les recommandations qu'on a souvent exprimées et expliquées à différents groupes de travail. Bien sûr, étant donné le sujet, on va se concentrer sur les autocars et les terminus.

Malheureusement, on n'a pas eu le temps de traduire le mémoire présenté, mais je pense que vous allez pouvoir le faire par la suite.

Nous représentons les usagers à capacité physique restreinte. Donc, toutes nos recommandations vont en ce sens.

Pour ce qui est du Code de pratique des autocaristes, notre constatation principale est qu'en ce moment, le Code de pratique n'est pas très détaillé. Nous donnons donc des directives aux autocaristes et aux propriétaires afin qu'ils puissent bien desservir la clientèle à capacité physique restreinte.

Ce que nous espérons et recommandons, c'est que les dimensions des dispositifs dont il est question dans le Code de pratique soient plus précises. Quand je parle de dimensions de dispositifs, il s'agit de la largeur du corridor dans l'autobus, l'espace qu'on peut donner pour un chien guide, et ainsi de suite.

For some people, a suitable width is x centimetres, whereas for others, it is different. So there is not necessarily enough room for people in wheelchairs. Often, they have to get out of their wheelchair and into a boarding chair, and that sometimes causes problems. The steps and all of these little obstacles are unacceptable, and we would like the code standards to be a bit more precise.

As a matter of fact, greater precision would greatly assist manufacturers and carriers.

Now let's talk about bus terminals. The bus terminals in Quebec City and Montreal are fine. Their main purpose is to accommodate buses. But in the regions, bus terminals are often corner stores, service stations, et cetera. And unfortunately, those places are not usually accessible.

Obviously, with the help of Mr. Leclerc and others like the Quebec Department of Transportation and Tourisme Québec, we are trying to find solutions to this problem, to find a network of restaurants or other facilities that would be accessible and open to clients with restricted ability.

At present, in addition to terminals that are not accessible, we know that bus passengers do not always have accessible washrooms on board. Drivers must therefore stop every two and a half hours at accessible places for those passengers. That may be a drawback. But it would be good if that were included in the terminals.

We have also noticed that it is hard for those in the industry to offer cultural or travel packages to groups of people with restricted ability. Unfortunately, there is not a lot of room in a bus. If more than one person is travelling, it is hard. A bus cannot accommodate a group.

We recommend better bus access for wheelchair passengers — more buses with more room for wheelchairs — to facilitate group travel. We hope the government will support this initiative so that there will be more accessible buses for our clients in all provinces.

We are also concerned about deregulation. That is not necessarily the purpose of today's meeting, but Kérout and many others in the bus industry sincerely hope that current accessibility and service quality will never be lost.

Even with a code of practice, it is often hard to get services for those with restricted ability. We fear that deregulation would undermine hard-won quality services for our clients.

On aimerait qu'il y ait plus de précision, parce que, pour les propriétaires d'autobus, il y a trop de place laissée à l'interprétation.

Pour certaines personnes, une largeur convenable est X nombre de centimètres, alors que pour d'autres, c'est différent. Donc, on n'a pas nécessairement suffisamment d'espace pour les personnes en fauteuil roulant. Souvent, elles doivent se déplacer de leur fauteuil roulant à la chaise d'embarquement, et cela peut parfois causer des problèmes. Les marches et tous ces petits obstacles sont déplorables, et on aimerait que les normes du Code soient un petit peu plus précises.

En fait, si c'était précisé davantage, cela faciliterait beaucoup la tâche des constructeurs et des transporteurs.

Passons maintenant aux terminus. Quand on parle des terminus de Québec ou de Montréal, ça va. Ce sont des terminus qui ont comme but premier d'accueillir les autocars. Mais quand on s'en va en régions, on a souvent des terminus qui sont des dépanneurs, des stations-service, et cetera. Et malheureusement, ces endroits-là ne sont généralement pas accessibles.

Évidemment, en compagnie de M. Leclerc et de d'autres intervenants comme le ministère des Transports du Québec et Tourisme Québec, on essaie de trouver des solutions à ce problème, de trouver un réseau, soit de restaurants ou autres qui pourraient être accessibles et accueillir la clientèle à capacité physique restreinte.

Présentement, en plus des terminus qui ne sont pas accessibles, on sait que les gens qui voyagent en autobus n'ont pas toujours des salles de toilette à bord qui sont accessibles. Il faut donc que les chauffeurs arrêtent aux deux heures et demie à des endroits accessibles pour ces personnes. Cela peut être une contrainte. Mais ce serait bien que ce soit inclus dans les terminus.

Également, on a remarqué qu'il est difficile pour les intervenants de l'industrie d'offrir des forfaits culturels ou touristiques à des groupes de personnes à capacité physique restreinte. Malheureusement, dans les autobus, on n'a pas beaucoup d'espace. Si on voyage à plus d'une personne, c'est difficile. Dans un autocar, on ne peut pas amener un groupe.

Ce que nous recommandons, c'est que les voyageurs en fauteuil roulant aient plus facilement accès à des autocars accessibles, qu'il y en ait plus, qu'il y ait plus de place pour les gens, et ceci pour faciliter les voyages en groupe. On espère que le gouvernement appuiera cette initiative, afin qu'il y ait plus d'autobus accessibles pour notre clientèle, et ce, dans toutes les provinces.

Nous nous préoccupons aussi de la déréglementation. Ce n'est pas nécessairement le but de la rencontre d'aujourd'hui, mais pour Kérout et pour beaucoup d'intervenants dans le milieu des autocars, on souhaite fortement que l'accessibilité et la qualité de service qu'il y a en ce moment ne soient jamais perdues.

Même s'il y a un Code de pratique, on a souvent de la difficulté à avoir des services pour la communauté à capacité physique restreinte. Nous craignons que s'il y avait déréglementation, cela enlèverait des acquis obtenus après beaucoup d'efforts quant au service de qualité pour notre clientèle.

If there is deregulation, Kéroul's position is that we would like to have guarantees that services for people with restricted ability will be maintained without any effect on quality. That is crucially important to us.

I referred earlier to room for an animal. It still happens that animals are denied permission to board, guide dogs or assistance dogs. For example, in Ottawa, a woman told us the following anecdote. She was travelling with her spouse. She is blind but has a white cane, and her spouse had a guide dog. They were told there would be a charge for bringing the guide dog. A lot of training remains to be done because, unfortunately, even with the code, which clearly says the dog must be allowed, they were still refused. And that happened in Ottawa, not in some rural area, but in a big city.

So if we lose the code or if there is deregulation, that is what we are afraid of.

We feel that buses are an essential service for our clients. Of course, there is the train, the plane, et cetera. However, buses serve many towns in Canada. That is not necessarily the case for planes and trains.

Also, keep in mind that in many cases, people with restricted ability have limited financial means. It is important that a person at least be able to travel by bus to visit family, cultural sites, and so on. Without that option, which is economical and accessible, people with restricted ability would have fewer opportunities to travel freely. It is therefore an essential mode of transportation.

That is a general outline of our submissions. In fact, the brief goes into much greater detail. We provide statistics on passenger characteristics and patterns and on obstacles these people may encounter. I have given you our usual recommendations. Do you have any questions?

The Chairman: Thank you for your presentation, Mr. Leclerc and Ms St-Martin. I must say, Mr. Leclerc, that we have come a long way since 1970, when you tried hitchhiking and decided to devote your energy to tourism development.

Mr. Leclerc: You have a good memory!

The Chairman: We are well informed, and we have done our homework, Mr. Leclerc.

I congratulate you on what you have accomplished since 1970. This issue is important to us. I think the statistics you have presented and the information you have added orally this morning, in addition to the document we have before us, are very important.

I have a few questions, and then I will turn the floor over to my colleagues.

Does the busing industry feel there is sufficient market potential?

S'il y avait déréglementation, la position de Kéroul est que nous aimerions avoir des garanties que le service pour les personnes à capacité physique restreinte sera maintenu et que la qualité sera toujours là. Pour nous, cet aspect est primordial.

Je parlais tantôt de l'espace pour un animal. Il arrive encore qu'on refuse de laisser monter des animaux, des chiens guides ou des chiens aidants. À titre d'exemple, à Ottawa, il y a une dame qui nous a confié cette anecdote: elle voyageait avec son conjoint. Elle est non-voyante mais elle a une canne blanche, et son conjoint avait un chien guide. Et on a voulu lui faire payer un montant pour amener le chien guide. Il y a beaucoup de formation qui reste à faire, parce que, malheureusement, même avec le Code, où il est écrit clairement qu'on doit accepter le chien en bonne et due forme, on a encore refusé. Et cela s'est passé à Ottawa, pas dans un coin rural, mais dans une grande ville.

Donc, si on perd le Code ou s'il y a déréglementation, c'est de tout cela qu'on a peur.

Pour notre clientèle, nous considérons que l'autocar est un service essentiel. Bien sûr, il y a le train, l'avion, et cetera. Cependant, dans le cas des autocars, on a un service dans plusieurs villes du Canada. Ce n'est pas nécessairement le cas en ce qui a trait aux avions et aux trains.

Aussi, il ne faut pas oublier que dans plusieurs cas, la clientèle à capacité physique restreinte a des moyens financiers modestes. Il est important que la personne puisse au moins voyager par autobus pour aller visiter sa famille, faire des visites culturelles, et tout ça. S'il n'existait plus ce moyen-là, qui est économique et accessible, on diminuerait les possibilités pour les personnes à capacité physique restreinte de voyager librement. C'est donc un mode de transport essentiel.

Ce sont les grandes lignes de nos propos. De fait, le mémoire contient beaucoup plus de détails. On fournit des statistiques sur les habitudes et les comportements des gens au cours de voyages, et sur les obstacles que les gens peuvent rencontrer. Je vous ai exposé nos recommandations habituelles. Peut-être aurez-vous des questions.

La présidente: Merci de votre présentation, monsieur Leclerc et madame St-Martin. Monsieur Leclerc, je dois dire qu'on est loin du moment quand, en 1970, vous avez entrepris de faire du pouce et que vous avez alors décidé de consacrer votre énergie à développer le tourisme.

M. Leclerc: Vous avez une bonne mémoire!

La présidente: Nous sommes bien renseignés, nous avons fait nos devoirs, monsieur Leclerc.

Je vous félicite de ce que vous avez fait depuis 1970. C'est un dossier important pour nous. Je pense que les statistiques que vous nous présentez et les informations que vous ajoutez verbalement ce matin, en plus du document que nous avons devant nous, sont très importants.

J'ai quelques questions et ensuite, je donnerai la parole à mes collègues.

Est-ce que l'industrie du transport par autobus considère qu'il y a un potentiel de marché suffisant?

Mr. Leclerc: No.

The Chairman: But in the industry, is there realistic potential to do more and to better meet the needs you just mentioned?

Mr. Leclerc: I do not know if you recall, but about 10 years ago, the federal government set up a grants program to help carriers become fully accessible. That really gave a boost in terms of persuading the busing industry to follow suit. I was recently told that carriers were buying accessible buses that did not need any alterations. That means that there is a market, and that they have understood how important it is to be accessible.

The Chairman: The potential is there, as well as, of course, the interest of the bus companies.

Mr. Leclerc: All these figures point to the aging of the population. By the year 2015, the average age of the population will be over 65. If the industry wants to meet the needs of this clientele, it will have to start doing something.

Ms St-Martin: In a brief that we will soon be presenting, we refer to a study on an expanding market entitled: "Tourist behaviour of persons with restricted physical ability." This study shows quite clearly that the most frequent users of buses are between the ages of 18 and 35, in other words, there is a large number of students. Students with limited physical abilities are part of this group, as well as lots of young professionals.

So there is a market potential here. In my opinion, this age group is a very significant potential market.

We should also bear in mind that the blind, as we will also demonstrate in our study, are more inclined to make use of buses than any other means of transport. They are also a large clientele.

The Chairman: If I've understood correctly, you offer your services to transit companies.

Mr. Leclerc: Yes.

The Chairman: You make your needs known to them and they respond by implementing the appropriate changes. You say that over the past 10 years there has been a remarkable change.

Mr. Leclerc: Kéroul is a sort of intermediary between the tourist industry and customers. Part of our action is to encourage the industry to improve the product and at the same time, we inform customers about the different types of service available.

The Chairman: I see. You say that through your consultant service you make known possibilities to people in the industry as well as to users. Do you think that the bus companies' present response to requirements is adequate? You note that the needs will be increasing as a result of the aging population. I think that

M. Leclerc: Non.

La présidente: Mais est-ce qu'on retrouve, dans l'industrie, un potentiel réaliste pour faire plus et répondre davantage aux besoins que vous venez de mentionner?

M. Leclerc: Je ne sais pas si vous vous en rappelez, mais il y a environ dix ans, le gouvernement fédéral avait élaboré un programme de subventions pour aider les transporteurs à se rendre entièrement accessibles. Cela avait vraiment donné un coup de barre pour convaincre l'industrie du transport par autobus d'emboîter le pas. Et dernièrement, on me disait que les transporteurs achetaient des autobus accessibles, sans avoir besoin de les modifier. Ça veut dire que le marché est là, et qu'ils ont compris l'importance de se rendre accessibles.

La présidente: Le potentiel existe et, évidemment, l'intérêt des autocaristes est là.

M. Leclerc: Tous les chiffres nous démontrent, du côté démographique, le vieillissement de la population. D'ici 2015, la population moyenne aura soixante-cinq ans et plus. Si l'industrie veut répondre aux besoins de cette clientèle, il va falloir qu'elle fasse quelque chose.

Mme St-Martin: Dans un mémoire que nous allons présenter bientôt, nous faisons allusion à une étude qui parle d'un marché en croissance intitulée: «Comportement touristique des personnes à capacité physique restreinte». Et dans cette étude, on démontre clairement que la clientèle la plus assidue qui utilise les autocars, se situe entre dix-huit et trente-cinq ans; il s'agit donc d'un grand nombre d'étudiants. Les étudiants à capacité physique restreinte font partie de ce groupe-là, ainsi que beaucoup de jeunes professionnels.

C'est donc un potentiel de marché. Ce groupe d'âge, à mon avis, représente un très grand potentiel de marché.

Et puis il ne faut jamais oublier que les personnes non-voyantes, et on le démontrera aussi dans notre étude, sont plus portées à utiliser les autocars que tout autre moyen de transport. Il y a donc une grande clientèle là aussi.

La présidente: Si j'ai bien compris, vous offrez vos services aux compagnies de transport?

M. Leclerc: Oui.

La présidente: Vous leur indiquez vos besoins et ils répondent à ces besoins en effectuant des changements. Et vous dites que depuis dix ans, il y a un changement remarquable.

M. Leclerc: Kéroul est un peu l'intermédiaire entre l'industrie touristique et la clientèle. D'un côté, on pousse pour que l'industrie améliore le produit; de l'autre côté, on informe la clientèle des différents services accessibles.

La présidente: D'accord. Par des services de consultation, vous dites que vous faites connaître les possibilités aux gens de l'industrie ainsi qu'aux gens du milieu. Trouvez-vous que le milieu des autocars répond suffisamment bien, en ce moment, aux besoins? Vous dites qu'il va y avoir plus des besoins, la population

it will be more difficult for people to get around because of reduced mobility.

We see that there has been a change over the past 10 years but you think that over the next 10 years, it will be possible for us to meet the needs of the population?

Mr. Leclerc: The bus sector is perhaps the one that has made the most progress in the past 10 years compared to the train.

The Chairman: Yes.

Mr. Leclerc: The government of Canada bought these trains from other countries at a good price but these trains are not accessible. On VIA Rail, there is only one place to put a wheelchair; that is not much.

In Europe, trains have much greater accessibility, as well as in the US. Canada has a lot to do to make trains accessible. In the case of airplanes, progress has been made but there is still a lot to be done.

The bus sector is certainly the one that has made the greatest effort to accommodate our needs.

The Chairman: Are they responding well to your needs at the present time?

Mr. Leclerc: Yes.

The Chairman: As for the future, you have confidence in the bus industry, do you?

Mr. Leclerc: Yes.

Ms St-Martin: Statistics indicate an aging of the population and reduced abilities. Between 1986 and 1991, the disability rate increased from 13.2 per cent to 15.5 per cent.

Moreover, 46 per cent of people aged 65 and over have some physical limitations. There are lots of seniors who travel. It is becoming an increasingly important clientele.

[English]

Senator Oliver: On page 13 of your brief, you list the seven conditions that you would like to see be met for bus terminals. These include parking, accessibility, public toilets, signage, and so on.

Last night we toured the central bus station here. During that tour, I saw accessible toilets, an accessible entry; in fact, most of your seven conditions were met. However, what about accessibility for people who need guide dogs, or people with other physical limitations, in places like Alma, Chicoutimi, and Roberval? Whose responsibility is that? Is it the responsibility of the businessman in Chicoutimi, the municipality, the county, the Province of Quebec, whose responsibility is it to bring in the laws to ensure that the seven conditions that you would like to see met in bus terminals are met.

étant vieillissante. Je pense que la possibilité de mobilité des gens va être plus réduite, parce qu'il y a toutes sortes de mobilités réduites.

Depuis dix ans, on voit qu'il y a un changement, mais pensez-vous que dans les dix prochaines années, on pourra vraiment répondre aux besoins de la population?

M. Leclerc: Les autobus, c'est peut-être l'industrie qui a fait le plus de progrès depuis dix ans, en comparaison au train.

La présidente: Oui.

M. Leclerc: Le gouvernement du Canada a acheté des trains de d'autres pays à bon coût, mais ces trains-là ne sont pas accessibles. Sur VIA Rail, il y a seulement une place pour mettre un fauteuil roulant, ce n'est pas beaucoup.

En Europe, l'accessibilité des trains est beaucoup plus grande, et aux États-Unis aussi. Le Canada a beaucoup à faire pour rendre les trains accessibles. Si on parle des avions, des progrès ont été faits, mais il reste encore beaucoup à faire.

L'autobus est vraiment l'industrie qui a fait le plus d'efforts pour répondre à nos besoins.

La présidente: Cela répond bien à vos besoins en ce moment?

M. Leclerc: Oui.

La présidente: Puis pour l'avenir, vous avez confiance aussi en l'industrie de l'autocar?

M. Leclerc: Oui.

Mme St-Martin: Au niveau des statistiques, on parle du vieillissement de la population et des incapacités. Si on regarde les années 1986 à 1991, le taux d'incapacité est passé de 13,2 p. 100 à 15,5 p. 100.

D'autre part, 46 p. 100 des personnes de plus de 65 ans démontrent ou présentent des limitations physiques. Il y a beaucoup de personnes âgées qui voyagent. C'est donc une clientèle de plus en plus importante.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: À la page 13 de votre mémoire, on trouve les sept conditions que vous aimeriez voir respecter dans les gares d'autobus. Parmi elles, mentionnons le stationnement, l'accessibilité, les toilettes publiques, les affiches et le reste.

Hier soir, nous avons visité la gare centrale d'autobus ici. Pendant notre visite, j'ai vu des toilettes accessibles et une entrée accessible; il me semble en fait que la plupart de vos sept conditions étaient respectées. Cela dit, qu'en est-il de l'accessibilité dans des localités comme Alma, Chicoutimi et Roberval pour des personnes qui ont besoin des chiens guides ou qui souffrent d'autres incapacités physiques? Qui serait chargé de tenir compte de leurs besoins? S'agit-il de l'homme d'affaires de Chicoutimi, de l'administration municipale, du comté ou de la province de Québec? Qui doit veiller à mettre en oeuvre les lois appropriées afin que les sept conditions énumérées par vous soient respectées dans les gares d'autobus.

[Translation]

Ms St-Martin: Let me start by answering the first part of your question. As to the study you refer to, with reference to some of its recommendations, in Montreal, parking, accessibility at the entrance and all these points, are generally speaking respected. However, outside Montreal, if, for example, a person with reduced mobility is dropped off by a friend, a relative or someone else, the person is unable to park in the boarding area and wait 15 minutes with the passenger who will be getting on the bus, he or she must find a parking spot. And the person must also have help to get out of the car or vehicle and most often be accompanied to the terminal.

What are they suppose to do with the car? They cannot park there, they have to look farther afield. So that is a problem.

Handicapped parking spots are often not close to the boarding gate. Once again this is a problem for people with restricted mobility.

In Montreal, the inside of the terminal is accessible but in a number of regions this is not always the case. That brings us back to the point I raised earlier, namely the fact that there is no terminal building for places in the countryside.

The Chairman: There is not the same kind of accessibility at the local convenience store.

Ms St-Martin: Exactly. So as far as accessibility goes in the rural areas, the situation is not the same.

Mr. Leclerc: That is why it is important to attempt to find a network of private businesses that would be interested in playing the role of a terminal, I am thinking for example of a chain of restaurants, for example St-Hubert, where the buildings are all accessible. This would be of interest both from the standpoint of economics and physical access.

The Chairman: That also has potential.

Mr. Leclerc: Yes.

[English]

Senator Oliver: It seems to me that an organization like yours really needs to get in with the architects and the planners of any new terminal or new building. In that way, you could ensure that the seven conditions are being met. As well, you could have a voice in things such as special safety considerations, special fares and other comfort items that will be required for people with disabilities.

Has your organization found ways to speak to the architects, planners and designers, to ensure that these considerations are built into their plans before any sod is turned?

[Français]

Mme St-Martin: Je vais d'abord répondre à la première partie de votre question. Dans l'étude dont vous parlez et parmi certaines recommandations qui sont ressorties de l'étude, à Montréal, le stationnement, l'accessibilité à l'entrée et tous ces points-là, dans l'ensemble, sont respectés. Par contre, à l'extérieur de Montréal, si, par exemple, une personne à mobilité restreinte est reconduite par un ami, un parent, un accompagnateur, la personne ne peut pas stationner dans le débarcadère et aller attendre quinze minutes avec une personne à mobilité restreinte; elle doit aller stationner. Et pour descendre de l'auto ou du véhicule en question, la personne doit avoir de l'aide et doit souvent être accompagnée au terminus.

Et qu'est-ce qu'on fait de la voiture? On ne peut pas stationner là, il faut aller stationner plus loin. Dans ce sens, il y a un problème.

Et souvent, les stationnements pour personnes à capacité physique restreinte qui peuvent conduire ne sont pas à proximité de la porte d'entrée. C'est un problème pour une personne ayant une mobilité restreinte.

À Montréal, l'intérieur des terminus est accessible, mais c'est certain que dans plusieurs régions, ce n'est pas toujours le cas. Cela revient au point que j'ai soulevé plus tôt: les terminus en milieu rural n'ont pas d'abord et avant tout des terminus.

La présidente: Vous n'avez pas cette accessibilité chez votre dépanneur du coin.

Mme St-Martin: Exactement. Donc, pour ce qui est de l'accessibilité, dans les régions rurales, ce n'est pas le même acquis.

M. Leclerc: C'est pour cela qu'il est important d'essayer de trouver un réseau d'entreprises privées qui seraient intéressées à jouer le rôle de terminus, comme un réseau de restaurants, par exemple St-Hubert, où tous les restaurants sont accessibles. Il y aurait un intérêt économique, mais aussi un intérêt physique.

La présidente: Il y a le potentiel, aussi.

M. Leclerc: C'est cela.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Il me semble qu'un organisme comme le vôtre devrait vraiment se concerter avec les architectes et les urbanistes lors de la planification de toute nouvelle gare ou du nouvel édifice. De cette manière, vous pourriez veiller à ce que les sept conditions soient bel et bien mises en oeuvre. Cela vous permettrait également de donner votre avis au sujet de considérations comme la sécurité, les tarifs spéciaux et d'autres aspects relatifs au confort et dont il faudra tenir compte pour desservir les personnes handicapées.

Est-ce que votre organisation s'est entretenue avec des architectes, des urbanistes et d'autres concepteurs afin que l'on tienne compte des considérations énoncées par vous dès la conception d'un édifice?

[Translation]

Ms St-Martin: We work together a great deal with Tourism Quebec. Tourism Quebec does have a quality program along with a building code. In cooperation with Tourism Quebec and the Department of Transport, we make sure that all the new structures are accessible.

I admit that it is difficult to always be at the right place at the right time. Take the example of the Longueuil terminal. We had to put a lot of work into that. In the case of the new STRCM terminal, that is always used as the Voyageur terminal, the process was wrong because work began before we were able to meet those responsible. There may not have been the same degree of openness at the beginning but nonetheless we were successful in obtaining a certain number of changes.

We do try to keep informed about new construction projects. It is for that reason that we have created a department known as "Research and Accessibility." We have a data bank that includes all the terminals. If there is a change or a closure, we attempt to keep informed and make regular updates.

It is true that we cannot be everywhere at the same time but generally speaking, we are able to meet people to present our recommendations for persons with restricted mobility.

Mr. Leclerc: As Johanne was mentioning, Kéroul is the official representative in discussions with Tourism Quebec and we work with 13 departments in Quebec. The tourism industry concerns several departments: the departments of Labour, Agriculture, Culture, Transport and so forth. At the federal level, there are 18 departments involved. We work a great deal with the Privy Council of the Government of Quebec, the Executive Council. At the federal level, we work with the Secretary General of the Government of Canada who can put us in touch with the different departments. But we do find it difficult to work at the federal level.

It is our impression that they do not recognize the work being done by Kéroul. May be it is because we are Quebecers, I don't know, but it is very complicated to make Kéroul's expertise known at the Canadian level. In spite of that, there are countries like Peru, Argentina and Thailand that recognize the expertise of Kéroul at the international level.

In Kéroul we have a unique kind of expertise in the world and we are willing to help you, we are ready to help the rest of Canada to avoid the mistakes that may have been committed in the past. We want to help the rest of Canada to take up its position as an accessible tourism destination.

The Chairman: The fact that we are meeting today, Mr. Leclerc, does demonstrate our openness.

Mr. Leclerc: We shall see.

The Chairman: You will see so in our report.

[Français]

Mme St-Martin: Nous travaillons beaucoup avec Tourisme Québec. Et Tourisme Québec a un programme de qualité et un Code de bâtiment. En collaboration avec Tourisme Québec et le ministère des Transports, on s'assure donc que toutes nouvelles structures sont accessibles.

Il est vrai qu'il est difficile d'être toujours là au bon moment. Prenons l'exemple du terminus de Longueuil. On a dû y mettre beaucoup d'effort. Au nouveau terminus de la STRCM, qui sert aussi de terminus Voyageur, le processus a été long, parce que les travaux ont commencé avant qu'on puisse les rencontrer. Et l'ouverture n'était peut-être pas là au début, mais on a quand même réussi à obtenir certains changements.

Il est certain qu'on essaie toujours d'être à l'affût des nouveaux endroits qui se construisent. C'est d'ailleurs pour ça qu'on a un département de «Recherche et accessibilité». On a une banque de données qui comprend tous les terminus. S'il y a un changement ou une fermeture, on tâche de se tenir au courant et de faire des mises à jour régulières.

Il est vrai qu'on ne peut pas être partout à la fois mais, en général, on réussit à aller voir les gens pour leur présenter les recommandations pour les personnes à mobilité restreinte.

M. Leclerc: Comme Johanne le disait tantôt, Kéroul est l'interlocuteur officiel de Tourisme Québec et on travaille avec treize ministères au Québec. L'industrie touristique touche plusieurs ministères: les ministères du Travail, de l'Agriculture, de la Culture, des Transports et ainsi de suite. Au fédéral, elle touche dix-huit ministères. Et on travaille beaucoup avec le Conseil privé du gouvernement du Québec, le Conseil exécutif. Au fédéral, on travaille avec le secrétaire-général du gouvernement du Canada pour qu'il puisse nous introduire aux différents ministères. Mais au fédéral, on trouve cela difficile de travailler.

On dirait qu'ils ne reconnaissent pas le travail de Kéroul. C'est peut-être parce qu'on n'est pas des Québécois, je ne le sais pas, mais c'est bien compliqué à répendre l'expertise de Kéroul au niveau canadien. Pourtant, il y a des pays comme le Pérou, l'Argentine et la Thaïlande qui reconnaissent l'expertise de Kéroul au niveau international.

Chez Kéroul, on a une expertise unique au monde et on est prêt à vous aider, on est prêt à aider le reste du Canada à éviter les erreurs qu'on a pu faire dans le passé. On veut aider le reste du Canada à se positionner comme destination touristique accessible.

La présidente: Mais le fait de se rencontrer aujourd'hui, monsieur Leclerc, démontre une grande ouverture.

M. Leclerc: On verra bien.

La présidente: Vous le verrez dans notre rapport.

[English]

Senator Oliver: I was somewhat surprised to hear Mr. Leclerc say that buses are more accessible and have made more advancements than the trains. On the train from Ottawa to Montreal, there is signage and washroom accessibility, as well as accessibility on the train. In what way is the train behind the bus?

[Translation]

Mr. Leclerc: The bus is more flexible when it comes to timetables. If you want to leave at two o'clock, you have to reserve a day ahead of time to take the bus. The train may have one car that is accessible. You make the trip from Ottawa to Montreal or Montreal to Quebec City but only one disabled person may be taken on board. On one occasion I took the train to go to Quebec City and for the return trip, there was no train that was accessible. In spite of the fact that I had reserved for an accessible train. I had no choice but to come back on the bus.

[English]

Senator Callbeck: You have had a lot of progress in the last 10 years. You mentioned this morning 10 years ago a federal-provincial program was put in place to help carriers become more accessible. Tell me about that program. Did that program have a lot to do with your progress?

[Translation]

Mr. Leclerc: Yes. Yes, that was what provided the impetus to convince companies to go along with this measure. It is as if we were being asked by the tourist industry whether it was profitable to make places accessible.

Until you are accessible, you cannot receive customers with restricted physical abilities.

[English]

Senator Callbeck: Is the program still in effect? Does it still involve federal-provincial governments, right across Canada?

[Translation]

Mr. Leclerc: I think it is no longer in existence.

Ms St-Martin: Yes, we do not think that it exists anymore.

Mr. Leclerc: We will look into it.

[English]

Senator Callbeck: You think the program has ceased, that it no longer exists; is that what you are saying?

Mr. Leclerc: Oui.

Ms St-Martin: We will have to verify that, however.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: J'ai été assez étonné d'entendre M. Leclerc nous dire que les autobus sont plus accessibles que les trains et qu'on y a observé beaucoup de progrès. Eh bien, dans le train d'Ottawa à Montréal, on voit des affiches, les toilettes sont accessibles et les wagons de passagers aussi. J'aimerais donc savoir en quoi les trains sont en retard par rapport aux autobus?

[Français]

M. Leclerc: L'autobus est plus flexible au niveau des heures. Si on veut partir à 2 h 00, il faut réserver une journée d'avance pour prendre l'autobus. Le train, lui, a peut-être un wagon accessible. On peut faire Montréal-Ottawa ou bien Montréal-Québec, mais on peut prendre seulement une personne handicapée. Il m'est arrivé à une occasion d'aller à Québec en train, et pour le retour, il n'y avait pas de train accessible. Et pourtant, j'avais réservé une place sur un train accessible. J'ai été obligé de revenir en autobus.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Vous avez fait beaucoup de progrès au cours des dix dernières années. Justement, ce matin, vous nous disiez qu'il y a 10 ans, un programme fédéral-provincial de soutien aux compagnies de transport par autobus a été mis sur pied afin de les aider à être plus accessibles. J'aimerais que vous m'en parliez. Est-ce que ce programme vous a beaucoup aidés à faire des progrès?

[Français]

M. Leclerc: Oui. C'est ce qui a donné le coup d'envoi pour convaincre les compagnies d'emboîter le pas. C'est comme si l'industrie touristique nous disait: «Est-ce que c'est rentable de rendre un endroit accessible?»

Tant que vous n'êtes pas accessibles, vous ne pouvez pas avoir de clients à capacité physique restreinte.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Le programme est-il toujours en vigueur? Est-ce que les gouvernements fédéral et provinciaux y participent encore partout au Canada?

[Français]

M. Leclerc: Je pense qu'il n'existe plus.

Mme St-Martin: En fait, on croit qu'il n'existe plus présentement.

M. Leclerc: On va le vérifier.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Le programme a été abandonné, il n'existe plus, est-ce bien cela que vous êtes en train de me dire?

M. Leclerc: Oui.

Mme St-Martin: Il faudra toutefois que nous vérifions cela.

Senator Callbeck: When was your organization established? How long ago?

M. Leclerc: En 1979.

Senator Callbeck: Are there organizations, in other provinces, like yours?

[*Translation*]

Mr. Leclerc: No, our approach in Canada and in the rest of the world is unique because we have an overall vision of the situation. We do not limit ourselves to training and research. We attempt to take into account all the pieces of the puzzles. It is well and good to have accessible places but if you do not engage in promotion, then disabled persons will not know about it. No matter how much training there may be, if the industry is not properly trained, then nothing will come of it.

An overall approach to the situation is necessary to take into account the pieces of the puzzle. We must defend our interests in relation to the transport industry and that is what we are doing this morning.

Ms St-Martin: To add to what Mr. Leclerc has said, there are other organizations elsewhere of persons with restricted physical abilities. But it should be borne in mind that Kéroul's mission focuses first on tourism and culture. We are an advocacy group but we also attempt to bring about solutions through working together in partnership.

That may explain how we are different and the fact that we are able to bring about progress on certain issues that would otherwise remain unchanged.

Mr. Leclerc: There is also the fact that Kéroul has a proactive approach. There is no point in listing our demands, it is better for us to ask what we can do to improve the situation. We could have said that an hour is not good enough. But we sat down with them and we said that we would try to come up with a solution. The Canadian disabled community had an injunction issued. What would the point of that be? It would simply mean money for the lawyers. We did not go along with that. We said that we would try to come up with a solution to improve the product. It took us a long time to convince them but they did understand.

[*English*]

Senator Callbeck: How is your organization funded?

[*Translation*]

Mr. Leclerc: You are very curious!

The Chair: That is why you are here.

Mr. Leclerc: We are funded in part by the Department of Tourism and the Department of Transport which help us pay for some advertising relating to transport in Canada. The Department of Culture allows us to send someone to the cultural committee. We organize fundraising events for Kéroul. There is also the sale of our publications.

Le sénateur Callbeck: Quand votre organisation a-t-elle été créée? Il y a combien de temps?

M. Leclerc: En 1979.

Le sénateur Callbeck: Existe-t-il des organisations semblables à la vôtre dans les autres provinces?

[*Français*]

M. Leclerc: Non. Notre approche est unique au Canada et au monde parce qu'on a une vision globale de la situation. On ne fait pas seulement de la formation et de la recherche. On essaie de tenir compte de tous les morceaux du casse-tête. C'est bien beau d'avoir des endroits accessibles, mais si vous ne faites pas de promotion, les personnes handicapées ne le sauront pas. C'est bien beau avoir de la formation, mais si l'industrie n'est pas formée, cela ne donne rien.

Il faut avoir une approche globale de la situation pour tenir compte de tous les morceaux du casse-tête. Il faut revendiquer nos intérêts par rapport à l'industrie du transport, et c'est ce que nous faisons ce matin.

Mme St-Martin: Pour compléter ce que M. Leclerc dit, il existe d'autres organismes, ailleurs, de personnes à capacité physique restreinte. Mais il ne faut pas oublier que Kéroul a d'abord une vocation touristique et culturelle. On revendique, mais on essaie également d'apporter des solutions en travaillant en partenariat.

C'est peut-être ce qui fait qu'on est différent et qu'on peut faire avancer certains dossiers qui n'avanceraient pas autrement.

M. Leclerc: Puis Kéroul a une attitude proactive. Il ne sert à rien de dire: «On veut ceci, on veut cela». Il vaut mieux demander: «Que peut-on faire pour améliorer la situation?» On aurait pu dire qu'une heure, ça n'allait pas. Mais on s'est assis avec eux autres puis on a dit qu'on allait essayer de trouver une solution. La communauté des personnes handicapées canadienne a émis une injonction. Qu'est-ce que cela va donner? Cela va faire vivre des avocats. On ne s'est pas laissé embarquer là-dedans. On a dit qu'on allait essayer de trouver une solution pour améliorer le produit. On a mis beaucoup de temps à les convaincre, mais ils ont compris.

[*Traduction*]

Le sénateur Callbeck: Où est-ce que votre organisme trouve ses fonds?

[*Français*]

M. Leclerc: Vous êtes curieuse!

La présidente: C'est pour cela que vous êtes ici.

M. Leclerc: Nous sommes en partie financés par le ministère du Tourisme et le ministère des Transports qui nous aide à payer quelques publicités relatives au transport au Canada. Le ministère culturel nous permet d'envoyer quelqu'un au Comité culturel. Nous organisons des soirées bénéfiques pour Kéroul. Il y a aussi la vente de nos publications.

[English]

Senator Phalen: Thank you very much for your presentation. I agree that you present a very important aspect for this committee to consider. I just have one short question: To your knowledge, are there any subsidies available to carriers to effect the changes that you feel are necessary?

[Translation]

Mr. Leclerc: As I said before, we don't know, but we will ask Romain.

The Chairman: If you are not able to provide us with the full answer, you can send it to us. We will distribute it to the senators for their information.

Senator LaPierre: You say that 15 per cent of Canadians have some disability and that this will increase over the years because of old people like me still walking around on the streets.

Mr. Leclerc: You do not have to say that.

Senator LaPierre: But I can.

So at the present time, it is profitable.

Mr. Leclerc: Yes.

Senator LaPierre: And will it become increasingly profitable?

Mr. Leclerc: Yes. And if we do not want to lose out on the product, then the industry is going to have to make adaptations immediately so it won't find itself, 15 years from now, unable to meet the needs of this clientele. In other words, the product will have to be adapted with this in mind.

Senator LaPierre: You say that you are in almost constant dialogue with companies like Intercar, is that so?

Mr. Leclerc: Yes.

Senator LaPierre: And is it working out well?

Mr. Leclerc: Very well.

Senator LaPierre: Do they listen to you, do they understand you?

Mr. Leclerc: They do not have any choice.

Senator LaPierre: I see. It must be hard to say no to you, Mr. Leclerc.

Mr. Leclerc: There aren't many who have tried.

Senator LaPierre: Let's turn to the charter buses. Did you say that it was difficult for you to organize groups?

Mr. Leclerc: Yes. At one time Kéroul did have a travel service and we also organized trips for groups of disabled persons. The problem was that we had trouble finding quality coaches to make these group trips. These disabled persons had to travel in school buses, which are not very comfortable.

[Traduction]

Le sénateur Phalen: Merci beaucoup de votre exposé, qui a soulevé un aspect très important à étudier. Je n'ai qu'une brève question à poser: à votre connaissance, est-ce que les compagnies de transport par autocar peuvent avoir accès à une subvention quelconque pour les aider à faire les aménagements nécessaires?

[Français]

M. Leclerc: C'est comme je disais tantôt, on ne sait pas, mais on demandera à Romain.

La présidente: Si vous ne pouvez pas nous donner toute la réponse, vous pourrez nous la faire parvenir. On la remettra aux sénateurs afin qu'ils aient une réponse à cette question.

Le sénateur LaPierre: Vous dites que de 15 p. 100 des Canadiens sont handicapés d'une façon ou d'une autre, et que ceci va aller en augmentant d'année en année, à cause des vieillards comme moi qui se promènent encore dans la rue.

M. Leclerc: Vous n'êtes pas obligé de le dire.

Le sénateur LaPierre: Mais moi, je peux le dire.

Alors, présentement, c'est rentable.

M. Leclerc: Oui.

Le sénateur LaPierre: Et cela va devenir de plus en plus rentable?

M. Leclerc: Oui. Et si on ne veut pas perdre le produit, il va falloir que l'industrie l'adapte tout de suite, pour ne pas que dans quinze ans, l'industrie dise qu'elle n'est pas capable de répondre aux besoins de la clientèle. Donc, il faut préparer tout de suite le produit en conséquence.

Le sénateur LaPierre: Maintenant, vous dites que vous dialoguez presque constamment avec des compagnies comme la compagnie Intercar et des compagnies semblables, n'est-ce pas?

M. Leclerc: Oui.

Le sénateur LaPierre: Et, ça va bien?

M. Leclerc: Très bien.

Le sénateur LaPierre: Ils vous écoutent, ils vous comprennent?

M. Leclerc: Ils n'ont pas le choix.

Le sénateur LaPierre: Ils n'ont pas le choix, non. Ça doit être assez difficile de vous dire non, monsieur Leclerc?

M. Leclerc: Ils ne sont pas nombreux.

Le sénateur LaPierre: Passons aux autocars nolisés. Vous avez dit que c'était difficile pour vous d'organiser des groupes?

M. Leclerc: Oui. Auparavant, Kéroul avait un service de voyages et on organisait aussi des voyages pour des groupes de personnes handicapées. Le problème était qu'on avait de la difficulté à trouver des autocars de qualité pour faire des voyages de groupe. Les personnes handicapées devaient voyager en autobus scolaire, qui ne sont pas très confortables.

The other problem was the lack of accessible rooms. For example, if people from France want to visit the Gaspé Peninsula, there is only one hotel with accessible rooms.

Senator LaPierre: But in the case of coaches, they can be reconfigured, can't they?

Mr. Leclerc: Yes.

Senator LaPierre: They also do that in airplanes.

Mr. Leclerc: Yes.

Senator LaPierre: So it is possible.

Mr. Leclerc: Yes.

Senator LaPierre: I gather there are subsidies that would allow you to develop the tourist side, taking into account your needs?

Mr. Leclerc: I don't understand.

Senator LaPierre: When you want to organize a group, is there any government assistance?

Mr. Leclerc: No.

Senator LaPierre: None at all?

Mr. Leclerc: No.

Senator LaPierre: Have you discussed this with the federal government?

Mr. Leclerc: Yes.

Senator LaPierre: Are they stupid?

Mr. Leclerc: They are difficult.

Senator LaPierre: Difficult, I see. Why and how?

Mr. Leclerc: It is very complicated.

Senator LaPierre: Is it more complicated with the federal government than with the Quebec government?

Mr. Leclerc: Yes. Particularly with the scandal that occurred in the Department of Human Resources. They are more nervous or more defensive. It is very, very difficult to work at the federal level. Even though our only purpose is to help them. We certainly don't want to harm them, we are trying to improve the economic spinoffs for Canada.

There are 50,000 disabled Americans in the United States. This is a niche market.

Senator LaPierre: Yes, an important one.

Ms St-Martin: For the purpose of comparison, we work with Quebec departments but we've also met all the federal departments involved in one way or another. I looked after that at the time. It always took much more time and was much more difficult to meet people from the federal departments and to get some action taken than when we were dealing with Quebec departments.

L'autre problème, c'est le manque de chambres accessibles. Par exemple, si les Français veulent venir visiter la Gaspésie, il y a seulement un hôtel qui a des chambres accessibles.

Le sénateur LaPierre: Mais relativement aux autocars, ceux-ci peuvent se configurer d'une autre façon?

M. Leclerc: Oui.

Le sénateur LaPierre: Ils le font dans les avions?

M. Leclerc: Oui.

Le sénateur LaPierre: Alors, c'est possible de faire ça?

M. Leclerc: Oui.

Le sénateur LaPierre: Maintenant, y a-t-il des subventions qui vous permettraient de développer le côté touristique, selon vos besoins?

M. Leclerc: Je n'ai pas compris.

Le sénateur LaPierre: Quand vous voulez organiser un groupe, y a-t-il de l'aide gouvernementale?

M. Leclerc: Non.

Le sénateur LaPierre: Il n'y en a pas du tout?

M. Leclerc: Non.

Le sénateur LaPierre: Avez-vous discuté avec le gouvernement fédéral?

M. Leclerc: Oui.

Le sénateur LaPierre: Ils sont bêtes?

M. Leclerc: Ils sont difficiles.

Le sénateur LaPierre: Difficiles, très bien. Pourquoi et comment?

M. Leclerc: C'est très compliqué.

Le sénateur LaPierre: C'est plus compliqué au gouvernement fédéral qu'au gouvernement du Québec?

M. Leclerc: Oui. Surtout avec le scandale qu'il y a eu au ministère des Ressources humaines. Ils sont plus nerveux ou plus sur leurs gardes. Mais c'est très, très difficile de travailler au niveau fédéral. Et pourtant, on est là pour les aider. On n'est pas là pour leur nuire, on est là pour essayer d'avoir des retombées économiques au Canada.

Il y a 50 000 d'Américains handicapés aux États-Unis. Ce marché est là, on a une niche.

Le sénateur LaPierre: Oui, une niche importante.

Mme St-Martin: Pour fins de comparaison, on travaille avec les ministères du Québec mais on a également rencontré tous les ministères fédéraux qui étaient liés de près ou de loin. Je m'occupais de cela à l'époque. C'était toujours plus long et plus ardu de rencontrer les gens des ministères fédéraux et de faire en sorte que les choses bougent que lorsqu'on rencontrait des gens des ministères québécois.

That being said, when we were successful in arranging a meeting with these people, most of them proved to be very open-minded and things were done. But it was always a much longer and complicated process.

Senator LaPierre: I have no doubt that this will come back to us in the near future.

One last question. I have a number of rights. I have the use of my two feet, my two hands, my two eyes. My brain may not be very well-organized but that's another matter.

And you have rights. You have your individual rights and the fact that you may travel in a wheelchair or with a guide dog et cetera., in no way detracts from your basic human rights and you are entitled to mobility just like me.

Do you think that Canadians and more particularly the authorities understand this?

Mr. Leclerc: There was a lot of momentum for integration in 1992 with the "Decade of the Disabled Person" and a big presentation made in Vancouver. Kéroul was charged with the hosting of 150 disabled persons from throughout the world. They asked Quebecers to look after the hosting of disabled persons in Vancouver. That shows how much our expertise was recognized.

Ms St-Martin: Not everyone recognizes these rights. We still have lots of work to do.

Senator LaPierre: Thank you.

The Chairman: Let me go a bit farther. What would you like to see in the recommendations? I have always said that we would not make recommendations without hearing everyone. We are here to listen to what you have to say.

What would you like to see in the recommendations that our Senate committee will be making to the Department of Transport?

Mr. Leclerc: It is not complicated. As far as buses are concerned, if deregulation takes place, then steps must be taken to ensure accessibility. The reason why we were against deregulation is we did not want to lose what we have achieved so far. In my opinion, it is very important to have measures that will ensure that accessibility will always be respected.

Second, some way must be found to improve the accessibility of regional terminals.

Third, we are in the process of developing a single travelling companion card for the four types of transportation, namely airplane, train, bus and boat, so that the disabled person does not have to have a whole set of cards noting this disability. Later on, this card could be used by others as well.

The Chairman: I see. That is quite clear.

Mr. Leclerc: And the government of Canada will have to be convinced to listen to us.

Ceci étant dit, quand on a réussi à rencontrer les gens, la plupart ont manifesté une belle ouverture d'esprit, et il y a eu des choses qui se sont faites. Mais les démarches étaient toujours plus longues et plus ardues.

Le sénateur LaPierre: Je n'ai pas de doute du tout que cela va nous revenir dans un avenir rapproché.

Une dernière question. Moi, j'ai des droits. J'ai mes deux pieds, mes deux mains, mes deux yeux. Je n'ai peut-être pas le cerveau très organisé, mais c'est une autre chose.

Et vous, vous avez vos droits. Vous avez vos droits individuels et, que vous voyagiez en fauteuil roulant ou avec un chien, et cetera, vous avez des droits fondamentaux qui sont vos droits humains, et vous avez droit à la mobilité autant que j'y ai droit.

Croyez-vous que les Canadiens et surtout les autorités comprennent cela?

M. Leclerc: On a eu un gros boum d'intégration dans les années 1992 avec «La décennie des personnes handicapées», où on avait fait une grosse présentation à Vancouver. Et Kéroul avait eu le mandat de s'occuper de l'accueil de cent cinquante personnes handicapées venant de partout au monde. On a demandé à des Québécois de s'occuper de l'accueil de personnes handicapées à Vancouver. Cela veut donc dire qu'on reconnaissait notre expertise.

Mme St-Martin: Ce n'est pas tout le monde qui reconnaît les droits. On a encore beaucoup de travail à faire.

Le sénateur LaPierre: Je vous remercie, madame et monsieur.

La présidente: Je vais aller plus loin. Qu'est-ce que vous aimeriez voir, dans les recommandations? J'ai toujours dit qu'on ne ferait pas les recommandations avoir entendu tout le monde. On vous écoute ce matin.

Qu'est-ce que vous aimeriez voir dans des recommandations que notre comité sénatorial fera au ministre des Transports?

M. Leclerc: Ce n'est pas compliqué. En ce qui a trait aux autobus, premièrement, il faut s'assurer que si on fait la déréglementation, que l'accessibilité soit respectée. C'est pour cela qu'on ne voulait pas la déréglementation, pour ne pas perdre les acquis qu'on avait gagnés. Pour moi, il est très important de s'assurer qu'il y aura des mesures pour s'assurer que l'accessibilité sera toujours respectée.

Deuxièmement, il faut essayer de trouver un moyen pour améliorer l'accessibilité des terminus dans les régions.

Et troisièmement, on est en train de mettre au point une carte d'accompagnateur unique pour les quatre types de transport, soit l'avion, le train, l'autobus et le bateau, pour ne pas que la personne handicapée ait un jeu de cartes indiquant «handicapé». Et plus tard, cette carte pourra aussi servir à d'autres intervenants.

La présidente: D'accord. C'est très précis.

M. Leclerc: Et il faut convaincre le gouvernement du Canada de nous écouter.

The Chairman: You don't seem to like the government of Canada, Mr. Leclerc.

Mr. Leclerc: I love it!

The Chairman: Has it caused you any trouble?

Mr. Leclerc: I love it when it listens to us.

The Chairman: But there are over 30 million people in Canada to look after. I think that is why it takes longer for you when you deal with the various federal departments.

Ms St-Martin: Let me add, in conclusion, that it is important to maintain the quality of service as well as the kind of accommodations required by persons with restricted physical abilities. We must raise awareness about the need to accommodate people from other countries and provinces, whether it be interprovincial or international, so that these people feel accepted and properly looked after when travelling.

The Chairman: I think you should be congratulated for the expertise you have developed over time. I think it is quite extraordinary. And we hope that people from everywhere in Canada will call upon this expertise since the needs are not limited to Quebec, they are found in all the provinces.

And if we can facilitate your meetings with the 18 federal departments, then we would be pleased to do so.

Ms St-Martin: Thank you.

The Chairman: Thank you for coming here. And if you have any further recommendations to make, do not hesitate to send them to us.

Our next group represents La Solidarité rurale du Québec. Mr. Jean-Pierre Fournier is a member of the executive and Ms Anne-Marie Rainville is the Director of Public Affairs.

Mr. Jean-Pierre Fournier, Member of the Executive of La Solidarité rurale du Québec: I first of all would like to thank you for inviting us to make a presentation.

I am a member of the executive of La Solidarité rurale du Québec in my capacity as a member of the association known as l'Association des CLSC et CHSLD. I am a member of the latter association as president of my own CLSC in my region.

I am accompanied by Ms Marie-Anne Rainville, Director of Communications with Solidarité rurale from its very beginning.

There are four elements to my presentation. First of all, a few words about what Solidarité rurale is. Secondly, information about the present state of affairs, then, I'll attempt to draw some conclusions and answer your questions. We do not claim to have answers to all your questions but we will try our best to answer them.

Solidarité rurale du Québec is the organization that is responsible for taking follow-up action on the états généraux du monde rural held in 1991, in which some 1,200 rural dwellers from around the province took part. The organization is a hybrid with

La présidente: Vous n'avez pas l'air à l'aimer, monsieur Leclerc, le gouvernement du Canada.

M. Leclerc: Je l'adore!

La présidente: Il vous a causé des troubles?

M. Leclerc: Je l'adore quand il nous écoute.

La présidente: Mais il y a 30 millions de personnes dont il faut s'occuper au Canada. Je pense que c'est pour cela que c'est plus long quand vous vous présentez aux différents ministères fédéraux.

Mme St-Martin: J'ajouterais aussi, en terminant, qu'il faut que la qualité du service soit maintenue ainsi que l'accueil face aux personnes à capacité physique restreinte. On a besoin d'une sensibilisation accrue afin de pouvoir accueillir les gens de d'autres pays et de d'autres provinces, que ce soit interprovincial ou à travers le monde, et que ces gens se sentent acceptés et bien accueillis en ce qui a trait au transport.

La présidente: Je pense qu'on doit vous féliciter pour l'expertise que vous avez développée en cours de route. Je trouve cela extraordinaire. Et on souhaite que partout au Canada, on fasse appel à cette expertise, parce qu'il n'y pas que le Québec qui a des besoins, il y en a dans toutes les provinces.

Et si on peut vous faciliter des rencontres avec les dix-huit ministères fédéraux, bien, ça nous fera plaisir de le faire.

Mme St-Martin: Merci bien.

La présidente: Merci beaucoup d'avoir été là. Et si vous avez d'autres recommandations, n'hésitez pas à nous les faire parvenir.

Notre prochain groupe représente La Solidarité rurale du Québec. M. Jean-Pierre Fournier est membre de l'exécutif, et Mme Anne-Marie Rainville est directrice des affaires publiques.

M. Jean-Pierre Fournier, membre de l'exécutif de La Solidarité rurale du Québec: Je veux tout d'abord vous remercier de nous avoir invités à faire une présentation.

Je suis membre de l'exécutif de La Solidarité rurale du Québec parce que je fais partie d'une association qui s'appelle l'Association des CLSC et CHSLD. Et aussi, je fais partie de cette association parce que je suis président de mon propre CLSC dans ma région.

Je suis accompagné de Mme Marie-Anne Rainville, directrice des communications à Solidarité rurale depuis, je dirais, ses tous débuts.

Je voudrais faire ma présentation en quatre temps. D'abord, je décrirai ce qu'est la Solidarité rurale. Dans un deuxième temps, je ferai une espèce d'état de faits. Ensuite, je tâcherai d'arriver à une conclusion, et je répondrai à vos questions à la fin. On ne prétend pas avoir toutes les réponses à vos questions mais on tentera d'y répondre le mieux possible.

D'abord, Solidarité rurale du Québec est l'organisme chargé du suivi des états généraux du monde rural qui ont eu lieu en 1991 et auxquels participaient 1 200 ruraux venus de tout horizon. Notre coalition est hybride avec un membership composé de 23 grands

a membership made up of 23 major province-wide organizations such as the Assemblée des évêques du Québec, major union organizations such as the Union des producteurs agricoles and the Desjardins Movement, la Fédération de l'âge d'or, local development centres, l'Association des régions or the federation of municipalities; in short, it is an ongoing socio-economic summit combined with regional organizations, groups with links to us and even individual members.

Since 1997, Solidarité rurale du Québec has also been a consultant agency to the Government of Quebec on the subject of rural development. The coalition is thus a consulting group, a lobby, a training centre, a documentation centre, a research site, a small publishing house, all of this with only a small team of 10 people.

The Internet site of Solidarité rurale du Québec is well-worth a visit. The rural secretariat has given us a number of mandates, one of which is to draw up an inventory of the rural initiatives being undertaken in the province of Quebec. A number of organizations in the West and the Maritimes have called upon our expertise.

Finally, among the research projects and other tasks on which the organization focuses on a daily basis, two in particular are of interest to the members of this Standing Committee on Transport and Communications, namely public transport in rural communities and community services.

Two logics: A number of factors relating to the logic of the market place have contributed to the deterioration in the delivery of everyday community services. When we talk of community services, we include both public and private services. In Europe and especially in France, the question of community services generally forms part of what is referred to as "the economy of solidarity."

From a political and administrative point of view, it is generally admitted that cuts to public funding, the wave of municipal mergers and the changes in the health and education systems and even in financial institutions are not unrelated to the concentration of services in regional and urban centres. This concentration and reorganization, especially of social and health services in regional centres where a critical mass of population justifies the application of economies of scale, has contributed to depriving rural communities of services.

In fact, at the present time, government management is based on numbers rather than on a wish to maintain a presence in an area by serving members of the public where they live. Despite the government's rural focus, evidence of this is to be found in the fact that the measures and programs it puts into place are rarely followed or preceded by an assessment of their impact on social behaviour and relationships in the communities where people live. Nonetheless, a sense of belonging and rootedness in a community provide a defence against a great deal of social suffering and form part of the web of daily life.

organismes nationaux du Québec, tels l'Assemblée des évêques, les grandes organisations syndicales dont l'Union des producteurs agricoles, le Mouvement Desjardins, la Fédération de l'âge d'or, les centres locaux de développement, l'Association des régions ou la Fédération des municipalités, et aussi mon association, l'Association des CLSC et CHSLD, bref, un sommet socio-économique permanent auquel se greffent des organismes régionaux, des groupes en lien avec nous, et même des membres individuels.

Depuis 1997, Solidarité rurale du Québec est également l'instance-conseil du gouvernement du Québec en matière de développement rural. La coalition est donc simultanément un groupe conseil, un lobby, un centre de formation, un centre de documentation, un lieu de recherche, une petite maison d'édition, et tout cela avec une vaillante équipe de 10 personnes.

Le site Internet de Solidarité rurale du Québec mérite d'être visité. De plus, le secrétariat rural nous confie certains mandats, dont actuellement celui de compléter un inventaire des initiatives rurales en opération sur le territoire québécois. Également, certains organismes de l'Ouest et des Maritimes ont fait appel à notre expertise.

Enfin, au nombre des recherches et des travaux qui nous préoccupent au quotidien, deux intéressent particulièrement les membres de ce Comité permanent des transports et des communications, soit les transports collectifs dans les communautés rurales et les services de proximité.

Deux logiques: Un certain nombre de facteurs liés à une logique des marchés ont contribué à la détérioration de la livraison des services de proximité ou de la quotidienneté. Quand on parle de services de proximité, on fait allusion à des services publics et privés. En Europe, et notamment en France, la question des services de proximité s'insère d'ailleurs largement dans ce qu'on appelle «l'économie solidaire».

D'un point de vue politique et administratif, il est généralement admis que le contexte de réduction des finances publiques, les vagues de fusions municipales et les modifications apportées au système de santé, de l'éducation et même des institutions financières, ne sont pas étrangers à concentration des services dans les pôles régionaux et urbains. Cette concentration et ce regroupement, notamment les services socio-sanitaires dans les centres régionaux où une masse critique de population justifie le principe d'économie d'échelle, a contribué à désinvestir le milieu rural en matière de services.

En effet, actuellement, la gestion gouvernementale se fonde sur la loi du nombre plutôt que sur la volonté d'occuper le territoire en desservant les citoyens là où ils vivent. À preuve, et ce malgré la lunette rurale du gouvernement, les mesures et les programmes gouvernementaux mis en place sont rarement suivis ou précédés d'une évaluation des impacts sur les comportements sociaux et les rapports au milieu de vie. Pourtant, l'appartenance à un milieu et l'enracinement dans une communauté sont des remparts contre bien des détresses sociales, et ils se tissent au quotidien.

Nor are private services immune to this logic of the market place. Thus, many villages no longer have a doctor's office, gas station, grocery store or hardware store. Ensuring their survival poses substantial challenges.

The impact of this logic of the market place on rural communities is substantial: reduction in the accessibility of services, exclusion of certain groups from society, reduced effectiveness of preventive programs and job losses as a result of closures of businesses and points of service. Do we need to point out that the loss of services tolls the knell for a village's decline?

For a long time now, rural dwellers in the province have asserted their need to receive public and private services of a quality equivalent to that provided in our towns. Nobody disputes the fact that in order to live and grow, a community needs a minimum level of services and facilities, which is called the sociability threshold.

Beyond the usual economic considerations and the demographic thresholds established by the authorities, services constitute the basis of a genuine social life and a dynamic presence in an area of the province. Thus, for rural populations, the quality of life is assessed in terms of daily life and the environment, which ensure the functions that are necessary for life, reproduction and the growth of households.

In this context it should be noted that the area in which daily life takes place expanded in the late 20th century, primarily because public services are now organized in larger towns, and at the present time, 7 rural dwellers out of 10 do not work where they live.

Problems of passenger transport in rural communities: The need to travel has therefore grown over the last few decades. Today, a person's workplace has little connection with his or her residence because only 25 per cent of rural dwellers work in the village where they live. Standard services have multiplied and, for many people, have been established in or moved to small regional towns.

Moreover, the reorganization of health services and the shift toward ambulatory care in Quebec now force patients to travel frequently to the nearest CLSC, clinic or hospital. Friends and relatives no longer necessarily live close by, and it is primarily in the cities that recreational infrastructures are located.

During the same period, public transport in rural communities has given way to the car. The train is now merely a shadow of its former self. The intercity bus system shrinks each year; over the past 20 years it has declined by almost one-half. The routes travelled by the airlines are limited in number and the cost is staggering. Since there are now virtually no means of travel to the next village or to the next town in which services are provided, seniors living in rural communities as well as young people and the poor are forced to become hermits in their own village or to move.

Les services privés n'échappent pas non plus à cette logique des marchés. Ainsi, bien des villages n'ont plus de cabinet de médecins, de station d'essence, d'épicerie ou de quincaillerie. Leur maintien pose également des défis considérables.

Les impacts de cette logique des marchés sur les communautés rurales sont considérables: diminution de l'accessibilité aux services, exclusion de certains groupes de la société, efficacité réduite des programmes de prévention et pertes d'emplois dues aux fermetures d'établissements et de points de services. Faut-il rappeler que la perte de services aux villages sonne le glas de son déclin?

Depuis longtemps, les personnes vivant en milieu rural d'ici font valoir la nécessité de bénéficier de services publics et privés d'une qualité équivalente à celle offerte en ville. Personne ne conteste le fait que pour vivre et s'épanouir, une collectivité a besoin d'un minimum de services et d'équipements, ce qu'on appelle le seuil de sociabilité.

Au-delà des considérations économiques habituelles et des seuils démographiques établis par les autorités, les services constituent l'assise d'une véritable vie sociale et d'une occupation dynamique du territoire. Ainsi, pour les populations rurales, la qualité de vie est appréciée au niveau de la qualité de vie quotidienne et de l'environnement, qui assurent les fonctions nécessaires à la vie, à la reproduction et à l'épanouissement des ménages.

À cet égard, il est important de noter que la zone de quotidienneté s'est élargie au cours de la fin du XX^e siècle, notamment parce que les services publics sont regroupés dans les villes centres et qu'aujourd'hui, sept ruraux sur dix ne travaillent pas là où ils vivent.

Problématique du transport de personnes en milieu rural: Le besoin de se déplacer s'est donc accru au cours des dernières décennies. Aujourd'hui, le lieu de travail correspond peu à celui de résidence puisque seulement 25 p.100 des ruraux travaillent dans leur village de résidence. Les services d'usage se sont multipliés et, pour un grand nombre, ont été implantés ou déplacés dans les petites villes régionales.

Par ailleurs, la réorganisation des services de santé et le virage ambulatoire du Québec obligent désormais les patients à de fréquents déplacements vers les CLSC, les cliniques ou les hôpitaux. Les amis, les parents ne vivent plus forcément à proximité, et c'est principalement en ville qu'on trouve les infrastructures de loisirs.

Au cours de cette même période, le transport collectif en milieu rural a cédé le pas à l'automobile. Le train n'est plus que l'ombre de lui-même. Le réseau d'autobus interurbains rétrécit chaque année; depuis vingt ans il a perdu près de la moitié de son ampleur. Quant à l'avion, ses circuits sont comptés et les prix sont faramineux. N'ayant presque aucun moyen pour se déplacer vers le village voisin ou vers la ville de services, des ruraux âgés, jeunes ou appauvris, sont contraints à l'ermite au village ou au déménagement.

An age-old problem that has grown worse: Given this state of affairs, organizations in different parts of Quebec have begun to view public passenger transport as a crucial issue in the maintenance and revitalization of villages and as a means of slowing the exodus of young people and avoiding an exodus of the few remaining seniors.

Thus, in the Magdalen Islands, the question of transport became a hot-button item for local decision-makers in 1977. At that time, seniors meeting at a regional conference demanded that transport services be put in place to meet their travel needs: shopping, visiting and travelling for purposes of social services and health. At the same time, paratransit was making its presence felt. Since then, two projects have been outlined, one for the eastern part of the Islands and the other designed to serve a wide variety of clients including visitors. However, they require financial support from the Department of Transport. Since the population of the Magdalen Islands is below 20,000, the threshold adopted by the Quebec Department of Transport for grants of financial assistance for public transport, it was necessary to obtain an exemption from the department.

However, everything suggests that the answers given did not succeed in meeting all the needs because in 1996 the problem was again on the agenda. On that occasion, students, users of social services, adults undergoing training, seniors and members of the public referred in a survey to a number of problems they experienced in obtaining access to services and social activities. A new approach was accordingly taken.

In the Lanaudière region, the problem of the lack of transportation was raised in about 1987. At that time, the Coopérative des services multiples in Lanaudière demanded that people be allowed to use vacant seats in school buses to travel at a reasonable cost (\$1 per person). The Réseau Jaune (Yellow Network) was born, following the example of the program in existence since 1982 at the Commission scolaire Lac-Témiscamingue [Temiscamingue Lake School Board].

Elsewhere, as in Valleyfield and Montmagny, the problem arose in the early 1990s. It was seniors and a women's group respectively who demanded a means of public transport in their area.

More generally, it was not until the mid-1990s that groups seeking solutions to the defects in the inter-village transportation system began to multiply. In 1997, local and regional social development forums, under the influence of the Conseil de la santé et du bien-être [Health and Welfare Board], became real catalysts in this regard. "Transport is a topic that has become a priority almost everywhere, with the exception of the urban areas of Montreal and Quebec City," states the document summarizing the proceedings of the local and regional forums.

"It [transport] is in fact very closely linked with participation by individuals in the life of their society. Consequently, the lack or inadequacy of means of public transport — or even of transport at all — is a factor that plays a major role in the isolation of individuals by leaving them apart from their community."

Un vieux problème qui s'est aggravé avec le temps: Devant cet état de faits, des organismes de diverses régions du Québec ont commencé à voir le transport collectif de personnes comme un enjeu crucial pour le maintien et la revitalisation des villages, et comme une façon de freiner l'exode des jeunes et d'éviter celui des personnes âgées.

Ainsi, aux Îles-de-la-Madeleine, c'est depuis 1977 que la question du transport est inscrite à l'ordre du jour des décideurs locaux. À cette époque, les personnes âgées, réunies en colloque régional, demandent la mise en place de services de transport pour répondre à leurs besoins de déplacement: des courses, des visites, et des besoins sociaux et de santé. Simultanément, le transport adapté obtient sa charte. Depuis, deux projets ont été ébauchés, un pour l'Est des Îles et l'autre multiclientèles incluant les visiteurs. Mais ils requièrent l'appui financier du ministère des Transports. Comme la population des Îles-de-la-Madeleine est inférieure au seuil de 20 000 personnes, seuil retenu par le ministère des Transports du Québec pour accorder une aide financière au transport en commun, il a fallu obtenir une dérogation de ce ministère.

Mais tout porte à croire que les réponses trouvées n'ont pas toujours réussi à combler tous les besoins car, en 1996, le problème est revenu à l'ordre du jour. Cette fois, des étudiants, des usagers des services sociaux, des adultes en formation, des personnes âgées et des citoyens ont exprimé, par voie de sondage, diverses difficultés pour accéder aux services et aux activités sociales. Une nouvelle démarche est donc enclenchée.

Dans la région de Lanaudière, le problème du manque de moyens de transport est soulevé vers 1987. À cette époque, la Coopérative de services multiples de Lanaudière revendique la possibilité d'utiliser les places disponibles dans les autobus scolaires pour permettre aux gens de se déplacer et ce, de façon économique: à 1 \$ par personne. Le Réseau Jaune était né, à l'exemple de ce qui était déjà depuis 1982 à la Commission scolaire du Lac-Témiscamingue.

Ailleurs, comme à Valleyfield et à Montmagny, le problème se fait sentir au début des années 1990. Ce sont respectivement les personnes âgées et un collectif de femmes qui requièrent un moyen de transport collectif dans leur région.

Plus globalement, c'est au milieu des années 1990 que se multiplient les groupes en quête de solutions aux déficiences du réseau de transport intervillages. En 1997, les forums locaux et régionaux sur le développement social, sous l'impulsion du Conseil de la santé et du bien-être, deviennent de véritables catalyseurs. «Le transport est un thème qui s'est imposé presque partout à l'exception des régions urbaines de Montréal et de Québec», note-t-on dans le document synthèse des forums locaux et régionaux.

Il — et on parle du transport — il est en effet associé de façon très étroite à la participation des individus à la vie de leur société. Conséquemment, l'absence ou l'insuffisance des moyens de transport en commun — ou même de moyens de transport tout court —, est un facteur qui contribue de façon importante à l'isolement des individus, en les laissant en retrait par rapport à leur communauté.

At the present time, close to 60 groups from all parts of Quebec are seeking innovative solutions for the problems of transport in rural communities.

In the central part of the brief, we make observations about the regional situation and its consequences. We refer to the fact that some people have to turn down job offers for lack of transportation. We mention certain groups, like women who are victims of conjugal violence, who cannot access services in the hub city for lack of transportation. And we mention the difficulty seniors have in finding transportation.

Over the last ten years or so, major changes have greatly increased the demand for transportation in rural communities. There are four significant factors. There is the reorganization of the health system and the shift to ambulatory care. There is the deregulation and privatization of public transport, which has been in decline since 1985. Routes are abandoned because of the rural exodus toward hub cities.

There is also the rationalization and concentration of some services. In some towns, doctors' offices, post offices, gas stations, grocery stores, schools and even CLSC service points are closing. We must not forget another important factor: the aging population.

In conclusion, in 2002, the inadequacy of the rural public transport system is an observation made by a host of local and regional actors throughout Quebec. The experiments conducted show that those involved in rural communities know how to effectively integrate the available resources and to do better with the resources that already exist.

Thus, those stakeholders who are coping with the impact of inadequate public transport have gone beyond the observation stage. For some years now, they have moved to action and have taken original steps to implement their own integrated public transport systems in their own way. They know how to "get by" with the resources that already exist to make them more effective.

Nevertheless, the fact remains that they have improved a transport system that is organized and adequately financed. However, an ability to make due is no substitute for public action.

In Quebec, beyond any doubt, the level of consultation, implementation and application of a rural transport system is the regional county municipality. On its territory, stakeholders from all levels are involved. Moreover, the local development centres have placed priority on public transport in their local plan of action for the economy and employment; whereas regional boards agreed to make it a regional priority and to work on it.

Regardless of the path taken and the highly specific ways of mobilizing local resources, stakeholders now need support from governments, which, as everyone knows, must coordinate their actions. Moreover, government action must absolutely include

Actuellement, près d'une soixantaine de groupes répartis dans presque toutes les régions du Québec cherchent des solutions novatrices au problème de transport en milieu rural.

Dans la partie centrale du mémoire, on fait un constat de ce qui se passe en région et toutes les conséquences qui s'ensuivent. On parle de l'obligation de refuser un emploi parce qu'on n'a pas le transport. On mentionne certains groupes, comme les femmes victimes de violence conjugale qui ne peuvent accéder à des services dans la ville centre parce qu'il manque de transport. Et on mentionne la difficulté qu'ont les personnes âgées à trouver du transport.

Depuis une dizaine d'années, il y a eu des changements importants qui ont mis une pression importante sur le milieu rural pour augmenter les services au niveau du transport. Il y a eu quatre facteurs importants. On parle de la réorganisation du réseau de la santé et du fameux virage ambulatoire. On parle aussi de la déréglementation et la privatisation du transport collectif, et depuis 1985 on constate qu'il est en déclin. Des lignes sont abandonnées à cause de l'exode des ruraux vers la ville centre.

On mentionne aussi la rationalisation et la concentration de certains services. On parle de fermetures de certains cabinets de médecins dans les villages, de fermetures de bureaux de poste, de stations-service, d'épicerie, d'écoles, et même des points de services de CLSC. Il ne faut pas oublier un autre élément très important: l'aspect du vieillissement de la population.

La conclusion: En 2002, l'insuffisance d'un système de transport collectif rural est un constat réalisé par une multitude d'acteurs locaux et régionaux dans l'ensemble du Québec. Les expérimentations réalisées démontrent que les intervenants du monde rural savent faire efficacement l'intégration des moyens disponibles et faire mieux avec les ressources déjà en place.

Ainsi, les acteurs aux prises avec les impacts liés à l'insuffisance du transport collectif ont dépassé le stade de l'observation. Depuis quelques années, ils sont passés aux actes et ont initié des démarches originales pour mettre en oeuvre, à leur façon, leur propre réseau intégré de transport collectif. Ils ont su «faire avec» les ressources déjà en place pour les rendre plus efficaces.

Néanmoins, il est évident qu'ils ont pallié le système de transport organisé et adéquatement financé. Or, leur débrouillardise ne saurait se substituer à l'action publique.

Au Québec, hors de tout doute, le niveau de concertation, de mise en oeuvre et d'application d'un réseau de transport rural est la MRC. Sur ce territoire, les intervenants de tous les échelons du territoire se sentent concernés. D'ailleurs, les Centres locaux de développement ont mis en priorité le transport collectif dans leur plan local d'action pour l'économie et l'emploi, alors que des régions régionales ont accepté d'en faire une priorité régionale et d'y travailler.

Quel que soit l'itinéraire emprunté et les façons bien particulières de mobiliser les ressources locales, les intervenants ont maintenant besoin d'un soutien qui relève des gouvernements, qui, comme chacun le sait, doivent coordonner leurs actions.

the private sector. Furthermore, the government must be aware that deregulation of bus transport would lead to chaos that no local initiative could overcome.

In short, the challenges brought to light by the question of passenger transport in industrialized and heavily urbanized western societies are complex and require a horizontal solution. Passenger transport could not quickly be reduced to school transportation or to paratransit. The solutions that can be implemented and that it is possible to consider for our rural communities cannot be initiated as part of a vertical approach to action based on the concept of areas of jurisdiction. That means slicing up reality, that is impossible to consider seriously.

As part of current approaches, it is hard to imagine that rural dwellers could be provided with public transport adapted to their needs. In particular, the amalgamated and complementary nature of the transport services that already exist in rural communities will require major intervention by the government in the form of consultation with its partners. The main role of government is to force the parties involved in public transport to serve the whole rural population and not individual separate groups of customers.

The Chairman: Is the traditional regular bus service system a good way of providing public transit for small communities or rural communities? What would be the alternatives? And what public policy would best support service to these communities?

Mr. Fournier: We would be deluding ourselves to think that we could have transport like that throughout Quebec, even in the most remote rural regions. I think it is important to understand that the various levels of government must be involved. And I am also talking about local government, municipal government, and the MRCs as well.

Ms Anne-Marie Rainville, Director of Communications, Solidarité rurale du Québec: To answer your question, if you are talking about bus transportation between regions or municipalities, it is a problem. Daily commuting is another problem.

Part of the problem of rural transportation is what I call daily commuting, where we clearly need partners. As we said in our brief, we have to stop transporting groups of customers. For example, in a family living in rural Nicolet, there may be a preschool-aged child, a child in high school, a handicapped person and a senior who needs hospital care, and four different vehicles come to the house to provide transportation. So it is not that there is no transportation.

However, if the woman is a homemaker and looks after the preschool-aged child, the high school-aged child, the handicapped person and the senior, and she wants to go into town to buy some clothing, it is very complicated if she does not have a car.

D'ailleurs, l'action gouvernementale doit impérativement inclure le secteur privé. De plus, l'État doit être conscient qu'une déréglementation du transport par autobus provoquerait un chaos qu'aucune initiative locale ne pourrait dompter.

En somme, les enjeux mis en lumière par la question du transport des personnes dans les sociétés occidentales, industrielles et fortement urbanisées sont complexes et exigent une solution horizontale. Le transport des personnes ne saurait se réduire tantôt au transport scolaire ou au transport adapté. Les solutions envisageables et réalistes pour les personnes vivant en milieu rural ne sauraient être initiées dans le cadre d'une intervention verticale, appuyée sur la notion de champs de compétence. C'est le saucissonnage de la réalité qui rend sa prise en compte impossible.

Dans le cadre des façons actuelles de travailler, il est invraisemblable de penser offrir aux personnes vivant en milieu rural du transport collectif adapté à leur réalité et leurs besoins. L'amalgame et la complémentarité des services de transport déjà existants dans les milieux ruraux nécessiteront une intervention forte de l'État afin de concerter les partenaires. Le premier rôle de l'État est de forcer les acteurs du transport collectif à desservir la population rurale et non des clientèles.

La présidente: Le régime classique de service d'autocar régulier, est-ce que c'est le bon moyen de fournir un service de transport en commun aux petites collectivités ou aux collectivités rurales? Quelles seraient les solutions de rechange? Et quelle politique publique appuierait le mieux la desserte de ces collectivités?

M. Fournier: Ce serait illusoire de penser qu'on pourrait avoir un transport de cette nature partout au Québec et même dans les régions rurales les plus éloignées. Je pense qu'il est important de comprendre que les divers niveaux de gouvernement doivent s'impliquer. Et je parle aussi du gouvernement local, municipal, et tout l'aspect de la MRC aussi.

Mme Anne-Marie Rainville, directrice des communications à Solidarité rurale du Québec: Pour répondre à votre question, si vous parlez du transport par autocar interrégional ou intermunicipal, c'est un problème. Le transport à l'intérieur même de la quotidienneté est un autre problème.

En ce qui a trait au problème du transport rural, il y a ce que j'appelle le transport de la quotidienneté, où c'est clair qu'il faut des partenaires. Et comme nous le disons dans notre mémoire, il faut arrêter de transporter des clientèles. Aujourd'hui, il est possible que dans une famille rurale de Nicolet, par exemple, il y ait un enfant d'âge préscolaire, un enfant d'âge secondaire, une personne handicapée, et une personne âgée qui nécessite des soins à l'hôpital et que quatre véhicules différents soient venus à la maison pour assurer le transport. Donc, ce n'est pas parce qu'il n'y en a pas.

Par contre, si la femme qui est au foyer et qui s'occupe de l'enfant préscolaire, de l'enfant du secondaire, de la personne handicapée et de la personne âgée, veut par exemple aller s'acheter une robe, c'est très compliqué si elle n'a pas d'auto.

So there is a problem with transportation within the community and between regions. And in some cases, we could even talk about goods that are transported. But I know that is not the topic of your study.

The Chairman: We are going to be talking about that as well.

Ms Rainville: At Solidarité rurale, we feel that there are two major shortcomings. First of all, there is a lack of imagination. It would seem that we are unable to reduce the size of the buses in Quebec. That is quite unbelievable!

There is a lack of imagination and a lack of agreement among stakeholders. And that is where the government has a major role to play. Because it is not easy to bring everyone to the same table: people managing CLSCs and who have transportation, the people managing school boards and who have means of transportation, and the people who are managing the bus companies and who make their living with buses. It requires a lot of effort.

We think that the levels of government — and this is a bold idea — should use what they are already investing in transportation as a lever or incentive. It would be excellent if governments could agree to say: “We need transportation services for all people in rural communities,” and not: “We need transportation services for our children.”

That is where the problem lies. Rural communities cannot, no more than urban communities can, afford to pay for multiple public transit systems.

I will use examples that I am familiar with. If, in Montreal, the Quebec government were not... And the federal government must have a role to play there one way or another, even if it is only through equalization — if there were school buses in Montreal too, the number of people taking the subway would drop considerably. And among the many people taking the subway and buses, which belong to everyone in an urban community, there are of course children using public transport to go to school.

The Chairman: People talk about minivans, for example.

Ms Rainville: Yes.

The Chairman: Would a well-regulated system of minivans meet the needs of rural communities?

Ms Rainville: Some communities are already using minivans. Communities with highly-reduced resources are very innovative. We ask this question: “Can a community business do better where private companies have failed?” We do not think the vehicle will last long after the motor breaks down for the first time.

Other communities have, among other things, joined forces with taxi drivers. And the results are interesting. The private and public sides have been mixed, et cetera; there are solutions.

Donc, il y a un problème de transport de proximité un problème de transport interrégional. Et on pourrait même, dans certains cas, parler de transport des marchandises. Mais je sais que ce n'est pas le sujet de votre enquête.

La présidente: On va en parler aussi.

Mme Rainville: À Solidarité rurale, nous voyons qu'il y a deux grandes carences. D'abord, il y a une carence d'imagination. On dirait qu'on n'est pas capable de réduire la grosseur des autobus au Québec. C'est quand même extraordinaire!

Il y a un manque d'imagination et aussi un manque de concertation de tous les intervenants. Et c'est là que l'État a un rôle majeur à jouer. Parce qu'il n'est pas facile de réunir à la même table des gens qui gèrent des CLSC et qui ont donc du transport, des gens qui gèrent des commissions scolaires et qui ont des moyens de transport et des gens qui gèrent des compagnies d'autobus avec lesquelles ils gagnent leur pain. Cela va demander beaucoup d'effort.

Nous croyons que les paliers de gouvernements — c'est une idée audacieuse — devraient utiliser ce qu'ils injectent déjà dans le transport comme planche à argent ou comme démarrage de la roue. C'est-à-dire qu'il serait extrêmement intéressant si les gouvernements s'entendaient pour dire: «nous commandons un service de transport qui transporte l'ensemble de ma population en milieu rural», et non pas: «nous commandons un service de transport des enfants».

Toute la question est là. Les communautés rurales n'ont pas, pas plus que les communautés urbaines, d'ailleurs, les moyens de se payer un système de transport collectif multiple.

Je prends des exemples que je connais. Si, à Montréal, l'État québécois n'était pas... Et certainement que le Fédéral doit avoir un rôle à jouer là-dedans d'une façon ou d'une autre, ne serait-ce que par la péréquation — si à Montréal il y avait aussi des autobus jaunes, le métro perdrait un achalandage important. Et au nombre des clients des métros et autobus qui appartiennent à tout le monde dans la communauté métropolitaine, il y a, bien sûr, les enfants qui utilisent le transport public pour aller à l'école.

La présidente: On entend parler des «minivans», par exemple.

Mme Rainville: Oui.

La présidente: Est-ce qu'un système de «minivans» bien réglementé répondrait aux attentes de la population rurale?

Mme Rainville: Dans certaines communautés, on constate l'utilisation des «minivans». Les communautés font preuve de beaucoup d'imagination avec des moyens extrêmement réduits. Nous posons la question: «Là où l'entreprise privée a failli, est-ce que l'entreprise communautaire pourra faire mieux?» Nous pensons qu'au premier bris de moteur de la «minivan», le véhicule ne durera pas.

D'autres communautés ont agi, entre autres, en communauté d'accès avec les chauffeurs de taxi. Et là, on a des résultats intéressants. On a mélangé le privé au public, et cetera; des solutions existent.

The last thing I would like to say is that public transit is also a matter of sustainable development. Does Canada still have the means to promote widespread use of the car? We can perhaps say that we do have the means, but the ozone layer does not.

So in terms of intercity transport, be it by bus, train or otherwise, we must look at it in terms of sustainable and ecological development for our society.

The Chairman: That is part of our committee's concerns, Ms Rainville. Mr. Fournier, would you like to add something?

Mr. Fournier: Yes. At Solidarité rurale, we strongly defend the development of small communities. And if the small communities do not have access to this type of service, they will slowly die off.

I will talk about something I know, services provided by CLSCs. In some regions, people made appointments at the CLSC from the same town, and had to go to a service centre in another town, and people from the same town were given appointments on different days. So you can see that simply organizing transportation is not enough, it goes farther than that, and other areas must be organized as well.

We had to tell the people from the local community service centre: "Listen, there are five people coming from another village, we are not going to make five trips, we are going to make one. Get organized so that the appointments are scheduled one after another."

We have had some success by taking that approach. Please understand that this is piecemeal work. Ms Rainville said a little earlier that community transportation has run out of steam and resources, and people are at their wit's end.

The Chairman: Do you believe that a better transportation service can help stop what people have been calling the "decline" of rural areas? Again, I repeat that I do not like the word "decline." What I mean is the fact that people are leaving the countryside.

Mr. Fournier: The exodus.

The Chairman: The exodus: thank you very much, that is the word I was looking for — from the countryside. Wouldn't that happen anyhow, inevitably, given the socio-economic situation?

Ms Rainville: It would happen. Inevitably? I am not so sure. Because I cannot predict the future. Some people claim they can predict the future, but not me.

Sure, that is one factor. As the poet Gilles Vigneault said, speaking of schools, in Natashquan kids go to high school in the city, but, at the age of 12, when they start coming into their own in the city, and then come back to the country, they do not want to stay.

La dernière chose que je voudrais dire est que la question du transport collectif, c'est également une question de choix de développement durable. Est-ce que le Canada a les moyens de continuer encore, en tout temps et en tout lieu, à privilégier l'automobile? Nous pouvons nous dire que nous, nous avons peut-être les moyens, mais la couche d'ozone, elle, ne les a pas.

Or donc, en ce qui a trait à la question du transport interurbain, qu'il soit par autocar, par train ou n'importe quoi, il faut poser la question du développement durable et écologique de notre société.

La présidente: Mais cela fait partie des préoccupations du Comité, madame Rainville. Monsieur Fournier, vous avez autre chose à ajouter?

M. Fournier: Oui. À Solidarité rurale, on défend bien gros le développement des petites collectivités. Et si les petites collectivités n'ont pas accès à ce genre de services, c'est la mort lente de celles-ci.

Je parlerai davantage d'un dossier que je connais, les services en CLSC. Dans certaines régions, les gens obtenaient des rendez-vous au CLSC, à partir d'un même village, devaient aller à un centre de services dans un autre village, et on donnait des rendez-vous à des journées différentes aux personnes d'un même village. Vous comprendrez que ce n'est pas tout d'organiser un service de transport, il faut que cela aille plus loin, et il faut que ce soit organisé ailleurs aussi.

Il a fallu dire aux gens du CLSC: «Écoutez, vous avez cinq personnes qui viennent de l'autre village, on ne fera pas cinq voyages, on va en faire un. Organisez-vous pour que les rendez-vous se succèdent».

Et on a réussi à faire des choses dans ce sens-là. Vous comprendrez que c'est du travail à la pièce. Et Mme Rainville disait tantôt que le transport organisé par le communautaire est à bout de bras, à bout de souffle et à bout de ressources.

La présidente: Pensez-vous que des meilleurs services de transport peuvent mettre fin à ce qu'on a appelé le «déclin» en milieu rural? Et, encore une fois, je n'aime pas le mot «déclin». Je parle des gens qui quittent le milieu rural.

M. Fournier: L'exode.

La présidente: L'exode — merci beaucoup, c'est le mot que je cherchais — du milieu rural. Est-ce que cela ne se produirait pas quand même, inévitablement, dans le tissu socio-économique?

Mme Rainville: Cela se produirait. Inévitablement? Je ne le sais pas. Parce que j'ai beaucoup de difficulté à prédire l'avenir. Il y en a qui jouent à cela, mais pas moi.

Il est certain que c'est un des facteurs. Comme le poète Gilles Vigneault le disait un jour, en parlant de l'école, à Natashquan les enfants partent dès le secondaire vivre en milieu urbain, mais quand, à douze ans, ils apprennent à aller chercher toutes les ressources nécessaires à leur épanouissement en ville, ils reviennent au village avec des besoins de ville, et donc, ils ne restent pas là.

Transportation is only one of many solutions needed to address the exodus from the countryside.

These days, in most rural areas, if parents want their children to go to CEGEP — I am talking about 16 year-olds — they have no other choice but to buy their kids a car. We all know how expensive car insurance can be, especially if you are buying it for a son. Many families just cannot afford to give their children an education.

Second, some young people are not very good drivers, yet they have to drive in winter. This raises public health issues. As well, the students quickly tire of all that driving every day. What often happens is that after their second year of CEGEP they move to town. So, they have left their village.

This speeds up the exodus to the city prematurely, when young people should still be living with their parents. Further, it is difficult for the elderly who, when they hit 75 or 80 years of age, must move to the city because otherwise there is no one to look after them.

I will conclude by telling you a brief anecdote. Mr. Proulx, our president, worked very hard to help create an old age home in his village. His own father is 90 years old and his mother 85. Every time Mr. Proulx goes to visit his father, his dad begins to cry and tells his son: “This is the best gift you ever gave me: the fact that I may spend the rest of my days in the village.”

And if it happens that people become sick or require care, there is no recourse because this type of care is not available in the country.

Mr. Fournier: I will end by saying that it is a bit like a turnstile. This morning on the radio, on my way over, I learned that there are fewer students attending CEGEPs in outlying areas. You need 60 students to maintain a program. The provincial standard is 60 students and if there are fewer, the CEGEP cannot offer the program.

Some CEGEP programs are not available in outlying areas. People have to attend courses in urban areas, such as Quebec City and Montreal.

Take, for instance, the small town of Sainte-Véronique. School children in grades 1, 2 and 3 — these kids are still very young — have to take the yellow school bus each morning. The first kid is picked up at the end of the township at 7 a.m., and the last kid is dropped off at 5:30 p.m. We all know that it is important for children to have time to play. They cannot just be learning all the time, they also need to play. Well, these kids do not have time to play anymore.

Mr. Fournier: There is what is known as the yellow network. Some school boards have agreed to let people get on their buses, but there is one complication: a school bus is made to measure. If there are 52 students to transport, there are 52 seats. If it is a bus

Mais le transport, c'est une des solutions multiples quant à l'exode des milieux ruraux.

À l'heure actuelle, dans la plupart des villages, pour envoyer un enfant au cégep — on parle des enfants de seize ans —, il n'y a pas d'autre choix que de leur acheter une voiture. On sait combien coûtent les assurances, surtout si c'est pour un garçon. Plusieurs familles n'ont pas la possibilité de faire instruire leurs enfants.

Deuxièmement, il y a des jeunes qui ne sont pas de bons conducteurs, et qui devront conduire en hiver. Ça pose des risques pour la santé publique. Et, en plus, ils vont vite trouver ça long de voyager à tous les jours. Souvent, ils finissent à la deuxième année de cégep puis ils vont en ville. Donc, ils ne sont déjà plus au village.

On perd les populations de façon accélérée et en aval au moment où ils auraient encore intérêt à être proches de papa et maman. Et pour les vieilles gens, c'est difficile quand, à soixante-quinze ans ou quatre-vingts ans, elles doivent sortir de leur milieu de vie pour aller vivre en milieu urbain, autrement, elles n'ont plus personne.

Et je terminerai en racontant un petit événement. M. Proulx, notre président, a travaillé très fort à l'installation d'un centre pour personnes âgées dans son village. Son père a quatre-vingt-dix ans, sa mère a quatre-vingt-cinq ans. Et son père de quatre-vingt-dix ans pleure à chaque fois que M. Proulx va le voir, en lui disant: «C'est le plus beau cadeau que tu m'as fait dans la vie: mourir au village».

Et si par malheur les gens sont malades ou requièrent des soins, ils sont faits, il n'y a pas de services dans les villages.

M. Fournier: Je compléterai en disant que c'est un peu le phénomène d'une porte tournante. J'entendais à la radio ce matin en m'en venant ici que dans les cégeps en régions, il y a une diminution de la clientèle. Il faut soixante étudiants pour maintenir un programme. La norme provinciale, c'est soixante étudiants, et s'ils sont moins que soixante, le cégep ne peut pas offrir le programme.

Il y a des programmes au niveau du collégial qui ne sont pas offerts en régions. Les gens seront obligés de se transporter en ville, à Québec, à Montréal et dans d'autres grands centres.

Je prends un exemple d'une petite ville, Saint-Véronique, où il y a des enfants en première, deuxième et troisième années, — ce sont des petits bouts de choux — qui prennent l'autobus jaune le matin, et le premier au bout du rang, il prend l'autobus à 7 h 00 le matin, et c'est le dernier qui est reconduit chez lui le soir à 17 h 30. On sait que jouer est important au développement des enfants. Il ne faut pas seulement apprendre, il faut jouer aussi. Ils n'ont plus de temps de jouer.

M. Fournier: Il y a ce qu'on appelle le réseau jaune. Certaines commissions scolaires qui ont accepté que les gens montent sur leurs autobus. Mais il y a une complication: l'autobus scolaire est fait sur mesure. S'il y a cinquante-deux étudiants à transporter, il

for primary school children, the seats are very close together. I cannot imagine an adult sitting sideways on the seat of a school bus for the entire journey.

[English]

Senator Oliver: You are aware that another Senate committee is looking at the problems in rural Canada, because you appeared before the Agriculture Committee last week. That committee is examining the death of rural Canada and the role of the state in trying to revitalize it.

You have reached two conclusions, which you have told us about today: that we need consultation, that we have to forget about a horizontal solution and look for a vertical solution, and that we have to find a way to have the government force those already in the business to serve the entire community.

I understand your point of view, but I have a bigger question, and my question is this: Given that rural communities are dying, that farmers cannot make a living, that not enough money is being left at the farm gate, is an issue like the one we are discussing, transportation, the way to save the communities? If these rural communities continue to deteriorate, farmers will walk away from their farms, they will close them down, there will be no children in those communities to attend schools and no people there to go to the health clinics. Is transportation the solution? Do you not have to look at a greater, consolidated issue?

In your presentation, you said, "We have to have a better vision, a better imagination, a better creativity, and more cooperation with all the stakeholders." It is not really a transportation issue, is it?

[Translation]

Ms Rainville: First of all, I remember well when the senators travelled as a committee to study the question of agriculture. Much emphasis was put on the fact that Canada's rural population is no longer a rural farming population. In Canada, 10 per cent of the population earn their living through agriculture. And the other people living in rural communities, be it in Quebec or in Canada, earn their living through other means.

All members of the OECD are asking themselves the same question: what is the future of rural communities? Those of us who live in those communities have an answer, but it is meaningless without a response from the government and, I would say, from society in general. Do you want rural areas to become a huge park for city dwellers to spend their holidays in June, July and August? Or do you want those rural areas to be places where people can live?

y a cinquante-deux places. Et si c'est un autobus pour les enfants du niveau primaire, les sièges sont très rapprochés les uns des autres. Je vois mal un adulte s'asseoir de travers sur le siège d'un autobus scolaire pour faire le trajet.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Vous savez sans doute qu'un autre comité du Sénat étudie présentement les problèmes que connaissent les régions rurales du Canada, car vous avez déjà témoigné devant le Comité de l'agriculture la semaine dernière. Plus précisément, le comité examine le déclin des régions rurales du Canada et la part que l'État peut prendre à sa relance.

Vous êtes arrivés à deux conclusions, dont vous nous avez d'ailleurs fait part aujourd'hui: qu'il faut tenir des consultations, qu'il faut renoncer à une solution horizontale pour se tourner plutôt vers la recherche d'une solution verticale et en plus, que le gouvernement doit forcer les entreprises déjà en exploitation à desservir la collectivité tout entière.

Je comprends votre point de vue, mais j'ai une question un peu plus vaste à poser: étant donné que les collectivités rurales sont en train d'agoniser, que les agriculteurs ne peuvent subvenir à leurs besoins, qu'il ne reste pas assez d'argent dans l'exploitation agricole elle-même, est-ce que le transport pourrait sauver ces milieux? Si les collectivités rurales continuent à se détériorer, les agriculteurs vont quitter leurs fermes, les abandonner, il n'y aura plus d'enfants pour aller à l'école et plus personne pour aller aux cliniques médicales. Les transports sont-ils la solution? Est-ce que vous ne devriez pas tenir compte d'enjeux plus vastes?

Dans votre exposé, vous affirmez qu'il faut une meilleure vision, faire preuve de plus d'imagination et d'une plus grande créativité, et qu'il faudra plus de collaboration entre tous les intervenants. Est-ce que vous ne débordez pas des questions strictement liées aux transports?

[Français]

Mme Rainville: D'abord, je me rappelle bien quand on est allé en commission avec les sénateurs sur la question de l'agriculture. On avait beaucoup insisté sur le fait que la population rurale canadienne n'est plus la population rurale agricole. Au Canada, il y a 10 p. 100 de la population qui vit de l'agriculture. Et les autres personnes qui vivent dans les communautés rurales, que ce soit au Québec ou au Canada, gagnent leur vie autrement.

Une question se pose pour tous les pays membres de l'OCDE: quel est l'avenir des communautés rurales? Nous qui vivons dans ces communautés avons une réponse. Cette réponse ne peut pas exister sans une réponse gouvernementale et, je dirais, de la société globale. Est-ce qu'on veut que les régions rurales deviennent une vaste base de plein air accessible aux mois de juin, juillet et août, pour les vacances des gens qui vivent dans les milieux urbains? Ou est-ce qu'on veut que les régions rurales soient un endroit où on peut vivre?

We are increasingly convinced that there are many Quebecers and Canadians who do not feel comfortable living in urban areas and who will never leave rural ones. They need to live in a village. It is quite a fundamental choice.

The day the Canadian government says it will recognize that not all people live in Toronto, Vancouver, Montreal and Halifax it will have to decide what to do to ensure that people living outside major centres have a decent life.

The first step is to have a dialogue between the federal and provincial governments. What do we want rural Canada to be? That is an important question. And I would say that Canada is responding, but all it has to discuss the rural issue is a rural office with just a few employees.

There is supposed to be a “rural focus group” to review any bill or government initiative and to assess its impact on rural communities. Between you and me, all that is just rhetoric.

Restructuring the rural economy is not just a political project; it must lead to economic development. Restructuring the rural economy should not be any less important than restructuring Montreal’s or Toronto’s economy. It will require the same amount of effort, thinking and money. So make an effort on the transportation front.

Mr. Fournier: Last year or two years ago, Solidarité rurale du Québec conducted a survey of some city dwellers, not people living in the country, and the big surprise for us was that young people between the ages of 18 and 30 said they were very interested in living in the country. And it was a very high percentage: 80 per cent.

To me, that is the guarantee that our small communities will survive. It is not just a matter of keeping the people who are already there. There was an exodus towards the city and I think there are people willing to do the reverse.

People who live in the city, who are used to certain services, the subway and bus at their doorstep, have trouble settling in outlying areas because those services would no longer be available. But if they were offered those services, I do not mean a subway in the country, I mean a small station wagon, a taxi service or one a little more developed in bigger towns, I think we could meet those people’s needs. And if you reduce some of the congestion in cities, that will reduce the problems in major centres.

Ms Rainville: Do not forget that people from rural areas have contributed to developing the public transit system in urban areas. They also pay taxes.

[English]

Senator Oliver: I am interested in your statistics about the 18- to 30-year-old group who are interested in living in rural Canada. Of all the modes of transportation — car, truck, bus,

Nous sommes de plus en plus convaincus qu’il y a beaucoup de Québécois et de Canadiens qui ne sont pas à l’aise dans les milieux urbains, et ils ne quitteront jamais les régions rurales. Ils ont besoin de vivre dans un village. C’est un choix assez fondamental.

Le jour où le gouvernement du Canada se dira qu’il accepte que les citoyens ne soient pas tous concentrés à Toronto, Vancouver, Montréal et Halifax, il devra se demander comment faire pour que les citoyens établis à l’extérieur des grands centres puissent vivre correctement.

Il faudra d’abord commencer par une concertation entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces. Quel sens veut-on donner au Canada rural? C’est une question importante. Et je vous dirais que le Canada y répond, mais tout ce qu’il a pour discuter de la question rurale, c’est un secrétariat rural où il doit travailler une toute petite poignée de gens, pas plus.

On est supposé avoir une «lunette rurale» qui examinerait tout projet de loi et toute initiative gouvernementale en fonction de l’impact sur les communautés rurales. Entre vous et moi, c’est un discours qui est resté de l’ordre du discours.

Et la réfection de l’économie rurale, ce n’est pas juste un projet politique, c’est un projet qui doit amener un développement économique. La réfection de l’économie rurale ne peut pas être une question qui est moins importante que celle de Montréal ou de Toronto. Et il faudra y mettre les mêmes efforts et de «*thinking*» et de «*money*». Donc, faites des efforts en ce qui a trait au transport.

M. Fournier: Solidarité rurale du Québec, l’année dernière ou il y a deux ans, a fait un sondage parmi les gens de la ville, pas les gens de la campagne, mais de la ville. Et la grande surprise pour nous, c’est que les jeunes âgés de dix-huit à trente ans ont manifesté beaucoup d’intérêt à vivre à la campagne. Et le taux était très élevé, il était de 80 p. 100.

C’est là, pour moi, la garantie future du maintien de nos petites collectivités. Il ne s’agit pas seulement de maintenir les gens qui sont là. Il y a eu un exode vers la ville et je pense qu’il y a des gens qui sont prêts à faire un exode dans l’autre sens.

Les gens qui habitent en ville, qui sont habitués à certains services, le métro à la porte, l’autobus aussi, ont de difficulté à aller s’installer en régions parce qu’ils ne retrouveront plus ces services-là. Et si on leur offrait des services, je ne parle pas d’un métro en campagne, je parle d’une petite wagonnette, d’un réseau de taxis ou d’un service un peu plus développé au niveau des villes centre, je pense qu’on pourrait satisfaire ces gens-là. Et si on dégage les villes, cela va diminuer les problèmes dans les grandes villes.

Mme Rainville: Il faudrait aussi ajouter que les personnes vivant en milieu rural ont contribué au développement du transport collectif en milieu urbain. Elles aussi payent des impôts.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Les statistiques que vous présentez au sujet des personnes de 18 à 30 ans qui voudraient vivre dans les régions rurales ont retenu mon attention. De tous les moyens de transport

helicopter, boat, airplane — the bus is the most logical one to extend into rural Canada because in most rural areas there are paved roads, the infrastructure is there.

However, it seems to me that the problems in rural Canada extend far beyond transportation, that the problem goes beyond urging the government to force these buses into rural areas. I do not think that that will solve the problem because the problem is much more complex than merely transportation. Do you agree?

Ms Rainville: Yes, absolutely.

[*Translation*]

It is important to note that Quebec is not short of means of transportation. There are lots of buses. The example I gave earlier is a good one: this morning, some families used four different types of transportation. What we do not have is multi-purpose transportation, a system that meets everyone's needs.

The biggest problem in rural areas is always when there is an attempt at vertical integration. There is never the required client base, of course.

You have to take a different approach by saying that the objective is to transport everyone and to make people feel that they have access to transportation. If they choose to own a car that is their business. We could find new, clever, shrewd and creative ways to use all vehicles currently on our roads. And perhaps a point will be reached where people think yellow buses should not carry only small children but could also serve a variety of client groups. Then you would see regulations for school buses again.

The private sector must also get involved in the process. The yellow buses are privately owned and some of those owners still want to provide a service. In rural areas, there are still what one could call independent transport operators, people who own their buses and sell seats on them.

There are as many public carriers as there are butchers. There are also self-employed bus drivers and they must not be forgotten.

Mr. Fournier: To add to what Ms Rainville said, yes, there are many means of transportation. And it is costly. Approximately \$450,000 are earmarked for transportation, school buses, para-transit, and all the others. That is a lot of money in Quebec.

Perhaps the entire system should be revamped. There is plenty of money. Perhaps more is required, but before putting more money in the kitty, perhaps we should see what we can do with what we already have.

— l'automobile, le camion, l'autocar, l'hélicoptère, le bateau, l'avion — l'autocar est le moyen le plus logique à exploiter dans les régions rurales du Canada, car les infrastructures y existent déjà, comme par exemple des routes revêtues.

Cependant, il me semble que les problèmes des régions rurales canadiennes vont bien plus loin que l'absence de transport, il ne suffit donc pas de presser le gouvernement de forcer les entreprises de transport à desservir ces milieux éloignés. Je ne pense pas que cela résoudra le problème parce qu'il est beaucoup plus complexe. Êtes-vous d'accord?

Mme Rainville: Oui, tout à fait.

[*Français*]

J'insiste pour dire qu'il n'y a pas, au Québec, de manque de moyens de transport. On en a des autobus. L'exemple que j'ai donné tantôt est bon: il y a des familles ce matin qui ont reçu à leur porte quatre véhicules différents. Ce qu'on n'a pas, c'est le transport global, un transport qui inclut tout le monde.

La plus grande difficulté d'intervention en milieu rural, c'est toujours quand on se met à faire de l'intervention verticale. Et là, on n'a jamais la clientèle qu'il faut, bien entendu.

Il faut poser le problème autrement en disant que l'objectif est qu'on transporte tout le monde, et que les gens sentent qu'ils ont accès à du transport. S'ils font le choix personnel d'avoir une voiture, c'est leur affaire. On pourrait utiliser de façon originale, intelligente, perspicace et créative tous les véhicules qui se promènent déjà sur les routes. Et peut-être qu'on en arriverait à croire que les autobus jaunes ne devraient pas seulement être conçus pour asseoir des enfants de petite taille mais aussi pour accueillir des clientèles diverses. Et on reverrait une réglementation au sujet des autobus.

Aussi, il faut faire contribuer l'entreprise privée dans cette affaire. Ce sont des propriétaires privés qui appartiennent les autobus jaunes. Et il y a des propriétaires privés qui tiennent encore à donner un service. En milieu rural, on a encore ce qu'on pourrait appeler des artisans du transport, des gens qui sont propriétaires de leurs autobus et qui vendent des places.

On a des transporteurs publics comme on a des bouchers. Il y a aussi des gens qui sont des artisans de l'autobus, et il ne faut pas les oublier.

M. Fournier: Pour compléter ce que Mme Rainville disait, oui, il y a beaucoup de moyens de transport. Puis c'est beaucoup de sous. Il y a à peu près 450 000 dollars attribués au transport, aux autobus scolaires, au transport adapté, puis tous les autres. 450 00 dollars, au Québec, c'est tout de même une somme importante.

Et il s'agirait peut-être de redistribuer ou de refaire tout ce panier-là. De l'argent, il y en a. Puis peut-être qu'il en faut plus, mais avant d'en mettre plus dans la cagnotte, il faudrait peut-être voir ce qu'il y a à faire avec ce qu'il y a présentement.

[English]

Senator Callbeck: I certainly identify with your comments about rural communities because I come from a community of 200 people.

You made the comment that intercity bus systems have declined by 50 per cent in rural areas. Over what period of time is that? Also, what does that 50 per cent represent; does it represent routes?

[Translation]

Ms Rainville: I do not remember exactly, but it seems to me that it was between the 70s and now. This is strictly from memory. But it varies from one region to another. It is either the number of trips or number of services.

Many routes have been completely abandoned. Let me give you an example: if you go from Montreal to Disraéli, there is no longer any public transit service on that route.

And your question leads me to say that bus transportation, since the train has nearly disappeared in Canada, is also a tourism issue. Everyone knows that bus trips in Quebec represent the lion share of tourism. But more people would travel, especially young people, if there were better routes.

In fact, in the summer, some major companies, in Orleans for instance, increase their service to some tourist areas such as the Gaspé.

Mr. Fournier: On page 10 of the brief it says that in 1994, there were just 47 active carriers compared with 86 in 1981. The number of routes dropped by nearly half. That is significant. The number of communities serviced by one bus was 670 in 1995, which is a third less than in 1970, when it was 835. So you can see the drop in service throughout that decade.

Ms Rainville: It is interesting to note that a community can be growing and still lose its transportation service. Take the Beauce as an example; there is no longer any transportation between villages linking, for example, Lévis and Sainte-Marie. There is no longer any public transit system, even though the Beauce is experiencing economic growth.

So economic growth does not necessarily mean development of rural communities. That is the major problem of our century.

[English]

Senator Callbeck: Do I understand you to say that the government should force bus companies to serve the rural areas?

[Translation]

Ms Rainville: No, our approach is more subtle. We think the government should use its leverage capability. The governments involved should use that money to invest in transportation of

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Je peux certainement sympathiser avec vous lorsque vous parlez des milieux ruraux, car je viens moi-même d'un petit bourg de 200 personnes.

Vous nous avez dit que les services d'autocar ont diminué de 50 p. 100 dans les régions rurales. Sur quelle période est-ce que cela a été calculé? Aussi, qu'est-ce que ce 50 p. 100 représente, des liaisons?

[Français]

Mme Rainville: Je ne me rappelle plus exactement, mais il me semble que c'est entre les années 1970 et maintenant. Je vous dis ça de mémoire. Mais cela varie d'une région à l'autre. C'est soit le nombre de trajets ou le nombre de services.

Il y a énormément de routes qui ont été complètement abandonnées. Je vous donne un exemple: si vous voulez aller de Montréal à Disraéli, il n'y a plus de service transport en commun sur cette route.

Et votre question me permet de dire que le transport par autocar, puisque le train est quelque chose qui est à peu près fini au Canada, c'est aussi un enjeu touristique. On sait bien que le tourisme par autobus au Québec, c'est la part du lion du tourisme. Mais le tourisme, notamment chez les jeunes, gagnerait s'il y avait de meilleures routes.

D'ailleurs, l'été, certaines grandes compagnies, et je pense à Orléans, augmentent un peu leur desserte de certaines régions touristiques comme la Gaspésie, par exemple.

M. Fournier: Dans le mémoire, à la page 10, on dit qu'en 1994, il ne restait que 47 transporteurs actifs, alors qu'ils étaient 86 en 1981. Le nombre d'itinéraires a chuté de près de moitié. C'est important. Le nombre de localités desservies par un autocar était de 670 en 1995, soit un tiers de moins qu'en 1970, où il y en avait 835. On voit donc une baisse dans le service tout au long de cette décennie.

Mme Rainville: Ce qui est intéressant de noter, c'est que des communautés peuvent être en croissance de développement et perdre leur service de transport. Je pense à la Beauce, où il n'y a plus de transport inter-village, reliant, par exemple, Lévis à Sainte-Marie. Il n'y a plus de transport public, alors que la Beauce est en croissance économique.

Donc, la croissance économique ne correspond pas nécessairement au développement des communautés rurales. C'est le grand problème de notre siècle.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Si j'ai bien compris, le gouvernement devrait forcer les entreprises de transport par autobus de desservir les régions rurales, c'est bien cela?

[Français]

Mme Rainville: Non, notre point de vue est plus nuancé. Ce que nous disons, c'est que le gouvernement devrait utiliser sa capacité de levier. Les gouvernements concertés devraient utiliser

people, school transportation, paratransit and mass public transit that they support in major urban centres. They should therefore use that portion as leverage to force the players, including the private sector, to develop a better offer. It is a somewhat revolutionary approach.

I started off by saying that Solidarité rurale is bold. And the day that one or the other government gets involved in this, I promise you that we will be very happy and we will applaud. It is a most unusual way to proceed, but it is tailored to the rural environment. They work in tandem. Let us be a little bolder. Let us say: "I will put money on the table if you guarantee you will make more services available to us. That will take tough ministers!

[English]

Senator Callbeck: To offer more services in the rural areas, many of which would be unprofitable, would the rates in profitable areas have to increase, or would the government subsidize those unprofitable rates? How would this work?

[Translation]

Ms Rainville: Just to continue on the idea of boldness and creativity, I think you should consult the Quebec Bus Owner Association, who have given a lot of thought to these issues and who have justifiable concerns about profit and economic development. But the impression we have, given the various projects that have been implemented all over, is that private companies that are currently not profitable may become so because some of the services they would provide would be "prepaid" by the state.

Let me go over this again. The owners of yellow school buses that are not geared to carry all types of passengers are private owners. Right now, they generally survive thanks to one client, the Quebec Department of Education. So why not assume that over the next 10 or 15 years other types of buses could be designed to serve all client groups in rural areas, and if there is financial support from the government, the remaining revenues could come from the private sector? I am no expert. The Solidarité rurale is not a group of actuaries; we are proponents of rural development.

Senator LaPierre: In English they say: "How are you going to keep them on the farm now that they have seen Paris?" It becomes an issue. Do you not believe that if a statistic says that seven out of ten rural residents do not work where they live, that means that rural regions are bedroom communities?

Ms Rainville: No, no.

ces investissements dans le transport des personnes, dans le transport scolaire, dans le transport des personnes handicapées, et aussi dans le transport collectif public qu'ils supportent dans les grandes villes. Ils devraient donc utiliser cette portion-là comme un levier pour forcer les intervenants, en incluant le secteur privé, à développer une meilleure offre. C'est une façon de voir révolutionnaire.

J'ai commencé par vous dire qu'on était audacieux à Solidarité rurale. Et la journée où un ou l'autre des gouvernements se lancerait dans cette affaire, je vous promets qu'on va être très heureux et qu'on va applaudir. C'est une façon complètement inusitée de faire les choses, mais qui est adaptée au monde rural. Il y a une complémentarité. Soyons un peu plus audacieux. Disons donc: je vais mettre de l'argent sur la table si vous me garantissez que vous allez offrir plus de services. Ça va prendre des ministres solides!

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Si on veut offrir davantage de services de transport dans les régions rurales, dont bon nombre ne seraient pas rentables, est-ce qu'il faudrait augmenter les tarifs dans les corridors rentables, ou est-ce que le gouvernement devrait subventionner les trajets déficitaires? Comment faudrait-il s'y prendre?

[Français]

Mme Rainville: Pour reprendre l'idée de l'audace et de la créativité, je pense qu'il faudrait parler à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, qui a beaucoup réfléchi à ces questions, ayant des préoccupations justes et correctes de profit et de développement économique. Mais l'impression que nous avons, compte tenu des projets qui ont été mis sur pied un peu partout, c'est qu'il serait possible que des compagnies privées, qui, pour l'heure, ne sont pas rentables, le deviennent parce qu'une partie des services qu'elles offriraient seraient «prépayée» par l'État.

Je reprends. Les propriétaires d'autobus scolaires jaunes qui ne sont pas adaptés au transport de toutes les clientèles, sont des propriétaires privés. À l'heure actuelle, en général, ils vivent grâce à un seul client, le ministère de l'Éducation du Québec. Donc, ne peut-on pas penser que sur dix ou quinze ans, on pourrait développer d'autres genres d'autobus qui pourraient desservir toutes les clientèles en milieu rural et qui, bénéficiant d'un apport financier de l'État, iraient chercher le reste de leurs revenus dans le privé? Je ne suis pas une spécialiste. On n'est pas des actuaires à Solidarité rurale, on est des militants du développement rural.

Le sénateur LaPierre: En anglais, on dit: «How are you going to keep them on the farm now that they've seen Paris?» Ça devient important. Ne croyez-vous pas que si une statistique indique que sept ruraux sur dix ne travaillent pas là où ils vivent, ça veut dire les régions rurales sont des dortoirs?

Mme Rainville: Non, non.

Senator LaPierre: They are bedroom communities. People do not live there all the time. They sleep there and work in the city eight or ten hours a day. They are bedroom communities, are they not?

Ms Rainville: No.

Senator LaPierre: Then what are they?

Ms Rainville: Those people often work in the neighbouring town.

Senator LaPierre: They work in the neighbouring town. In Nicolet?

Ms Rainville: Well, yes.

Senator LaPierre: They work in Nicolet. But those are villages. When you say you are proponents of rural development, that applies mainly to any region whose population is lower than a certain level.

Nicolet is a town. Saint-Joseph-de-Beauce is becoming a town. It is already. That is rural?

Ms Rainville: The Quebec government has just introduced a rural development policy which contains a fairly specific definition of rural region. And we worked with the regional county municipality grid. In Quebec, there are 54 regional county municipalities that the Quebec government deems totally rural and Nicolet-Yamaska is one of them.

Senator LaPierre: What is the population? How many people are we talking about?

Ms Rainville: Twenty per cent of Quebec's population live in a rural area. And in Canada it is about the same.

Senator LaPierre: And how do you define a rural area? What are the features?

Ms Rainville: The Quebec government generally defines it as a region with a low-population density, where the main economic sectors are tied to the development of natural resources and so on. There are many criteria.

But, Senator LaPierre, I just want to correct one thing. Solidarité rurale is all sorts of things. We may be accused of everything, but the last thing we are is "ruralist" because that means someone who likes bygone days, who likes the old rural world. We do not live in the past.

Senator LaPierre: I was reminded of Curé Labelle when you spoke.

Ms Rainville: You are hurting my feelings.

Senator LaPierre: No, I do not want to hurt your feelings; I am paying you quite a compliment. Curé Labelle fought to have railways in the Laurentians.

Ms Rainville: Yes, that's right.

Senator LaPierre: And he was alone until his friend Chapleau helped him.

Le sénateur LaPierre: Ce sont des dortoirs. Les gens ne vivent pas là tout le temps. Ils vont coucher là puis ils vont travailler en ville huit, dix heures par jour. Ce sont des dortoirs, non?

Mme Rainville: Non.

Le sénateur LaPierre: Mais qu'est-ce que c'est?

Mme Rainville: Souvent, ils travaillent dans le village d'à côté.

Le sénateur LaPierre: Ils travaillent dans le village d'à côté. À Nicolet?

Mme Rainville: Ah! Bien oui.

Le sénateur LaPierre: Ils travaillent à Nicolet. Mais, cependant, ce sont des villages. Quand vous parlez de votre mission «ruraliste», ça s'applique en grande partie à toutes les régions dont la population est en dessous d'un certain nombre.

Nicolet, c'est une ville. Saint-Joseph-de-Beauce, ça devient une ville. Ça l'est déjà. C'est rural?

Mme Rainville: Le gouvernement du Québec vient de se doter d'une politique de développement rural et il a défini assez précisément où sont les régions rurales. Et on a travaillé avec la grille des MRC. Au Québec, il y a cinquante-quatre MRC qui sont jugées par le gouvernement du Québec comme étant totalement rurales et Nicolet-Yamaska fait partie de celles-là.

Le sénateur LaPierre: Ça représente quelle population? On parle de combien?

Mme Rainville: Vingt pour cent de la population du Québec vit en milieu rural. Et au Canada, c'est à peu près pareil.

Le sénateur LaPierre: Et comment définissez-vous le milieu rural? Quelles en sont les caractéristiques?

Mme Rainville: Le gouvernement du Québec le définit généralement comme une région ayant une faible densité de population, où les principaux secteurs économiques sont liés à l'exploitation des ressources naturelles et ainsi de suite. Il y a beaucoup de critères.

Mais, Sénateur LaPierre, je veux juste corriger quelque chose. Solidarité rurale est toutes sortes de choses. On peut nous accuser de tout, mais la dernière chose qu'on est, c'est «ruraliste». Parce que «ruraliste», ça veut dire: qui aime le temps passé, dans l'ancien monde rural. Et nous autres, on n'est pas «passéiste».

Le sénateur LaPierre: Quand vous parliez, madame, je pensais au Curé Labelle.

Mme Rainville: Vous me faites de la peine.

Le sénateur LaPierre: Non, je ne veux pas vous faire pas de la peine, madame, je vous fais un grand compliment. Le Curé Labelle s'est battu pour avoir des chemins de fer dans les Laurentides.

Mme Rainville: Oui, c'est vrai.

Le sénateur LaPierre: Puis il était tout seul, jusqu'à ce que son ami Chapleau l'aide.

Ms Rainville: That's right.

The Chair: Senator LaPierre still does things the way he did on television. So he is a little provocative.

Mr. Fournier: Senator LaPierre, I should tell you that my local community service centre is called Arthur Buies. Do you know who he was?

Senator LaPierre: Yes.

Mr. Fournier: He was Curé Labelle's right arm or left arm.

Senator LaPierre: Another thing that interests me that is that you spoke of people between the ages of 18 and 30. Do you not think they would go to live in a rural area only if they can bring along all their "gadgets," their computers with all the accessories?

Ms Rainville: Our association cannot afford too many opinion polls. When we do one, it is on a large scale. The original one was on the consumption of local products. We used that opportunity to ask 12 questions on the perception of rural life. We got a big statistical surprise; 89.5 per cent of young Montrealers want to live in a rural environment, even after being told it had a low-population density, with fewer services, et cetera.

We nearly fell off our chairs when we saw that statistic. And the executive said they should go further with those youths. So we went further. We called them back and conducted more open surveys. And we realized that they wanted to live in a rural environment because they were tired of urban living. They said that the turning point for settling in a rural area would be when they started their family. In fact, young Montrealers do not want to raise their children in the city.

It is clear that in their minds, they were saying: would you like that, and why would you like that? As I always say when I talk about that survey, there were no moving vans at the door. But one thing is clear: rural communities without services, without access to new technology, as you have just said, are not very welcoming.

And I will conclude by saying, Senator LaPierre, that this week, I got a call from a TV show, — I will not name it. They wanted names of young people who had moved into rural areas over the past year, because a year had lapsed since we did that survey. So we sent an e-mail to the rural development agents who are spread throughout the rural communities. In two hours, I had a very long list. Everyone had stories.

When a family of three moves into a rural community of 200 people, demographics change.

Senator LaPierre: Could we have your surveys?

Mme Rainville: C'est vrai.

La présidente: Le sénateur LaPierre a encore ses façons de procéder comme quand il était à la télévision. Alors, il provoque un peu.

M. Fournier: Sénateur LaPierre, je vous dirais que mon CLSC s'appelle Arthur-Buies. Et Arthur Buies, vous savez qui il était?

Le sénateur LaPierre: Oui.

M. Fournier: Il était le bras droit ou le bras gauche du Curé Labelle.

Le sénateur LaPierre: Une autre affaire qui m'intéresse, c'est que vous avez parlé des gens âgés de dix-huit à trente ans. Ne croyez-vous pas qu'ils iront vivre en milieu rural seulement s'ils peuvent apporter leurs «bébelles», leurs ordinateurs avec tous les accessoires?

Mme Rainville: Notre organisme n'est pas assez riche pour se payer souvent des sondages d'opinion. Alors quand on en fait un, on le fait large. L'origine de notre sondage, c'était sur la consommation des produits du terroir. On en a profité pour poser douze questions sur la perception de la ruralité. Et là, il nous est arrivé une grande surprise statistique, 89,5 p. 100 des jeunes urbains montréalais souhaitaient aller vivre en milieu rural, même après qu'on leur avait indiqué que le milieu rural avait une faible densité de population, avec moins de services, et cetera.

Quand on s'est rendu compte de cette statistique, on est presque tombé par terre. Puis les gens de l'exécutif ont dit qu'ils devaient aller plus loin avec ces jeunes-là. Donc, on est allé plus loin. On a rappelé les jeunes, on a fait des sondages plus ouverts. Et on a constaté que c'est le malaise de la vie urbaine qui crée le goût d'aller vivre en milieu rural. Ils ont indiqué que le point tournant où ils pensaient pouvoir s'établir en milieu rural, ce serait au moment de la fondation de la famille. En fait, les jeunes urbains montréalais ne veulent pas élever leurs enfants en ville.

Et il est clair que dans leur esprit, on disait : aimeriez-vous ça, puis pourquoi vous aimeriez ça? Comme je dis toujours quand je parle de ce sondage-là, il n'y avait pas de camion de déménagement à la porte. Mais une chose est sûre: des communautés rurales sans services, sans accès aux nouvelles technologies, comme vous venez de le dire, ce ne seront pas des communautés rurales accueillantes.

Et je termine en vous disant, Sénateur LaPierre, que cette semaine, une émission de télévision m'a appelée — je ne la nommerai pas. Elle voulait avoir des noms de jeunes qui avaient déménagé en milieu rural au cours de la dernière année. Parce que ça fait un an qu'on a fait ce sondage-là. On a donc envoyé un courriel aux agents de développement rural qui sont partout en milieu rural. En deux heures, j'avais une liste infinie de noms. Tout le monde avait des histoires.

Dans une communauté rurale de deux cents habitants, quand il arrive une famille de trois personnes, la donne de la démographie vient de changer.

Le sénateur LaPierre: Est-ce qu'on pourrait avoir vos sondages?

Ms Rainville: I think they are already on our Internet site.

Senator LaPierre: Thank you very much.

Mr. Fournier: I would like to add something. You mentioned technology, and I think that people in the city are very interested in telework. The problem in the regions is that Internet services are not necessarily always available, especially high-speed services. These barriers prevent people from moving out of town.

Senator LaPierre: I want to tell you that whether we talk about buses or transport, it will be over the Internet. Thank you.

Mr. Fournier: Yes.

The Chair: Thank you very much, Mr. Fournier and Ms Rainville. We could go on at length. You have shed a very interesting light on our discussions. If you think of any other information you could provide the committee, do not hesitate to send it to the clerk, and the information will be distributed to senators. Thank you very much for coming.

The committee adjourned

MONTREAL, Wednesday February 20, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:09 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) presiding.

[*Translation*]

The Chairman: Honourable senators, while we await the arrival of the witness, we will turn our attention to the committee's budget for the year 2002-03. Budget papers will be distributed to you and if you have any questions, by all means you can raise them. Otherwise, we will proceed to adopt the budget. The process can then move forward with Internal Economy. What you have before you is a summary of the committee's expenditures.

[*English*]

We have various expenses in connection with the special study that we have started. We have included, in the special study expenditures, under "Transportation and Communications," the fact-finding mission to Boston-Washington. We removed those items from the expenditures for the year 2001 and we included the fact-finding mission in our budget for April 1. We had envisaged spending \$20,000 to \$25,000 on this special study, that is, over and above what we have already spent, and what we will spend up to April 1st. You have the numbers before you.

[*Translation*]

Senator LaPierre: Do these expenditures correspond solely to this year's activities?

Mme Rainville: Ils sont déjà sur notre site Internet, je pense.

Le sénateur LaPierre: Merci bien.

M. Fournier: Je voudrais ajouter quelque chose. Vous avez parlé de la technologie et je pense que les gens de la ville sont très intéressés à faire du télétravail. Le problème en régions, c'est que les services Internet ne sont pas nécessairement toujours bien rendus, encore moins ceux de haute vitesse. Ces obstructions empêchent les gens de s'installer à la campagne.

Le sénateur LaPierre: Je veux vous dire: que l'on parle d'autobus ou de transport, il va se faire par l'Internet. Merci.

M. Fournier: Oui.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fournier et madame Rainville. On pourrait discuter encore longtemps. Vous avez apporté un éclairage fort intéressant à nos discussions. Si vous pensez à d'autres renseignements que vous pouvez fournir au Comité, n'hésitez pas à les faire parvenir au greffier, et ils seront distribués aux sénateurs. Merci infiniment d'avoir été là.

La séance est levée.

MONTRÉAL, le mercredi 20 février 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 09 pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Honorables sénateurs, pendant que nous attendons le témoin, nous allons nous tourner vers le budget du comité pour l'année 2002-2003. Les documents à cet effet vous seront distribués et si vous avez des questions à poser au sujet de ce budget, vous pourrez les poser, sinon on pourra l'accepter tout de suite. Cela nous permettra d'enclencher le processus avec le Comité de la régie interne. Vous avez devant vous les dépenses du comité.

[*Traduction*]

Nous avons diverses dépenses relativement à l'étude spéciale que nous avons commencée. Sous la rubrique «Transport et Communications», nous avons inclus, dans les dépenses relatives à cette étude spéciale, la mission d'information à Boston et Washington. Nous avons supprimé ces postes des dépenses de l'année 2001 et avons inclus la mission d'information dans notre budget à compter du 1^{er} avril. Nous avions prévu consacrer de 20 000 à 25 000 dollars à cette étude spéciale, et cette somme s'ajoute aux dépenses que nous avons déjà effectuées, et à celles que nous ferons jusqu'au 1er avril. Vous avez les chiffres sous les yeux.

[*Français*]

Le sénateur LaPierre: Est-ce seulement pour les travaux de cette année?

The Chairman: You have the two budgets, one covering the committee's activities for the year, and the other, any studies.

[English]

One item is, "Application for Budget Authorization Special Study"; and the other is, "Application for Budget Authorization for the Fiscal Year ending March 31st, 2003." I need a motion.

[Translation]

Senator LaPierre: The amount requested totals \$70,000?

The Chairman: That is correct.

Senator LaPierre: That figure represents expenditures incurred by the committee?

The Chairman: Precisely, for special studies.

Senator LaPierre: And the other figure of \$69,000?

The Chairman: That represents expenditures for regular meetings for the purpose of examining bills and conducting other business.

Senator LaPierre: If we need to undertake other studies, will we be able to use a special budget, or will we need to request additional funding?

The Chairman: We will request additional funding.

[English]

Senator LaPierre: I move that we accept these two budgets.

The Chairman: Is it agreed?

Senator Jaffer: Agreed.

[Translation]

The Chairman: Our witnesses this afternoon represent Transport 2000 Québec. They are Mr. Normand Parisien, Director and Coordinator, and Mr. Richard Beaulieu, transportation economics researcher. Welcome, gentlemen, to our committee.

Mr. Normand Parisien, Director and Coordinator, Transport 2000 Québec: Madam Chairman, we want to thank the committee for this opportunity to express our views today on this issue. Admittedly, we were somewhat surprised because we thought Bill C-77 had died on the Order Paper in 1999. It has now been resurrected in another form. This is not the first time a bill before the House of Commons for consideration has been referred to the Senate for further study.

Some time ago, we had the opportunity to discuss the challenges associated with the issue currently under consideration. Moreover, Mr. Beaulieu worked with me to gather a certain amount of information. Obviously, we have not explored this issue thoroughly, but we have been monitoring developments in this area long enough to provide an enlightened opinion.

La présidente: Vous avez les deux budgets, un budget pour les travaux du comité pour l'année et celui pour l'étude.

[Traduction]

Un des postes s'intitule «Demande d'autorisation budgétaire pour l'étude spéciale» et l'autre, «Demande d'autorisation budgétaire pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2003». Il me faut une motion.

[Français]

Le sénateur LaPierre: C'est un montant de 70 000 \$?

La présidente: Oui.

Le sénateur LaPierre: Ce budget représente les dépenses encourues par le comité?

La présidente: Exact, pour les études spéciales.

Le sénateur LaPierre: Puis, l'autre montant de 69 000 \$?

La présidente: Ce budget représente les dépenses pour nos réunions régulières quand on examine les projets de loi et autres travaux.

Le sénateur LaPierre: Si on doit entreprendre d'autres études, y aura-t-il un budget spécial ou devra-t-on faire une autre demande?

La présidente: On fera une autre demande.

[Traduction]

Le sénateur LaPierre: Je propose que nous adoptions ces deux budgets.

La présidente: Êtes-vous d'accord?

Le sénateur Jaffer: D'accord.

[Français]

La présidente: Les témoins devant nous aujourd'hui représentent Transport 2000 Québec, M. Normand Parisien, directeur coordonnateur et M. Richard Beaulieu, chercheur en économie des transports. Nous vous souhaitons la bienvenue à notre comité.

M. Normand Parisien, directeur coordonnateur, Transport 2000 Québec: Madame la présidente, nous remercions le comité de nous entendre aujourd'hui sur cette question. On avoue qu'il y a un effet surprise parce qu'on croyait qu'en 1999, le projet de loi C-77, était mort au *Feuilleton*. Il est ressuscité sous une autre forme. Ce n'est pas la première fois que la Chambre des communes est saisie d'un projet de loi et que par la suite, on transmet le tout au Sénat pour un examen subséquent.

On a eu l'occasion, il y a quelque temps, de discuter des enjeux de ce dossier qui est à l'examen actuellement. Et, d'ailleurs, M. Beaulieu a participé avec moi à une certaine cueillette d'informations. C'est sûr qu'on n'est pas allé au fond du dossier, mais on a quand même suivi cette question sur une période suffisamment longue pour vous fournir un avis éclairé.

Transport 2000 Québec is a non-profit association established in 1977. It brings together public transportation users in Quebec and is an ex-officio member of the group Transport 2000 Canada. It also is involved with other organizations at the international level. Our mission consists primarily of defending the interests of users of urban and intercity public transportation, to promote public and intermodal transportation.

The whole issue of deregulation has proven to be a formidable challenge for our organization. You have seen the results of an analysis carried out by government agencies. We concur in part with the findings, particularly as regards the decline in the use of intercity busing. A number of solutions have been proposed, among others, those put forward in 1992 by the Royal Commission on National Passenger Transportation. A decade later, the time has come to examine the ramifications of the policy arising from the work of the Hurdman Commission.

Clearly, the use of intercity public transportation has declined. However, to our minds, the analysis that has been done or the question that has been put by the government to the committee fails in some respects to answer the following question: Are regulations to blame for the decline in the number of intercity bus passengers?

We have every reason to believe that the answer to the question is no, because there has been a considerable increase in the number of automobiles and in automobile travel in Canada. The issue is fraught with economic considerations and the question of a link between current provincial regulatory regimes and a decline in the number of users of this transportation mode cannot be answered strictly on an ideological basis. Other factors must be considered, such as gasoline prices, or the availability of other modes of transportation.

Consider the following example which refutes the theory of a link between a regulatory regime and the use of intercity bus transportation. Despite the complete deregulation of the airline industry, access to regional services, whether in Quebec or in other Canadian provinces, has become increasingly unstable. Regions are abandoned when market forces are left to determine whether transportation services should be made available to the public.

Clearly, we need to seriously consider this question and to continue looking for answers before taking any steps to revisit jurisdictions for the purposes of deregulating certain areas for which responsibility was turned over to the provinces in the 1950s.

To our minds, deregulation has clearly been a failure when applied to intercity modes of transportation. Consider as evidence of this statement the US policy which has been in force since 1992, the same year the Hurdman Commission tabled its report. In the United States, a federal policy, the rural transit program, provides for the direct subsidization of rural public transportation modes. If the United States, even with its market forces at play, cannot

Transport 2000 Québec est une Association sans but lucratif, créée en 1977, qui regroupe les usagers des transports en commun au Québec et qui est membre d'office de l'organisme Transport 2000 Canada, et qui participe à d'autres organisations au niveau international. Notre mission consiste principalement à défendre les intérêts des usagers des transports en commun urbains ou interurbains et à promouvoir les transports collectifs et l'intégration des moyens de transport.

La question de la déréglementation est un enjeu important pour nous. C'est sûr qu'on vous a exposé une analyse des organismes du gouvernement; analyse que nous partageons en partie, quant au déclin de l'utilisation du transport interurbain par autocar. Des solutions ont déjà été proposées, entre autres, celles qui ont été mises de l'avant par la Commission Royale sur le transport des voyageurs au Canada, en 1992. Il est temps, dix ans plus tard, d'examiner les effets de cette politique qui découle des travaux de la Commission Hundman.

Il est certain qu'il y a un déclin de l'utilisation du transport en commun interurbain. Mais, selon nous, l'analyse qui est faite ou la question qui est posée au comité par le gouvernement, à notre avis, ne répond pas tout à fait à la question: La réglementation est-elle la cause de cette baisse de fréquentation du transport interurbain par autocar?

À notre avis, il y a tout lieu de croire que non, parce qu'il y a eu au Canada une augmentation importante des parcs automobiles et des déplacements par automobile. Il y a une dynamique économique derrière cela et on ne pourrait répondre sur une base purement idéologique à cette question qui fait le lien entre la réglementation actuelle au niveau des provinces et la baisse de fréquentation de ce mode de transport. Il y a une dynamique à l'oeuvre, que ce soit les prix de l'essence ou l'offre de service des autres moyens de transport.

On donne un exemple pour réfuter la thèse à l'effet qu'il y aurait un lien entre la réglementation et l'utilisation du transport interurbain par autocar. Suivant l'exemple du transport aérien, malgré la déréglementation totale de cette industrie, il y a un accès de moins en moins assuré dans certaines régions que ce soit au Québec ou dans d'autres provinces canadiennes. Les régions sont actuellement délaissées lorsqu'on délègue entièrement aux forces du marché cette possibilité d'offrir des services de transport à la population.

Il est certain qu'il faut se poser cette question sérieusement. Il faut continuer à chercher des réponses avant de travailler à la reprise de juridiction pour fins de déréglementation des prérogatives qui ont été consenties aux provinces dans les années 1950.

Pour nous, il est clair que la voie de la déréglementation a été un échec au niveau des moyens de transport interurbain. La politique américaine en est la preuve: elle est appliquée depuis 1992, soit l'année même du dépôt du rapport de la Commission Hundman. Aux États-Unis, une politique fédérale permet de soutenir directement les transports en commun ruraux. Il existe ce qu'on appelle le «Rural transit program». Si les États-Unis ne

provide transportation services to remote regions, how can we even think that Canada would be in a position to do so, Madam Chairman.

We believe caution is in order when it comes to the government adopting this approach to transportation policy. Perhaps we need to consider other kinds of federal-provincial cooperation with a view to improving transportation services. We would like to put the following question to you at this time: What steps can be taken to increase the number of intercity bus transportation users? The answer lies in the quality of transportation infrastructure.

Recently, I took the bus instead of the train to travel from Montreal to Quebec City. Obviously, my experience was quite different, given the winter weather and current highway conditions. The bus ride is so uncomfortable that often it is viewed as a last resort by many people. In my humble opinion, this could be one reason for the decline in ridership.

Another step would be to improve the overall comfort of bus passengers. In our opinion, the solution lies in a shift from automobile to bus transportation. The potential benefits of this shift have yet to be fully exploited. In our opinion, the government should recommend that direct support be given to improving the quality of vehicles and current infrastructure. Although the provinces and municipalities have been pressuring the federal government to build new roads, current governments cannot even maintain or rehabilitate the existing network of roads and highways. Clearly, the priority must be the rehabilitation of existing infrastructure with a view to enhancing passenger comfort and improving efficiency. Provinces and municipalities must contend with an aging infrastructure.

Making buses more comfortable is important if this mode is to attract more motorists. Much like the situation in the United States, public transportation has become a marginal mode of transportation. Virtually 90 per cent of all travel in the US takes place on highways, whereas in Canada, this figure is in the neighbourhood of 85 per cent. These are rough figures which would have to be confirmed.

Despite Canada's stricter user-pay policy, urban public transit remains a very popular mode of transportation, particularly in Montreal, Toronto and Vancouver, and to some extent, in Winnipeg as well. However, the popularity of intercity public transportation has declined and steps must be taken to reverse this trend.

From an environmental standpoint, initiatives to encourage people to make the switch from automobile to bus use could prove more effective than outright deregulation. The government, through Transport Canada, must have more control over vehicle emissions.

peuvent pas, à même les forces du marché, fournir ces services dans des régions éloignées, il est certain qu'on ne peut pas croire que cela soit possible au Canada, madame la présidente.

Nous pensons que vous devez être très vigilants quant à l'adoption d'une telle voie par le gouvernement dans la politique de transport. Il faut peut-être examiner d'autres possibilités de coopération fédérale/provinciale afin d'améliorer les services de transport. Une question que l'on voudrait soulever est la suivante: Quels sont les moyens pour accroître l'utilisation du transport interurbain par autocar? Il en va de la qualité des infrastructures de transport.

Sans verser dans l'anecdote, j'ai un exemple récent où j'ai pris l'autocar au lieu du train pour faire la distance Montréal/Québec. Évidemment, ce n'est pas le même genre de déplacement, surtout avec les conditions hivernales et l'état des routes actuel. En autocar n se fait tellement brasser qu'il devient un moyen de dernier recours pour beaucoup de gens. À notre humble avis, cela pourrait expliquer la baisse de fréquentation.

Il y a ensuite l'amélioration du confort des autocars. Pour nous, la solution réside dans un transfert modal de l'automobile vers l'autocar; il y a là une efficacité potentielle qui est inexploitée. Selon nous, une recommandation au gouvernement devrait suggérer la possibilité de soutenir directement l'amélioration de la qualité des véhicules, via une amélioration des infrastructures actuelles. Évidemment, les provinces et les municipalités exercent des pressions auprès du gouvernement fédéral pour la construction de nouvelles routes. Mais, les gouvernements actuels ne sont même pas en mesure de maintenir, d'entretenir et de remettre en état normal le patrimoine routier. Il est donc évident que l'on doit, en priorité, se tourner vers la réfection des infrastructures actuelles pour en améliorer le confort et l'efficacité. On a un réseau qui est souvent à maturité, que ce soit dans les provinces ou dans les municipalités.

L'amélioration du confort des véhicules est important afin d'en améliorer l'attrait pour les automobilistes. Car un peu comme aux États-Unis, quoique dans une moindre mesure, les transports en commun sont devenus un mode de transport marginal. Aux États-Unis, 90 p. 100 des déplacements sont routiers, alors qu'au Canada, c'est 85 p. 100. Ces chiffres doivent être vérifiés, c'est un ordre de grandeur.

Malgré la politique canadienne plus sévère des utilisateurs/payeurs, il y a quand même un niveau d'utilisation plus important des transports en commun urbains, en particulier à Montréal, Toronto et Vancouver, et probablement aussi, dans une certaine mesure, à Winnipeg. Mais, au niveau du transport interurbain, il y a un déclin. Il faut prendre des mesures pour changer une telle situation.

Sur le plan environnemental, tous les moyens visant à favoriser un transfert modal de l'automobile vers l'autocar pourraient être davantage efficaces que la déréglementation pure et simple. Il faut que le gouvernement, via Transports Canada, puisse contrôler davantage les émissions des véhicules.

In a free market, maintaining profitability is critical, but as we pointed out earlier, this is a difficult proposition in Canada. Steps must be taken to prevent combustion engines or vehicles from contributing to harmful emission levels. Regulatory regimes must be harmonized nation-wide.

Madam Chairman, we recommend that the government address this matter by implementing the proposed measures.

The Chairman: Mr. Parisien, in the past decade, differences have emerged in the provincial regimes governing bus transportation. Do these differences hurt the industry or travelers, or are both sides adversely impacted? If you respond in the affirmative, what remedial action is warranted and to what extent should the government be involved?

Mr. Parisien: Having discussed this question, we feel the federal government must show some leadership in the area of policy harmonization. Provision must be made for awarding incentives. The U.S. federal government and Congress have demonstrated some flexibility on this matter. In the U.S., government institutions wield considerable authority over the administration of government.

Clearly, Congress, that is the House of Representatives and the Senate, have given the Department of Transportation room to maneuver in terms of providing services to the public, sustaining economic and social development and protecting the environment. With the introduction of intermodal policies, the I.S.T.A. and the Transportation Equity Act T-21, which was extended in 1998 until 2003, efforts in this area have increased in the past ten years.

Therefore, there has been some leadership shown on this issue. It is equally important for consumers and for the industry to be correctly informed of policies in effect. As the saying goes, no one should be ignorant of the law. It is important to be familiar with the legislation and with the corresponding regulations.

Our government must show some leadership on this issue and we encourage you to seize this opportunity to do so and to work toward broader federal-provincial cooperation.

[English]

Senator Oliver: You have made two basic points, first, that deregulation has been a total failure and, second, that what we should be doing is trying to find ways and means of facilitating the greater use of buses. When I think of what is important to me as an ordinary individual, I think of the cost of busing as compared to other modes of transportation. I also think of the speed of the vehicle, the comfort of the seats, whether food is available, whether there are accessible washroom facilities, and timeliness, that is whether it will arrive on schedule. These are some things that the average person would want. Therefore, my question to you is this: What is your answer to your own question? What type of things should we, as a committee, be looking at that would help facilitate more use of buses in Canada?

Dans un marché libre, il faut maintenir la rentabilité; ce qui est difficile, comme on vous l'a indiqué, au Canada. Il faut éviter que les moteurs à combustion ou que les véhicules contribuent aux émissions nocives. Il faut donc une réglementation harmonisée à travers tout le Canada.

Madame la présidente, voilà les avenues que nous vous proposons pour conseiller le gouvernement sur ces questions.

La présidente: Monsieur Parisien, des différences nous sont apparues entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar depuis une dizaine d'années. Est-ce que ces différences nuisent à l'industrie ou aux voyageurs, et même aux deux groupes? Et, dans l'affirmative, quels seraient les remèdes qui s'imposent et dans quelle mesure le gouvernement devrait-il appliquer ceux-ci?

M. Parisien: À notre avis, et suite à des discussions à ce sujet, nous pensons que le gouvernement fédéral doit exercer un certain leadership dans l'harmonisation des politiques. Il doit y avoir des incitatifs. Si on prend l'exemple fédéral américain, il y a quand même une certaine flexibilité et une souplesse exercée par le gouvernement fédéral et le Congrès américain. Aux États-Unis, les institutions parlementaires ont beaucoup de pouvoir sur l'administration du gouvernement.

Il est certain que le Department of Transportation a certains leviers qui ont été octroyés par le Congrès, la Chambre des représentants et le Sénat, en vue de fournir des services à la population, de soutenir le développement économique et social et d'assurer la protection de l'environnement. Par le biais de politiques d'intermodalité des moyens, des efforts accrus sont consentis depuis dix ans à travers le I.S.T.E.A. et le Transportation Equity Act T-21 reconduit en 1998 jusqu'en 2003.

Il y a un certain leadership. Il est aussi important pour les consommateurs comme pour l'industrie d'avoir l'heure juste au niveau des politiques. Comme dit une maxime juridique: «Nul n'est censé ignorer la loi». Mais, il faut bien connaître la loi et sa réglementation correspondante.

Un certain leadership doit s'exercer à ce niveau et on vous encourage à vraiment prendre ce «momentum», dans la perspective d'une coopération fédérale/provinciale accrue en ces matières.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Vous avez fait deux remarques importantes; tout d'abord, vous avez dit que la déréglementation a été un véritable fiasco et, en second lieu, vous avez fait certaines propositions en vue d'inciter les gens à voyager plus souvent par autocar. Lorsque je pense à ce qui importe à mes yeux en tant que particulier, je pense au coût du transport par autocar par rapport aux autres moyens de transport. Je pense également à la vitesse du véhicule, au confort des sièges, à la ponctualité, ainsi qu'à la possibilité d'avoir quelque chose à manger ou accès à des toilettes. Ce sont des choses que recherche la personne moyenne. Ma question est donc la suivante: Que répondez-vous à votre propre question? Que devrait envisager notre comité pour contribuer à encourager plus de gens à voyager par autocar au Canada?

Mr. Parisien: The economics of transportation influences a consumer's expectations. Beyond the theoretical concept, there are some concerns regarding supply, transit supply, transit services. As for the infrastructure, the service level and the quality of service, there is a concept called "cross-elasticity." Consumers react to variations in the price index, and there is price elasticity between transportation modes. If the cost of private transportation is lower than the public transit system's fare structures, there will be a high attraction to the use of private transportation. With regard to the issues of supply, that is, the quantity and quality of service, the same response as for the price variations would apply. There are many variables such as the comfort of the vehicle, and the level of service, to which consumers will respond.

It is not an easy task to define the best operations options. However, there are some directions that you might consider. Earlier we raised the issue of policy options for inducing that travel — that modal shift from the private use of transportation — causing consumers to shift from the use of private cars to the use of intercity buses.

We think the committee's responsibility lies more on direction than on the operations options. We must think about federal-provincial cooperation policies and programs that will inspire, such as the U.S. policies and programs for rural transit support in the United States.

Senator Oliver: You told us that rural transit support in the United States is subsidized.

Mr. Parisien: Yes. Overall, transportation systems are much more subsidized in the United States than in Canada. There is a stronger public support for transportation infrastructure or services as a whole.

Senator Oliver: You are saying that one of the things the committee should consider as a way of increasing the ridership of buses in rural or remote areas of Canada is to find a way to encourage Canadians to stop using their personal motor vehicles as much as they have been and to use public transportation.

Mr. Parisien: Yes. We need flexibility. However, we also need more coordination and cooperation between all levels of the administration, whether it be federal, provincial or municipal. Now that provincial governments are dealing with what was formerly a controversial issue, that is, the amalgamation of cities, there has been stronger regional cooperation, so perhaps they could set some directions to the Federal government for closer cooperation between different levels of public administration.

Senator Callbeck: You said that the federal government should give direct support for infrastructure. You then talked about better roads, and about improving the comfort of buses. Are you suggesting direct support to the transportation companies in order to provide better buses, or were your comments restricted to improving roads?

M. Parisien: Les aspects économiques du transport influent sur les attentes du consommateur. Outre le principe théorique, il y a certaines préoccupations liées à l'offre, l'existence de services de transport en commun. Quant à l'infrastructure, le niveau et la qualité du service, il existe le principe de «l'élasticité croisée». Les consommateurs réagissent aux écarts de l'indice des prix, il y a une élasticité des prix entre les modes de transport. Si le coût d'utilisation d'un véhicule privé est inférieur au barème de tarifs du système de transport en commun, les gens auront tendance à utiliser leurs voitures particulières. Pour ce qui est des questions de l'offre, c'est-à-dire la quantité et la qualité des services offerts, la réponse est la même que pour les écarts de prix. Il existe de nombreux facteurs comme le confort du véhicule et le niveau de service, auxquels réagiront les consommateurs.

Il n'est pas facile de définir les meilleures options opérationnelles possibles. Toutefois, vous pourriez envisager certaines orientations. Nous avons parlé plus tôt des options stratégiques visant à encourager ce mode de transport — ce transfert modal — pour inciter les consommateurs à utiliser l'autocar interurbain plutôt que leurs voitures particulières.

À notre avis, votre comité doit davantage s'intéresser à l'orientation qu'aux options opérationnelles. Il nous faut penser aux politiques et programmes de collaboration fédérale-provinciale qui pourront influencer sur les consommateurs, à l'instar des politiques et programmes américains visant le soutien du transport public en région rurale aux États-Unis.

Le sénateur Oliver: Vous nous avez dit que le transport en commun en milieu rural aux États-Unis est subventionné.

M. Parisien: C'est un fait. Dans l'ensemble, les systèmes de transport sont beaucoup plus subventionnés aux États-Unis qu'au Canada. Le secteur public, aux États-Unis, soutient davantage l'infrastructure ou les services de transport en général.

Le sénateur Oliver: Vous dites que, dans le but d'accroître la clientèle des autocars en région rurale ou dans les régions éloignées du Canada, notre comité devrait trouver une façon d'inciter les Canadiens à renoncer à utiliser leurs voitures personnelles au profit des transports publics.

M. Parisien: Oui. Il faut de la souplesse. Toutefois, il faut également coordination et coopération entre tous les paliers de l'administration, fédéral, provincial ou municipal. Maintenant que les gouvernements provinciaux se penchent sur ce qui était anciennement une question controversée, c'est-à-dire, la fusion des villes, la coopération régionale s'est accrue et donc on peut envisager que l'on demandera au gouvernement fédéral une plus étroite collaboration entre les divers paliers de l'administration publique.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que le gouvernement fédéral devrait donner une aide directe à l'infrastructure. Vous avez ensuite parlé de la nécessité d'avoir de meilleures routes, d'améliorer le confort des autocars. Proposez-vous une aide directe aux compagnies de transport afin qu'elles améliorent leurs autocars ou parliez-vous uniquement d'améliorer les routes?

Mr. Parisien: We think it is very important to fine-tune any funding support. We have had experience with funding support policies and programs that did not work. We think it is very important not to disseminate funding for rural transit or for infrastructure and services before you set global criteria. That criteria should deal with inter-modalism, energy efficiency, higher quality vehicles and other options. It is important to focus on effective criteria for supporting transit systems.

Mr. Richard Beaulieu, Director of Research, Transportation Economics, Transport 2000 Quebec: More than just the cost structure of a bus company is important. I am in urban planning, so I believe that the concept of a seamless interface between the person who wants to travel and the price structuring of the bus company is important. In an urban setting a person may want to, in certain situations, leave his or her car and take the bus for a certain part of a route. However, if our shopping centres, our cultural centres, and so on are conceptualized and built with the car in mind then, by definition, that excludes intercity bus or city bus transportation.

Perhaps a federal agency could facilitate the interface. The ultimate goal would be to create a seamless service for people to travel around in their surroundings. Their built-up environment must be more "public friendly." Services should not have to rely on people having access to their businesses only with private automobiles.

Our population is aging, so people will more and more face the direct challenge of deciding which mode of transportation to use, not just intercity but within our big metropolitan areas, which amounts to the same thing as intercity travel.

It is more than just a question of cost structures; it has to do with the way we build or set the environment for the traveller.

Mr. Parisien: Of course, it is a jurisdiction challenge, because urban transportation comes under provincial jurisdictions. The key to national policies is the provision of an intermodal service. In that regard there must be better integration of our policies. There is room for cooperation to further the vision of our national transportation systems.

[Translation]

Senator LaPierre: I am having a little trouble understanding the reason for your opposition to Bill C-77. I assume that if the federal government confined itself to recovering the jurisdictional fields handed over to the provinces, you would drop your criticism and in fact support the bill.

If the government did in fact take this action, as it is fundamentally entitled to do, would Transport 2000 then support Bill C-77?

M. Parisien: Nous pensons qu'il est très important de très bien cibler toute aide financière. Nous avons vu des politiques et des programmes d'aide qui n'ont pas fonctionné. Nous pensons qu'il est très important de ne pas dépenser l'argent prévu pour le transport rural ou pour l'infrastructure et les services avant d'avoir établi des critères généraux. Les critères devraient porter sur le transport intermodal, l'efficacité énergétique, la qualité améliorée des véhicules et d'autres options. Il est important d'établir des critères efficaces de financement des réseaux de transport.

M. Richard Beaulieu, directeur de la recherche, aspect économique du transport, Transport 2000 Québec: Il y a d'autres considérations que la structure des coûts d'une compagnie d'autocars. Je suis dans la planification urbaine et donc j'estime important l'idée qu'il doit y avoir une interface parfaite entre la personne qui souhaite voyager et la structure tarifaire de la compagnie d'autocars. En milieu urbain, une personne peut souhaiter, dans certaines situations, laisser son véhicule à la maison et prendre l'autobus pour une partie du parcours. Toutefois, si nos centres commerciaux, nos centres culturels, et cetera, sont conçus et construits avec l'automobile en tête, par définition, cela exclut l'autocar interurbain et le transport urbain.

Un organisme fédéral pourrait peut-être faciliter l'interface. L'objectif ultime serait de créer un service sans interruption pour ceux qui veulent se déplacer dans leur milieu. Le tout doit être plus convivial. Les services ne doivent pas compter sur le fait que les citoyens ont accès à leurs entreprises uniquement par automobile privée.

Notre population vieillit et donc, de plus en plus, les gens doivent décider quel mode de transport utiliser, pas uniquement pour le transport interurbain, mais à l'intérieur de nos grandes régions métropolitaines aussi qui représentent la même chose que des déplacements interurbains.

C'est beaucoup plus qu'une simple question de structure des coûts; cela a à voir avec la façon dont nous créons un environnement pour le voyageur.

M. Parisien: Évidemment, sur le plan des compétences, c'est un défi, car le transport urbain relève des provinces. Pour avoir des politiques nationales, il faut offrir un service intermodal. Sur ce plan, il faut une meilleure intégration de nos politiques. L'heure est à la coopération afin de faire avancer notre vision d'un réseau de transport national.

[Français]

Le sénateur LaPierre: J'ai un peu de difficulté à comprendre pourquoi vous vous opposez au projet de loi C-77. Je prends pour acquis que si le gouvernement fédéral se limitait à récupérer les juridictions accordées aux provinces, vous ne critiqueriez pas, vous appuieriez le projet de loi.

Si le gouvernement se limitait à récupérer les juridictions qu'il a passé aux provinces, selon son droit fondamental, Transport 2000 serait en accord avec le projet de loi C-77?

Mr. Parisien: Yes, but only if other avenues such as federal-provincial cooperation have failed. As we see it, that would be the ultimate solution, albeit not our first choice as solutions go.

The Chairman: You maintain that this is another attempt on our part to revive the legislation. That is not at all the case. You come to several conclusions or even suggest a number of recommendations to us. Since we have a year to complete our study of this industry, I do not think that you should jump to the conclusion that we want to revive Bill C-77.

Senator LaPierre: I understand.

Mr. Parisien: I was not referring to the committee's intentions, but rather to those of Parliament.

The Chairman: I was reading your communiqué, Mr. Parisien.

Senator LaPierre: You maintain that you are opposed to deregulation. Is that correct?

Mr. Parisien: Yes, because this option has proven unsuccessful in terms of providing services.

Senator LaPierre: I see. However, you have to understand that deregulation would not compromise bus safety considerations. Bus licensing would still be regulated, for example.

Furthermore, the licensing of bus drivers would continue to be regulated. Drivers would still have to take courses to obtain a license to operate a bus. No doubt the RCMP or the Quebec Provincial Police would also be involved in ensuring the industry operated safely.

Governments that subsidize the industry will take steps to ensure that certain conditions are met so that everything runs smoothly. There is not a great deal left to deregulate. The public would object to changes in these areas. Therefore, what were there be left to deregulate? Do you understand what I am trying to say?

Mr. Parisien: Madam Chairman, obviously there is not much left to deregulate as far as the intercity bus industry is concerned. We have seen first hand the effects of deregulation on the air transportation industry. Deregulation has been a failure. Even in the United States, airline companies are filing applications with federal authorities.

Total deregulation has led to some major problems. Therefore, we need to proceed with extreme caution before embarking any further on the road to deregulation. That is the main message we would like to convey to you today.

Senator LaPierre: Understandably, everyone will seek to obtain a license to operate a bus service. What will deregulation accomplish? It will create a huge, open market in which everyone will be on a level playing field. They will be able to charge whatever price they wish. Some basic areas, however, will not be affected by deregulation.

M. Parisien: Oui, mais dans la mesure où les autres voies auraient échouées, par exemple, la coopération fédérale/provinciale. Pour nous, c'est la solution ultime, toutefois ce n'est pas notre première solution.

La présidente: Vous dites qu'il s'agit d'une nouvelle tentative de la part de notre comité. Il n'en est rien. Vous arrivez à des conclusions ou suggérez même des recommandations que nous pourrions faire. Nous avons une année pour examiner ce dossier, alors il ne faudrait pas conclure avant nous que nous voulons ressusciter le projet de loi C-77.

Le sénateur LaPierre: Je vois.

M. Parisien: Je ne parle pas du comité, je parle du Parlement.

La présidente: Je lisais votre communiqué, monsieur Parisien.

Le sénateur LaPierre: Vous dites que vous n'êtes pas en faveur de la déréglementation?

M. Parisien: Non, parce que c'est une avenue qui n'a pas réussi à fournir les services.

Le sénateur LaPierre: Très bien. Cependant si on regarde la déréglementation, vous comprenez fort bien que la sécurité des autocars va demeurer la même. Il va falloir accorder des licences à ces autocars, et caetera. Il va y avoir un règlement.

Deuxièmement, les chauffeurs de ces autocars vont être assujettis aux licences, aux règlements des licences. Ils vont être obligés de suivre des cours. Ils vont être obligés d'obtenir une licence pour conduire des autobus, ainsi de suite. Et, sans doute, la Gendarmerie Royale ou la Sûreté du Québec va intervenir pour s'assurer que le tout est en sécurité.

Les gouvernements qui donnent des subventions vont s'assurer que vous ayez à répondre à certaines questions pour voir si tout se déroule bien. Il ne reste plus grand-chose. Que resterait-il à déréglementer? Le public ne permettrait pas que l'on touche à cela. Alors, qu'est-ce qui reste à déréglementer? Est-ce qu'on a compris ce que j'essaie de dire?

M. Parisien: Madame la présidente, c'est sûr qu'il ne reste plus grand-chose à déréglementer dans le transport interurbain par autocar. Cela a été fait d'une certaine manière avec le transport aérien. C'est la voie qui a été suivie. Et, cela n'a pas tout à fait fonctionné. Même aux États-Unis, actuellement, des demandes importantes sont présentées par les compagnies aériennes aux autorités fédérales américaines.

C'est certain qu'un problème sérieux se pose suite à la déréglementation totale. C'est pourquoi il faut faire très attention avant d'aller plus loin dans ce processus de déréglementation. C'est notre principal message aujourd'hui.

Le sénateur LaPierre: On peut facilement comprendre que tout le monde va obtenir une licence pour organiser ces autocars et les conduire là où ils veulent aller. Que fait-ont en déréglementant? On crée un immense marché où tout le monde se présente devant le marché, ils vont être égaux devant le marché. Ils vont demander les prix qu'ils vont vouloir demander. À la base, il va y avoir des choses qu'ils ne pourront pas toucher.

In an open market, if Intercar busing wants to operate province-wide, they will be able to do so fairly easily. Moreover, if they want to extend their operations to Ontario or to Victoria, in the absence of any regulations, the company will also be able to do just that.

A vast national coast-to-coast market will be created and consequently, everyone will make money. Your association will receive additional subsidies.

Mr. Parisien: We would like to believe that this utopian scenario would materialize, that it would be possible to provide cost-effective efficient services to everyone. However, since this has not come to pass in the United States, we have to seriously ask ourselves if this can possibly happen here in Canada. Even the U.S. federal government was forced to step in with its Rural Transit Program. It should be remembered that in Canada, intercity transportation comes under federal jurisdiction.

Even though market forces are much more dynamic and long-standing in the United States, no one transportation mode can meet its overhead costs. Even automobile travel is subsidized in the U.S. Clearly, we need to ask ourselves some serious questions. From an environmental and energy standpoint, will the U.S. be able to continue supporting this policy to subsidize transportation, in spite of having more means at its disposal?

Clearly, from a competitive standpoint, Canada finds itself at a disadvantage because it cannot sustain its transportation modes to the same extent as the United States currently does. This is a basic consideration at this point.

[English]

Senator Jaffer: I found your presentation most interesting.

If there is no deregulation, in your opinion will there be more investment from private industry in the busing industry?

Mr. Parisien: This situation is likely to arise whenever the federal government provides the opportunity to serve as the manner of last resort, like the Bank of Canada for monetary systems. It would be like seed money. The federal government can induce some investment patterns in the economy, while investing leverage money. There is room for private investors to increase investment in the transportation system. However, it calls for not only leadership, but also for seed money to allow the economy to benefit the population.

Senator Jaffer: What do you mean by seed money? Do you mean a partnership between the federal government and private industry?

Dans une économie libre, si le réseau interurbain Intercar veut aller à la grandeur de la province, ils vont pouvoir le faire sans trop de difficulté. Et, s'ils veulent aller en Ontario ou à Victoria, ils vont le faire sans trop de difficulté, s'il n'y a pas de réglementation.

On va créer un immense marché national, d'un océan à l'autre et le résultat sera que tout le monde va faire de l'argent. Vous allez recevoir plus de subventions pour votre association.

M. Parisien: On aimerait bien croire, madame la présidente, en ce scénario merveilleux d'une grande utopie qu'il va être possible d'offrir des services à tout le monde, qu'ils soient rentables et efficaces. Mais, si cette avenue n'a pas été possible aux États-Unis, il faut sérieusement se poser la question si cela le sera chez nous. Et même le gouvernement fédéral américain a dû intervenir, entre autres, par le biais du Rural Transit Program aux États-Unis; tout comme le transport interurbain est de juridiction fédérale au Canada.

Même si les forces du marché sont beaucoup plus dynamiques et à l'oeuvre depuis longtemps aux États-Unis, aucun moyen de transport peut couvrir ses dépenses. Même l'automobile est subventionnée aux États-Unis. C'est sûr qu'il y a des questions sérieuses à se poser à ce niveau. D'un point de vue environnemental, est-ce que les États-Unis vont pouvoir, même s'ils en ont davantage les moyens, pour des raisons environnementales et énergétiques, continuer de soutenir toute cette politique de subvention au transport?

C'est certain que cela désavantage le Canada, au point de vue concurrentiel, parce que le Canada a des difficultés à pouvoir soutenir ses systèmes de transport comme le font actuellement les États-Unis. C'est une question fondamentale qui se pose à ce stade.

[Traduction]

Le sénateur Jaffer: J'ai trouvé votre exposé très intéressant.

S'il n'y a pas déréglementation, à votre avis, est-ce que l'industrie privée va investir plus fortement dans le secteur du transport par autocar?

M. Parisien: Cette situation risque de se présenter à toutes les fois que le gouvernement fédéral se donne le rôle de dernier recours, comme la Banque du Canada dans le cas du système monétaire. Ce serait comme des capitaux de lancement. Le gouvernement fédéral peut susciter des investissements dans l'économie en donnant l'exemple, ce qui aura un effet de levier financier. Les investisseurs privés pourraient augmenter leurs investissements dans le réseau de transport. Toutefois, il faut non seulement du leadership, mais également des capitaux de lancement afin que cela profite à la population.

Le sénateur Jaffer: Qu'est-ce que vous entendez par des capitaux de lancement? Parlez-vous d'un partenariat entre le gouvernement fédéral et l'industrie privée?

Mr. Parisien: Yes. To us it sounds better to call it a partnership rather than deregulation. A partnership offers better options such as calling for better federal-provincial cooperation, and cooperation from the private industry as well.

[Translation]

The Chairman: Our next witnesses represent the Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue. They are Mr. André Brunet, Member of the Executive Council, and Ms Martine Rioux, Development Officer. Welcome to our committee. You may begin immediately, as this will give you enough time to make your presentation and field questions from senators.

Mr. André Brunet, Member of the Executive Council, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue: Madam Chairman, I want to thank you very much for giving representatives of the Abitibi-Témiscamingue region the opportunity to speak to the matter under consideration.

Briefly, to let you know who we are, the Abitibi-Témiscamingue regional development council was established in 1966 after the region had experienced a number of transportation problems. Residents of the region had encountered some problems and one problem that everyone shared was transportation.

The first regional development council was founded in 1966. Later, the Picotte reform in Quebec in 1993 led to the creation of regional development council which were guaranteed funding. However, from 1966 to 1993, the council brought together primarily leaders from the Abitibi-Témiscamingue region.

From the outset, the council executive is been comprised of the majority of elected officials, namely reeves, mayors, school board trustees and health sector stakeholders. Members of aboriginal communities and community organizations also serve on the council executive. In essence, the council represents all citizens.

The mission of the council, if not its raison d'être, is to address transportation issues. We have expanded our actions into other areas, but transportation remains our primary concern.

As we see it, the government's approach to this issue ties in with deregulation within the train and airline industry. Over the years, we have been seriously affected by discussions on the deregulation of the busing industry.

To give you a brief historical overview, the Abitibi-Témiscamingue region was founded in 1910 in the wake of the passage of the Grand Trunk railroad which led to the development of the entire area. The first settlers arrived in the Abitibi region in 1910. Given that the territory's waters naturally flowed to the north — our region is located on the watershed —

M. Parisien: Oui. Pour nous, il est préférable de parler de partenariat plutôt que de déréglementation. Un partenariat offre de meilleures options telles une meilleure coopération fédérale-provinciale, et une meilleure coopération avec l'industrie privée aussi.

[Français]

La présidente: Les prochains témoins sont du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue: M. André Brunet, membre du Conseil exécutif et Mme Martine Rioux, agente de développement. Bienvenue à notre comité. Nous vous donnons la parole tout de suite pour vous donner le temps de faire votre présentation et de répondre aux questions des sénateurs.

M. André Brunet, membre du Conseil exécutif, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue: Madame la présidente, je vous remercie énormément de donner la chance à une région comme l'Abitibi-Témiscamingue de venir s'exprimer sur le sujet à l'étude.

Pour situer un peu le Conseil régional de développement d'Abitibi-Témiscamingue, je vous dirai d'entrée de jeu que c'est un conseil qui existe depuis 1966 et qui a vu le jour dans cette région, justement suite à des problèmes de transport. En 1966, les habitants de cette région avaient des difficultés, et la difficulté commune en était une de transport.

En 1966, a été créé le premier Conseil régional de développement qui, par la suite, a évolué. En 1993, lors de la réforme Picotte, au Québec, les Conseils régionaux de développement ont pris leur envol avec un financement assuré. Cependant, de 1966 à 1993, c'était un regroupement des principaux dirigeants de la région Abitibi-Témiscamingue.

On retrouve au sein de ce conseil d'administration, et depuis le tout début, la majorité des élus: des préfets, des maires, des conseillers des commissions scolaires et des intervenants du monde de la santé. On a aussi des membres des communautés autochtones et d'organismes communautaires. Bref, c'est un conseil régional qui représente l'ensemble des citoyens.

La préoccupation fondamentale et, je dirais, fondatrice du Conseil régional de développement, c'est une problématique de transport. Par la suite, nos préoccupations se sont élargies mais, fondamentalement, c'est le transport.

Je vous dirais que la démarche du gouvernement s'inscrit dans un contexte de déréglementation suite à la déréglementation du transport par train et du transport aérien. La présente réflexion sur la déréglementation du transport par autocar nous a affectés, au fil des années, de façon importante.

La fondation de l'Abitibi-Témiscamingue — pour rappeler rapidement l'histoire — date de 1910. Elle est le résultat du passage du chemin de fer le Grand Tronc, qui a aidé au développement de toute cette région. Les premiers habitants y sont arrivés en 1910, dans le cas de l'Abitibi. Comme c'était un territoire qui avait naturellement l'écoulement des eaux vers le

the arrival of the railroad contributed to the development of the region's natural resources and heralded the coming of the first settlers.

This area was developed as a result of a vision for this nation. The building of the Grand Trunk railroad gave rise to the vision to develop Canada's north, to settle the vast Canadian landscape and to exploit Canada's natural resources.

Earlier, I listened to conservative philosophies being expressed and I found them to be a far cry from the creative spirit behind the development of this region. I have to wonder if this is a move to wipe these vast areas off of the map of Canada. Compared to other large Canadian provinces, Quebec has historically settled much of its territory.

Yesterday, I drove here in a snowstorm. I drove for three hours in total whiteout conditions. During this time, I did not encounter another living soul. However, I would not move for all the tea in China. The Abitibi region is home. I consider myself a true Canadian just like everyone else.

Deregulation has had a disastrous impact on regions like ours. Just consider what has happened with air fares. Five years, a one and a half hour flight from the Abitibi region to Quebec City cost about \$300. The cost of a flight to Montreal was approximately \$250. Today, a flight from Val-d'Or to Quebec City would set you back \$1,000. A one-hour flight from Val d'Or to Montreal costs \$795. Moreover, one in three flights are cancelled. Schedules are totally unreliable and can change from day to day. Flights can be delayed anywhere from 20 minutes to half an hour. Schedules mean very little. Moreover, flights are regularly overbooked and passengers are forced to spend the night either in Quebec City or Montreal, even though they have reservations. This happens on a regular basis. Air travel has become virtually impossible in our region.

With respect to the railway, I was reading the Transport Minister's report. There is no longer any railway service despite what the minister said. There is only railway service from Senneterre and that is strictly for isolated aboriginal communities situated along that line. The line no longer serves Abitibi.

When Canadian National was sold, we almost lost the Canadian National Railway in the regions. This is a very important means of transportation for raw materials: for forestry, mines and minerals. This important means of transportation was saved by a Canadian National branch that

Nord — on est la ligne de partage des eaux du Québec — c'est à partir de la venue du chemin de fer qu'on a pu développer les richesses naturelles de cette région et que les premiers habitants s'y sont installés.

C'était, donc, le fruit d'une vision d'un Canada qui occupait l'ensemble de son territoire. La création de ce Grand Tronc, du chemin de fer, repose un peu sur cette vision de développer le Nord du Canada, d'occuper l'ensemble et l'immensité du territoire canadien, d'y implanter des citoyens et rendre accessibles les richesses naturelles de ce Canada.

J'écoutais tantôt les philosophies conservatrices qui s'exprimaient et je trouvais qu'on était très loin de la philosophie créatrice de ce territoire. J'essaie de voir si on n'en est pas à vouloir faire disparaître des grands territoires du Canada. Parmi les grandes provinces canadiennes, le Québec est une de celles qui a historiquement occupé de façon très importante l'ensemble de son territoire. En le comparant aux autres provinces canadiennes, on s'aperçoit que le Québec est une des provinces qui occupe le plus vaste territoire.

Hier, je suis venu ici en automobile, dans une tempête de neige. J'ai dû parcourir trois heures de route dans un blanc total au cours desquelles je n'ai rencontré âme qui vive, mais on ne me ferait pas déménager pour tout l'or du monde. C'est mon coin de pays. Je considère que je suis canadien au même titre que tous les autres.

La déréglementation a eu des effets désastreux sur des territoires comme les nôtres. Je vous donne simplement un exemple au niveau des tarifs de l'aviation. Voilà à peu près cinq ans, partir en avion de l'Abitibi, une heure et demie de vol pour aller à Québec coûtait environ 300 \$. Pour aller à Montréal, cela coûtait environ 250 \$. Au moment où on se parle, partir de Val-d'Or pour aller à Québec, cela coûte 1 000 \$. Et, pour aller de Val-d'Or à Montréal, ce qui prend une heure d'avion, cela coûte 795 \$. Et, ils annulent un avion sur trois. Les horaires y sont absolument irrespectueux, et ils peuvent varier d'une journée à l'autre. Les avions peuvent varier de 20 minutes à une demi-heure d'écart. Ils ne suivent absolument pas l'horaire. On le sait, ils font régulièrement de la survente de billets, les passagers sont donc obligés de coucher à Québec ou à Montréal malgré le fait qu'ils ont des réservations. Ils sont maintenant obligés de le faire de façon régulière. Donc, se transporter en avion maintenant devient presque une impossibilité à partir d'une région comme la nôtre.

Au niveau du chemin de fer, je lisais le rapport du ministre des Transports. Il n'y a plus aucune desserte de chemin de fer, malgré ce que le ministre a dit. Le chemin de fer, maintenant, ne dessert plus qu'à partir de Senneterre et c'est strictement la desserte des communautés isolées autochtones, le long de cette voie. L'Abitibi n'est plus desservie par le chemin de fer.

Lors de la vente du Canadien National, on a failli perdre le Canadien National en région. C'est un transport important pour le transport des matières premières: le bois, les mines et les minéraux. On a sauvé cet important moyen de transport par une entreprise filiale du Canadien National qui maintient les

has maintained its operations but that from year to year threatens to close them because they are not profitable enough, not because they are losing money.

There is therefore a whole region in Quebec that is currently threatened by this globalization and deregulation. It is as if we have arrived at a very linear vision of Canada. There is only one line left between Halifax and Vancouver and anything that is outside that line no longer has the right to exist and to continue to grow.

This deregulation is now threatening intercity buses. I am going to tell you about the history of transportation by bus in Abitibi-Témiscamingue. Since 1992, one operator has owned five different licences in Abitibi-Témiscamingue for intercity transportation. On the map one can see the main cities, but I would like to point out that in Abitibi-Témiscamingue there are 83 municipalities. There are only five on the map but there are 83 small communities with 200 to 40,000 inhabitants.

In this region one bus line is profitable, the Rouyn/Val-d'Or/Montreal line; all the other lines are unprofitable. In 1992, the Conseil régional de développement lobbied strongly to ensure that the licence owner for Rouyn/Val-d'Or/Montreal also owned the licences for the other lines, that is the Senneterre/Rouyn line, the Ville-Marie/Rouyn line, the Amos/Val-d'Or line as well as the Amos/Rouyn line.

All those lines are currently unprofitable but the operator continues to operate this line because he is making a profit on the Rouyn/Val-d'Or/Montreal line. Try to imagine for one minute what would happen if tomorrow morning we said that anybody could operate those lines. I will bet you that no one would maintain the unprofitable lines. They would keep the profitable ones. They will therefore take the profitable part of the business and the other lines will cease to exist.

In a region such as ours, who travels by bus? I would tell you that it is the population in general, but more specifically elderly people who need health care, as well as students. People who live in Montreal or Toronto take the subway to go to university. We do not use the subway to go to university. Our people travel and they travel a lot. I can tell you that I come to Montreal approximately once a week. We need to come to the big cities.

Therefore, if we deregulate, what we are saying essentially is: "Canada will only survive if it is economically profitable; what is not economically profitable will be closed." That is what we conclude when we see what is happening. What that means is that now Canada is something other than what it was, what that means is that we are fundamentally changing the philosophy that created Canada as it is. And as administrators, we are now only considering two columns: the input and the output columns, and we are completely forgetting about the human column.

opérations, mais qui menace d'une année à l'autre de les cesser parce que la rentabilité n'est pas à son goût, et non pas parce qu'ils perdent de l'argent.

C'est donc une région complète du Québec qui est actuellement menacée par cette mondialisation et cette déréglementation. C'est comme si, aujourd'hui, on était rendu à une vision très linéaire du Canada. Il n'existe plus qu'une ligne entre Halifax et Vancouver et tout ce qui est en dehors de ladite ligne n'a plus le droit d'exister et de continuer à grandir.

Cette déréglementation menace maintenant le transport par autocar. Je vais vous raconter l'histoire du fonctionnement du transport par autocar en Abitibi-Témiscamingue. Depuis 1992, un opérateur possède cinq permis différents en Abitibi-Témiscamingue pour le transport intercity. Vous voyez sur la carte les principales villes, mais il existe, en Abitibi-Témiscamingue, je vous le signale, 83 municipalités. Il en apparaît que cinq sur la carte, mais il y a 83 petites collectivités de 200 habitants à 40 000 habitants.

Dans cette région, une ligne de transport par autobus est payante, celle de Rouyn/Val-d'Or/Montréal; toutes les autres lignes sont déficitaires. En 1992, le Conseil régional de développement a fait des pressions énormes pour que celui qui détient le permis Rouyn/Val-d'Or/Montréal ait aussi les permis des autres liens, soit le lien entre Senneterre et Rouyn, celui entre Ville-Marie et Rouyn, celui entre Amos et Val-d'Or ainsi que le lien entre Amos et Rouyn.

Tous ces permis sont déficitaires, actuellement, mais le transporteur continue d'opérer parce qu'il fait des profits sur la ligne Rouyn/Val-d'Or/Montréal. Essayons d'imaginer un instant, demain matin, qu'on dise que n'importe qui peut opérer. Je vous fais le pari tout de suite que n'importe qui ne viendra pas opérer des lignes déficitaires. Il va opérer celle qui est profitable. Ils vont donc rentrer dans le marché profitable de l'entreprise et dès ce moment, toutes les autres lignes vont cesser d'exister.

Dans une région comme la nôtre, qui voyage par autobus? Je vous dirais que c'est la population en général, mais particulièrement les personnes âgées qui ont besoin de recevoir des soins de santé, de même que les étudiants. Quelqu'un qui habite Montréal ou Toronto prend le métro pour aller à l'université. Nous, on ne prend pas le métro pour aller à l'université. Les gens de chez nous voyagent, et ils voyagent beaucoup. Je peux vous dire que je viens à Montréal une fois par semaine à peu près. On est obligé de venir dans les grands centres.

Donc, si on déréglemente, on vient dire, dans le fond: «Le Canada n'a une chance de survie que lorsqu'il est économiquement rentable; et le reste qui n'est pas économiquement rentable, on le ferme». C'est un peu notre conclusion quand on regarde aller les affaires. Cela veut dire que maintenant, le Canada, c'est autre chose que ce qu'il a été, cela veut dire qu'on change fondamentalement la philosophie créatrice du Canada dans ce qu'il est. Et comme administrateur, on regarde plus que deux colonnes, soit les colonnes des entrées et des sorties, en oubliant complètement la colonne des humains.

The message needs to be clear. Then we will take our homes, we will move them and we will leave the regions. But doing it without telling us is slowly killing people off. The basic philosophy of Canada used to be: “We must find ways of sharing the wealth so that people can inhabit this vast territory.”

There is only one deciding factor, which is cost effectiveness: be competitive in areas which are cost effective. If you take advantage of discounts, the trip between Toronto and Montreal may set you back between \$95 or \$100 for a plane ticket. But to go from Abitibi to Quebec City, that will cost you \$1,000. That is a huge difference and yet the trip is longer by plane.

If we are basically changing the underlying philosophy in Canada by not redistributing wealth anymore, we may have to compensate for this, over the next few years, by subsidizing transportation companies. This is more or less what happened in the United States after deregulation. Americans like to brag that they believe in the markets. We will have to do what the United States did: compensate transportation companies with subsidies.

However, we do not quite trust that formula and we do not completely agree with it. That type of solution always depends on the good will of the government, and if there is the risk of a deficit, subsidies are cut. The situation can change completely from one day to the next.

We do not believe the solution for the future lies in paying subsidies to non-competitive transportation routes in order to make way for free enterprise and open competition. We have a solution — albeit not a perfect one — which would, for now, allow us to continue to provide transportation to our students and patients who need specialized care available only in town.

There are no radiotherapy services available in Abitibi-Témiscamingue. People need to go elsewhere to receive that type of treatment. I will not go into details. This transportation route connects that region with the main transportation route in Canada today, the Vancouver/Halifax route. There still are a handful of links which connect us and ensure our survival. But if we do away with that route, it will be impossible to live outside of the Halifax/Vancouver line.

Canada's basic creative generosity lies in the redistribution of wealth to ensure that all citizens have access to an equal level of service across the country. The message has to be clear. We have to hear this with our own ears. If it is true that that idea is an anachronism which has no future, please tell us.

The Chairman: What you say does not leave me indifferent, Mr. Brunet. God knows that in the past, when I was in charge of regional issues, I was well appraised of many issues, including that one. Let me say from the outset that we have not yet reached any conclusions in the course of our study. We still have not decided on what recommendations to make to government. Our

Il faudrait que le message soit clair. Nous, on va prendre nos maisons, on va les déménager puis on va quitter les régions. Mais, si on le fait sans nous le dire, c'est d'assassiner du monde lentement. La philosophie fondamentale du Canada, c'était de dire: «Il faut trouver des mécanismes de répartition de la richesse pour permettre à une population d'occuper ce vaste territoire».

Il n'y a plus qu'une décision, celle de la rentabilité: où c'est rentable, soyez compétitifs. Voyager entre Toronto/Montréal, peut coûter à la limite, quand vous profitez des rabais, environ 95 \$ ou 100 \$ par avion. De l'Abitibi à Québec, cela coûte 1 000 \$. Cela commence à faire des différences assez importantes, et pourtant, ce parcours est plus long en avion.

Si fondamentalement, on est en train de changer la philosophie du Canada, puis qu'on y enlève tous les éléments de redistribution de la richesse, bien il va peut-être falloir compenser, pour quelques années, en donnant des subventions aux transporteurs. C'est un peu ce qui est arrivé aux États-Unis où l'on a déréglementé. Les États-Unis se vantent toujours qu'ils ont les belles formules de libre marché. Il va falloir faire la même chose qu'aux États-Unis: il va falloir compenser les transporteurs par des subventions.

Toutefois, on se méfie un peu de ces formules et on n'est pas tout à fait d'accord avec celles-ci. Des formules semblables dépendent toujours de la bonne volonté du gouvernement, d'un déficit anticipé ou pas, et on cesse les subventions. Du jour au lendemain, cela devient très fragile.

Se mettre à la merci de subventions qui compenseraient des lignes de transport déficitaires pour permettre l'application de la libre entreprise et de la libre concurrence sur la ligne payante, à notre point de vue, ce n'est pas une solution d'avenir. La solution qu'on a, ce n'est pas une solution idéale, mais elle permet de continuer, pour l'instant, à transporter nos étudiants et nos personnes malades qui ont besoin de recevoir des soins spécialisés dans les grands centres.

En Abitibi-Témiscamingue il n'y a pas de radiothérapie. Les gens doivent donc voyager pour suivre la radiothérapie. Je ne rentrerai pas dans tous les détails. Cette ligne de transport relie cette région avec la ligne principale de ce qui est maintenant le Canada, cela veut dire Vancouver/Halifax. Il reste encore quelques liens qui nous rattachent et qui assurent notre survie. Mais, si on l'élimine, cela va devenir invivable en dehors de la ligne Halifax/Vancouver.

C'est cela la générosité fondamentale créatrice du Canada, qui était le partage des richesses et de trouver les moyens de faire ce partage de richesses pour permettre à tous les gens d'avoir des qualités de service égales à travers le Canada. Il faudrait que le message soit clair. Il faudrait que quelqu'un finisse par nous le dire en pleine face. Nous dire qu'on est un anachronisme qui n'a pas d'avenir, mais qu'on nous le dise.

La présidente: Je réagis à ce que vous nous dites, monsieur Brunet. Dieu sait que je pense à mes années passées, quand j'avais le dossier des régions, j'ai compris bien des choses, là aussi. Je voudrais vous dire tout de suite que nous n'en sommes pas aux conclusions de notre étude. Nous ne sommes pas arrivés à l'étape des recommandations au gouvernement. Notre objectif premier,

main focus is the passengers. We are trying to find solutions to help people who take the bus. I think that will be the leitmotiv of our study and our work.

I just wanted to say from the outset that we are not leaning towards one side or another. Our main focus is on the people who take the bus. We will continue to study the situation until we can reach certain conclusions. But we are not there yet. Do not put words into our mouth, Mr. Brunet.

I want to know if there are alternative solutions. Bus services have an impact on interurban transportation. You mentioned the huge impact it had on the overall development of your region. Do you believe a secondary transportation system could help promote regional development? I am talking about a real secondary transportation network.

Mr. Brunet: The Conseil régional de développement de l'Abitibi is very interested in what is called secondary networks. For us, a secondary network does not refer to Amos-Val-d'Or, or La Sarre-Rouyn. A secondary network would involve providing services to everyone living in the 83 small communities in Abitibi-Témiscamingue. The way they appear on a map resembles a fishnet covering the entire Abitibi-Témiscamingue region. This represents an agricultural zone encompassing 83 municipalities.

We have worked closely with people from each of these communities and our current focus is to try to understand their needs. We have concluded that for small villages with a population of 200, 300 or 400 citizens, the problem is not one of regular and predictable transportation services. Elderly people living in these smaller communities are often concerned with accessibility to health care services, but not necessarily on a regular basis. They are basically insecure because they do not know when they will need that type of service. We realized that the solution does not necessarily lie in creating a network of regularly scheduled buses which would run between these communities. We need a system which is much more flexible to meet these people's needs.

People feel insecure and their needs are unpredictable. We are currently working on creating a needs-based network to address the issue of insecurity amongst the elderly people living in the small communities in the entire area.

For young people, the problem is how to get jobs. As it now stands, a young person living in one town who wants to work in another town cannot get there. This is a problem for young people who realize that they cannot get work because they have no means of transportation. These people need a car to get to where the jobs are.

We are looking at a different approach for young people than the one we have taken for the elderly, namely a system based on a regular schedule. Young people have two needs: the need to work, in other words, a regular schedule, and a need for recreation. So young people need a little more flexibility.

ce sont les usagers. On essaie de trouver des solutions pour aider les usagers des autobus. Je crois que ce sera le leitmotiv de notre étude et de nos travaux.

Je voulais vous le dire tout de suite: ce n'est pas pour aider ceci ou cela. L'usager du service par autocar est notre objectif premier. Nous allons continuer à examiner la situation jusqu'à ce que nous arrivions à certaines conclusions. Toutefois, on n'y est pas encore. Il ne faudrait pas tirer des conclusions pour nous, monsieur Brunet.

J'aimerais savoir si certaines possibilités existent. Il y a un impact du transport interurbain par autocar. Vous parlez de la grande importance sur le développement global de votre région. Est-ce qu'un réseau de transport secondaire pourrait favoriser le développement régional davantage? Un véritable réseau de transport secondaire.

M. Brunet: Au Conseil régional de développement de l'Abitibi, nous sommes très préoccupés par tout ce qu'on appelle les réseaux secondaires. Pour nous, les réseaux secondaires, ce n'est pas Amos/Val-d'Or, ce n'est pas la région de La Sarre/Rouyn. Les réseaux secondaires, c'est de donner des services à l'ensemble des citoyens qui habitent dans les 83 petites collectivités de l'Abitibi-Témiscamingue. Vous savez, si elles apparaissaient sur la carte, c'est comme un filet de pêche pour l'ensemble de l'Abitibi-Témiscamingue. C'est une zone agricole de 83 municipalités.

Notre préoccupation actuelle, en travaillant beaucoup avec les gens de chacune des collectivités, c'est d'essayer de comprendre leurs besoins. Le constat qu'on a fait, c'est que dans des petits villages de 200, 300, 400 habitants, le problème n'en n'est pas un d'un transport régulier et fixe. Les personnes âgées qui habitent dans des petites collectivités ont souvent une préoccupation d'accessibilité à des soins de santé, mais pas nécessairement à des heures fixes et à des temps fixes. Dans le fond, ils vivent un climat d'insécurité parce qu'ils ne savent pas à quel moment ils auront besoin de ce service. On a constaté que la solution ne passait pas nécessairement par la mise en place d'un réseau d'autobus à heures fixes qui desservirait ces collectivités. Cela demande beaucoup plus de souplesse pour correspondre aux besoins.

C'est un problème d'insécurité et ce besoin en est un ponctuel. On est en train de travailler pour établir, dans l'ensemble du filet des petites municipalités, des réseaux ponctuels pour répondre à ce problème d'insécurité chez les personnes âgées.

Le problème pour les jeunes est celui de l'accès à l'emploi. Actuellement, un jeune résidant dans une petite municipalité qui veut avoir accès à un travail dans une autre municipalité n'a pas la capacité de se déplacer. Cela pour les jeunes pose un problème, car il se dit: «Je ne suis pas capable de me trouver un emploi parce que je n'ai pas de transport». Pour ces jeunes, travailler implique posséder une automobile afin d'avoir la flexibilité d'atteindre le marché du travail.

Pour ces jeunes, on est en train présentement d'étudier une formule différente de celle que l'on envisage pour les personnes âgées, qui est une formule à heures fixes. Le besoin des jeunes comprend deux volets: celui du travail, donc des heures fixes et celui des loisirs. Cela demande un peu plus de souplesse.

A lot of work needs to be done to connect the entire territory. But no matter what approach we take, we cannot expect to reach the break-even point. We will need to find a system which includes partial subsidization of the costs involved. We cannot aim to be cost effective because we do not have the population density required to that end.

That is why I said that the idea of cost effectiveness — if that is the only solution — will cause huge organizational problems.

The Chairman: It is dehumanizing.

Mr. Brunet: A segment of the population is being ignored. We are shunting it aside and causing it to disappear.

[English]

Senator Callbeck: You mentioned that some 83 small communities in your area are currently serviced by bus, and that one is not, and that only one bus route is profitable, the route to Montreal. In spite of that, the bus provides service to these other areas.

[Translation]

Mr. Brunet: The only cost effective bus route is the one between Rouyn, Val-d'Or and Montreal. But the operator of this line must also service the La Sarre/Rouyn and Amos/Rouyn lines. The service basically transports people from the north and people from the south to the two towns in the middle, and those routes are not profitable. But the route to Montreal is. Around each of those towns lie 83 municipalities which are doing their best to provide transportation to those towns, to provide a bus service to get to the other town. So, there is a kind of network-subnetwork involved here.

Ms Martine Rioux, Development Officer, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue: I would like to clarify the situation. We signed a contract. That is, we presented our case to the Commission de transport du Québec in our capacity of Regional Development Council. In 1994, the operator's licence had to be renewed.

The position we took, as a region, before the Commission de transport du Québec, was that the operator should be based in the region, in other words, that it should be headquartered there. But, more importantly, the operator must provide the service for the entire territory, since there is no other choice, and service the profitable route because it will help the company finance less profitable networks.

That position was defended at the Commission de transport du Québec and that is why the network was not dismantled. The network was transferred in its entirety to the operator. The operator is now working under these conditions. We know full well that some lines are less profitable, but the operator is providing the service because of the agreement reached by the region, the Quebec transit commission and the operator. It works well that way.

Un travail de fond doit être entrepris pour la desserte sur le territoire. On ne peut toutefois pas envisager atteindre un taux de rentabilité, peu importe la formule qu'on va utiliser. Il va falloir trouver une formule pour permettre de subventionner une partie de ces coûts. On est dans un marché qui n'a pas l'ambition de devenir rentable parce qu'il n'y a pas la densité humaine requise pour atteindre un niveau de rentabilité.

C'est la raison pour laquelle je disais que cette notion de rentabilité — si c'est maintenant la seule notion — cause énormément de difficultés d'organisation.

La présidente: On déshumanise.

M. Brunet: On oublie une colonne. On est en train de l'estomper, de la faire disparaître.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Vous avez mentionné qu'environ 83 petites collectivités dans votre région sont présentement desservies par un service d'autocar et qu'une ne l'était pas, et qu'un seul itinéraire était rentable, soit celui de Montréal. Malgré cela, l'autocar dessert ces autres localités.

[Français]

M. Brunet: Actuellement, si on parle d'autocar, la seule ligne rentable est celle de Rouyn/Val-d'Or/Montréal. L'opérateur de cette ligne a aussi l'obligation de rencontrer le service La Sarre/Rouyn, Amos/Rouyn. Dans le fond, il prend les populations en haut, il prend les populations en bas, les ramène aux deux villes centres, et ces lignes ne sont pas rentables. Il amène les passagers à Montréal, et cette ligne est rentable. Autour de chacune de ces villes, il y a 83 municipalités qui s'organisent, se débrouillent pour essayer de se rendre à ces villes, pour prendre l'autocar pour se rendre à l'autre ville. Donc, c'est comme une espèce de réseau/sous-réseau.

Mme Martine Rioux, agente de développement, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue: J'aimerais clarifier la situation. C'est un contrat qu'on avait pris. C'est-à-dire qu'on a fait une représentation à la Commission de transport du Québec, comme Conseil régional de développement. En 1994, le permis était à renouveler pour l'opérateur.

Notre position, comme région, auprès de la Commission de transport du Québec était que l'opérateur devait être d'abord de la région, donc qu'il ait un siège social en région. Mais, surtout, qu'il soit en mesure d'offrir le service sur l'ensemble du territoire, en sachant que c'était la seule façon de pouvoir desservir l'ensemble du territoire et de sauvegarder le tronçon payant afin que cette entreprise soit capable de financer les réseaux qui étaient moins payants.

Cette position a été défendue auprès de la Commission de transport du Québec et c'est pourquoi le réseau n'a pas été démantelé. C'est un réseau qui a été transféré intégralement à l'opérateur. L'opérateur opère maintenant dans ces conditions. On sait très bien que certaines lignes sont moins rentables, mais l'opérateur le fait parce que c'est l'entente qui a été prise entre la région, la Commission de transport du Québec et l'opérateur. Cela fonctionne bien ainsi.

If deregulation comes to pass, the Quebec transit commission would no longer have a raison d'être. Agreements like the one we currently have would no longer be possible. A new carrier or an operator would come in and only take over the profitable route, as he would be entitled to do, and that would completely destroy the network. And even our current operator would do the same thing, because he would no longer be required to provide the service.

It takes an hour to go from Amos to Val-d'Or. People are not close by; that type of system cannot be easily replaced.

[English]

Senator Callbeck: You believe that with deregulation that could possibly lose everything you have. Are you talking about charter buses too, or just intercity buses?

[Translation]

Ms Rioux: With a catchment population of 150,000 people, the transportation company provides a host of attractive services, including charters and paratransit in certain cities. The company also provides intra-urban transport in certain cities, and by that I mean city bus service in Rouyn-Noranda and school bus service. This is a transportation company with a head office in our region and with which it is easy to do business. This situation would become highly complex if the network were dismantled, in other words, its cross-subsidization or business plan would be much more complex.

[English]

Senator Callbeck: Do you think the bus fares are reasonable?

[Translation]

Ms Rioux: It is always onerous, fuel costs do not decrease, and transportation costs are always high. However, when we look at what exists, it is the most effective service, the most flexible and the best adapted. When a plane does not leave Dorval, we can currently count on the bus. With respect to costs, we are talking about young people, people who cannot afford safe vehicles in good condition, because you need vehicles in good condition to use a road network where fuel is difficult to supply. People need to have good vehicles. Buses remain the most affordable means of transportation.

Senator LaPierre: Is the bus fare regulated by the government or the Quebec transit commission?

Ms Rioux: You are going into great detail.

Senator LaPierre: Do you know the answer? That is fine, we will find the answer to that question.

Ms Rioux: You will surely be able to find the answer.

Si la déréglementation entre en vigueur, on comprend que la Commission de transport du Québec n'aura plus raison d'être. Des ententes comme celles que nous avons actuellement ne seront plus possibles. Un nouveau transporteur ou un opérateur viendrait et prendrait uniquement la ligne payante, comme ce serait son droit, et cela démolirait complètement le réseau. Et, même notre opérateur actuel ferait la même chose puisqu'il n'y a plus rien qui l'obligerait à offrir le service.

La distance entre Amos et Val-d'Or est à une heure de transport. Les gens ne sont pas à proximité, on ne peut pas remplacer facilement un tel système.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Vous croyez qu'avec la déréglementation vous pourriez perdre tout ce que vous avez. Parlez-vous également des autocars nolisés, ou seulement des autocars interurbains?

[Français]

Mme Rioux: Dans un bassin de population de 150 000 personnes, le transporteur offre une gamme de services intéressants dont le nolisé et le transport adapté dans certaines villes. Il offre aussi dans certaines villes le transport intraurbain, c'est-à-dire le service urbain dans le cas de Rouyn/Noranda et le service scolaire. C'est une entreprise de transport qui a un siège social chez nous et avec lequel c'est facile de faire des affaires. La situation deviendrait très complexe si on démantelait ce réseau, c'est-à-dire que son interfinancement ou son plan d'affaires serait beaucoup plus difficile.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: À votre avis, les tarifs sont-ils raisonnables?

[Français]

Mme Rioux: C'est toujours onéreux, l'essence ne diminue pas, les coûts de transport sont toujours chers. Sauf qu'il demeure, comparativement à ce qui existe, c'est quand même le service le plus efficace, le plus souple et le mieux adapté. Quand l'avion ne part pas de Dorval, c'est l'autobus sur lequel on peut compter actuellement. Au niveau des coûts, c'est quand même la population jeune, ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir des véhicules sécuritaires et en condition, parce que cela prend des véhicules en condition pour traverser un réseau routier où l'alimentation en essence se fait difficilement. Les gens doivent avoir de bons véhicules. L'autocar demeure le moyen de transport à coût le plus abordable.

Le sénateur LaPierre: Est-ce que le prix du billet par autobus est réglementé par le gouvernement ou la Commission de transport du Québec?

Mme Rioux: Vous entrez vraiment dans des détails.

Le sénateur LaPierre: Vous ne savez pas? C'est très bien, on va trouver la réponse à cette question.

Mme Rioux: Sûrement, vous pouvez avoir une réponse.

Senator LaPierre: But an operator has the Val-d'Or-Montreal route; serving the small neighbouring communities is part of his permit and he uses the profits from the other route to offset his fees.

Mr. Brunet: It is called cross-subsidization.

Senator LaPierre: Is the situation the same if people just want to go from Amos to Val-d'Or, for example, and not to Montreal?

Mr. Brunet: Yes.

Senator LaPierre: So in reality it would be ludicrous to deregulate the network! That has been done for a long time. History will show us that the most serious social problem of the past 20 or 25 years has been deregulation and privatization.

Under the Charter of Rights and Freedoms, portability and mobility are fundamental rights Canadians have. They have the right to be transported and the right to transport. Are we not interfering with this right set out in the Charter of Rights and Freedoms by not giving regions, like yours, the means they need to respect the fundamental rights of people who live in your region? This is not philosophical, it is very real.

Mr. Brunet: Your question is very tempting, and I have little difficulty agreeing with you. But I am not necessarily qualified to tell you that constitutionally, it could be interpreted as a breach. However, with the question as you worded it, I am inclined to say yes. It is rather easy for me to say that.

Senator LaPierre: That makes transportation a societal need rather than an economic matter. Here is my final question. If we leave Val-d'Or-Montreal and the neighbouring routes to the operator, there will still be 83 communities that will not necessarily have service, is that not correct?

In your opinion, would it be a good idea for the committee to recommend assisting the Abitibi-Témiscamingue Regional Development Council by giving it what it needs so that the council can set up its own transportation network in the small communities?

Mr. Brunet: Again, this is very tempting. You are very good at tempting me. But I would point out that that is not at all how we work. We are currently working on the territory of each MRC. For example, all of the municipalities around Amos are currently experimenting. We have agreements with the Department of Transport. There is a kind of funding. The NPO was set up to manage the flexible transportation system that I mentioned earlier. And we are currently seeing some interesting developments.

There is another experiment with a different approach in the Val-d'Or region. But it is at the MRC level in the region around Val-d'Or. The Regional Development Council is a consensus-building agency, not an implementing agency. We work with

Le sénateur LaPierre: Cependant, l'opérateur qui a la route de Val-d'Or à Montréal, cela fait partie de son permis de desservir les petites communautés avoisinantes et il paye alors ses frais à partir de ses profits sur cette autre route.

M. Brunet: C'est de l'interfinancement.

Le sénateur LaPierre: Mais, si les gens veulent aller seulement de Amos à Val-d'Or, par exemple, ils ne veulent pas aller à Montréal, c'est la même situation?

M. Brunet: Oui.

Le sénateur LaPierre: Alors, en réalité, déréglementer le réseau, c'est de la folie furieuse! Cela se fait depuis longtemps. L'histoire nous dira que le plus grave problème social depuis les derniers 20 ou 25 ans, a été la déréglementation et la privatisation.

Les Canadiens ont, par la Charte des droits et libertés, le droit fondamental, comme on le dit en anglais de «portability and mobility». Ils ont le droit de se faire transporter et ils ont le droit de transport. Est-ce qu'on ne brime pas le droit prescrit dans la Charte des droits et libertés en ne donnant pas aux régions, comme la vôtre, les moyens nécessaires de respecter le droit fondamental des gens qui vivent dans votre région? Cela n'est pas philosophique, c'est très réel.

M. Brunet: Votre question est très tentante, et je succombe assez facilement à vous donner raison. Mais, je ne suis pas nécessairement qualifié pour vous dire que, constitutionnellement, cela pourrait s'interpréter comme un manquement. Toutefois, la question posée telle que vous l'avez posée, j'ai tendance à répondre oui. C'est assez facile pour moi de vous dire cela.

Le sénateur LaPierre: Cela fait du transport une nécessité sociale au lieu d'une affaire économique. Ma dernière question est la suivante: Si on laisse à l'opérateur le trajet Val-d'Or/Montréal et les routes avoisinantes, il reste 83 communautés qui ne sont pas nécessairement desservies, n'est-ce-pas?

Si le comité recommandait qu'on devrait aider le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, en leur donnant les moyens nécessaires pour que le conseil crée son propre réseau de transport dans ces petites communautés, est-ce que cela, d'après vous, aurait du bon sens?

M. Brunet: C'est encore une fois très tentant. Vous avez le don de me tenter. Mais, je vous dirais que ce n'est pas tout à fait comme cela qu'on travaille. Cela veut dire qu'on travaille, actuellement, sur chaque territoire de la MRC. Par exemple, toutes les municipalités qui entourent Amos sont en train de faire des expériences. On a des ententes avec le ministère des Transports. Il y a une certaine forme de financement. C'est la mise en place d'O.S.B.L. pour gérer les moyens de transport très souples que j'ai mentionnés tantôt. Et, nous sommes, actuellement, à vivre des expériences intéressantes.

Il y a une autre expérience dont l'approche est différente dans la région de Val-d'Or. Mais, c'est au niveau de la MRC de la région qui gravite autour de Val-d'Or. Le Conseil régional de développement n'est pas un organisme exécutant mais un

them a lot. Service is gradually being set up for seniors and young people.

If the federal government were to invest in the project, I would say yes, it is a good idea. I recommend that you make that recommendation. However, we are currently working on some good projects with the Quebec government and the Department of Transport.

Senator LaPierre: I must point out that earlier on, when I was arguing for a free market, Sir Wilfrid Laurier said to me: "Come on, you have become a complete idiot!"

Mr. Brunet: He told you that? Just how old are you?

Senator LaPierre: He told me that today.

Mr. Brunet: When I was making my counter-argument, I also thought that I needed to exaggerate a little to get my message across, as you did.

Senator LaPierre: I always do that.

[English]

Senator Callbeck: My next question relates to parcel service by bus. If you required a parcel to be sent to you from Montreal, would you request that it be sent by bus, by Parcel Post, or by what means? Is the bus service in your area frequently used to deliver parcels?

[Translation]

Mr. Brunet: There is a bit of everything, for example, companies like Purolator and the Post Office. We also have the bus which, in many cases, can recover its costs on inter-regional routes for example, because it delivers a lot of parcels among the municipalities. It is a combination of these aspects. Parcel service is in fact a major source of revenues for transportation companies that need to make up for shortfalls in other areas.

[English]

Senator Callbeck: Does it cost a lot more to get that parcel from Montreal by bus rather than through the post office?

[Translation]

Mr. Brunet: The transportation costs between mail delivery or bus parcel service are highly competitive.

[English]

Senator Callbeck: The bus is much faster. Thank you.

[Translation]

Senator Biron: Do you know if the transportation company is subsidized?

Mr. Brunet: For the bus service, the company does not receive any subsidies.

organisme de concertation. On travaille beaucoup avec eux. Un service se met en place graduellement pour les personnes âgées et pour les jeunes.

Si le fédéral mettait de l'argent dans ce projet, je dirais que oui, c'est intéressant. Je vous recommande de faire cette recommandation. Toutefois, actuellement on est à faire des belles expériences avec le gouvernement du Québec et le ministère des Transports.

Le sénateur LaPierre: Je dois vous dire que tout à l'heure, quand j'argumentais pour le marché libre, Sir Wilfrid Laurier m'a dit: «Mais, voyons, tu es rendu complètement con!»

M. Brunet: Il vous a dit cela, vous avez quel âge vous?

Le sénateur LaPierre: Il m'a dit cela aujourd'hui.

M. Brunet: Mais, quand je contre-argumentais, j'avais aussi dans l'esprit qu'il fallait que j'exagère un peu pour me faire comprendre, comme vous aviez fait à votre tour.

Le sénateur LaPierre: Je fais toujours cela.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Ma question suivante porte sur le transport de colis par autocar. Si vous vouliez vous faire envoyer un colis de Montréal, demanderiez-vous qu'il soit envoyé par autocar, par la poste aux colis, ou par quel moyen? Est-ce qu'on utilise souvent le service d'autocar dans votre région pour livrer des colis?

[Français]

M. Brunet: Il y a de tout, par exemple, des entreprises du genre Purolator et le Bureau de poste. On a aussi l'autobus qui dans bien des cas, par exemple, dans des liens interrégionaux, atteint un seuil où elle couvre ses frais parce qu'elle a beaucoup de colis à transporter entre les municipalités. C'est l'ensemble de ces éléments. Le transport de colis est effectivement une source de revenus importante pour le transporteur qui vient compenser, souvent, des manques à gagner au niveau de rentabilité.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: Est-ce qu'il est plus coûteux de faire envoyer ce colis de Montréal par autocar plutôt que par la poste?

[Français]

M. Brunet: Les coûts de transport entre la poste ou l'autobus sont très compétitifs.

[Traduction]

Le sénateur Callbeck: L'autocar est beaucoup plus rapide. Merci.

[Français]

Le sénateur Biron: Est-ce que vous savez si la compagnie du transporteur est subventionnée?

M. Brunet: Pour ce qui est du transport par autocar, aucune subvention est versée à l'entreprise.

Senator Biron: There are no subsidies. Approximately how far is it from Val-d'Or to Montreal?

Mr. Brunet: I would say about 550 to 600 kilometres.

Senator Biron: Do you know how much a one-way ticket to Val-d'Or costs?

Mr. Brunet: I cannot answer that question.

Ms Rioux: I think it is \$84 for seniors, but I would have to check that.

The Chairman: Thank you, Ms Rioux, we appreciate your testimony very much. I can assure you that we have not reached any conclusions yet. We have a lot of time before we reach that stage. And do not hesitate to send us any additional information you may have.

Mr. Brunet: We are very hopeful about your work, and we think that someday logic will triumph.

The Chairman: As you know, the Department of Transport has been talking about doing this study for 20 years. Now it has been assigned to the Senate, so we are trying to be as expeditious as possible. At the same time, we must take the time to meet with people, to hear from them and to make some good recommendations. I thank you very much indeed.

Ms Rioux: We made a presentation to the Board of Directors before coming here in order to hear people's concerns. This remains a very important issue. And people are pleased to have an opportunity to express their views to committees such as yours about the impact policies have on them.

The Chairman: Thank you very much. Our next witnesses are Mr. Romain Girard, the Executive Vice-President of the Quebec Bus Owners Association, and Mr. Roger Gervais, the president of Motor Coach Canada Incorporated. With us as well are Mr. Sylvain Langis, the president of the Canadian Bus Association and Mr. Brian Crow, the Director General of the Ontario Motor Coach Association.

Welcome! We will hear your presentation and I am sure my colleagues will have many questions to ask you. We will hear again the questions you asked of our earlier witnesses, but which were more appropriately directed to the group of witnesses we have before us now.

Mr. Sylvain Langis, President, Canadian Bus Association: Madam Chair, we would like to thank you for inviting us to appear before you today in the context of your study on the bus industry in Canada.

We would like to make a few preliminary remarks and explain why there is such a large group of us here today. As you just said, I am Sylvain Langis, the president of the Canadian Bus Association, and I have with me a number of representatives from various bus associations in Canada. With me are people from the Bus Owners Association and the Ontario Motor Coach

Le sénateur Biron: Il n'y a aucune subvention. La distance entre Val-d'Or et Montréal est d'environ combien?

M. Brunet: Je dirais, à peu près, de 550 à 600 kilomètres.

Le sénateur Biron: Est-ce que vous savez le prix d'un aller de Val-d'Or?

M. Brunet: Je ne peux pas vous répondre.

Mme Rioux: Il me semble que c'est 84 \$ pour les gens de l'âge d'or, mais c'est à vérifier.

La présidente: Je vous remercie, madame Rioux, on apprécie beaucoup votre témoignage. Dites-vous bien que les conclusions ne sont pas atteintes. Nous avons beaucoup de temps avant d'arriver à des conclusions. Et, ne vous gênez pas pour nous faire parvenir d'autres informations si vous en avez.

M. Brunet: On a beaucoup d'espoir dans ce que vous portez comme réflexion et on se dit qu'un jour la logique finira par triompher.

La présidente: Vous savez, cela fait 20 ans que le ministère des Transports se devait de faire cette étude. Et, on la donne au Sénat, alors on essaie d'être le plus expéditif possible. Mais, en même temps, il faut prendre le temps de rencontrer les gens, les écouter et préparer de bonnes recommandations. Je vous remercie, infiniment.

Mme Rioux: On a fait une présentation au Conseil d'administration avant de venir ici pour entendre les préoccupations des gens. Cela demeure une préoccupation très importante. Et, les gens sont heureux quand ils ont la possibilité de venir exprimer à des instances comme la vôtre les effets et les impacts d'un tel avenir.

La présidente: Merci beaucoup. Les prochains témoins ce sont les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, M. Romain Girard, vice-président exécutif, et de Motor Coach Canada Incorporée, M. Roger Gervais, président. L'Association canadienne de l'autobus, M. Sylvain Langis, président. Et, M. Brian Crow, directeur général de l'Ontario Motor Coach Association.

On vous souhaite la bienvenue! Nous allons entendre votre présentation et je suis certaine que mes collègues auront beaucoup de questions à vous poser. Nous reprendrons les questions que vous aviez tantôt pour d'autres témoins mais qui s'adressaient surtout aux témoins que nous avons devant nous.

Monsieur Sylvain Langis, président, Association canadienne de l'autobus: Madame la présidente, nous vous remercions de l'invitation à comparaître devant vous aujourd'hui dans le cadre de vos travaux portant sur l'industrie de l'autocar au Canada.

Nous aimerions vous présenter quelques observations préliminaires et vous expliquer pourquoi nous sommes ici en si grand nombre aujourd'hui. Comme vous venez de le mentionner, je suis Sylvain Langis, président de l'Association canadienne de l'autobus, et je suis accompagné de représentants de différentes associations et regroupements d'autocars du Canada.

Association, which represents the operators of charter and tour buses.

[English]

Collectively, we represent scheduled, tour and charter, sightseeing, airport shuttles and privately owned transit bus carriers operating intercity passenger services throughout Canada.

We account for a significant portion of total intercity bus industry revenues, employment and utilisation of motorcoaches. The fact that we are appearing as a group is not accidental; in fact our joint submission represents something of a watershed in the history of intra-industry relations in Canada.

In the wake of Minister Collenette's decision to remove the economic regulation provisions of his proposed amendments to the Motor Vehicle Transportation Act, due to the lack of consensus within the industry and across governments in Canada, we began to explore ways of bridging our differences in order to build consensus. We did this because, to be perfectly blunt, we felt it was in our best business interest to do so. The way in which governments, both federal and provincial, regulate our industry is obviously of vital interest to us, and we simply decided that we needed to be part of the solution.

[Translation]

We think our common position on the major transportation issues will help you review the situation quickly and make some appropriate recommendations to the minister who is about to table a master plan on transportation for Canadians.

At the end of this consultation process, we hope that there will be some intelligent rules governing bus transportation and a better understanding of the role played by our industry within the broader passenger transportation sector in Canada. It is crucial that the government define the regulations, ensure their application and determine the roles that should be played by the various means of transportation if we are going to meet the needs of the travelling public.

On the other hand, we can offer safe, reliable service to the public while operating viable companies. Our industry has evolved and diversified. Our companies contribute to the Canadian economy by providing jobs in tourism and regional development. We also make a more general contribution by providing safe, environmentally-friendly transportation for our fellow citizens.

M'accompagner, l'Association des propriétaires d'autobus, et l'Ontario Motor Coach Association, qui représente les exploitants de transports nolisés, donc le «charter» et le «tour».

[Traduction]

Collectivement, nous représentons les services d'autocars de tourisme, d'autocars nolisés, d'autobus à horaire fixe, de navettes des aéroports et d'autocaristes du secteur privé qui offrent des services de transport interurbains dans tout le Canada.

Nous représentons un pourcentage important du total des revenus de l'industrie des autocars, de l'emploi et de l'utilisation d'autocars. Ce n'est pas par accident si nous comparaissons en groupe; en fait, notre mémoire conjoint représente en quelque sorte un tournant dans l'histoire des relations intrasectorielles au Canada.

Suivant la décision du ministre Collenette de retirer les dispositions relatives à la réglementation économique dans le cadre des modifications proposées à la Loi sur le transport des véhicules à moteur, vu l'absence de consensus au sein de l'industrie des divers paliers gouvernementaux, nous avons exploré des façons de mettre nos différences de côté pour en arriver à un consensus. Franchement, pour tout vous dire, il en va de nos intérêts d'affaires de procéder ainsi. La méthode utilisée par les gouvernements, fédéral et provinciaux, pour réglementer notre industrie s'avère d'une importance capitale pour nous et nous avons convenu d'être partie prenante de la solution.

[Français]

Nous croyons que notre position commune sur les enjeux clés en matière de transport vous aidera à examiner rapidement la situation et à formuler des recommandations judicieuses au ministre au moment où ce dernier s'apprête à déposer un plan directeur sur les transports à l'intention de la population canadienne.

À la fin de ce processus de consultation, nous espérons qu'un régime de règles sensées régissant les activités des autocaristes en résultera ainsi qu'une meilleure compréhension du rôle que joue notre secteur au sein de l'ensemble de l'industrie du transport des voyageurs au Canada. Il est primordial que les autorités gouvernementales définissent les règlements, veillent à leur application et établissent les rôles que doivent assumer les divers modes de transport si l'on veut satisfaire les besoins du public voyageur.

En revanche, nous pourrions fournir des services sécuritaires et fiables au public tout en nous permettant d'exploiter des entreprises viables. Notre industrie a évolué et s'est diversifiée. Nos entreprises contribuent à l'économie canadienne en offrant des emplois dans les secteurs du tourisme et du développement régional. Nous contribuons aux enjeux collectifs en offrant un transport sécuritaire et écologique pour nos concitoyens.

[English]

At a time when alternate modes of transportation are under economic pressure and depending on government financial support to maintain their services to the public, the intercity bus industry can continue to be counted on to provide efficient, reliable, flexible and economical service to the travelling public.

From a policy point of view, we have based our recommendations to you on a set of six basic principles. These are set out in our written submission, but I think they merit reference, for the record, here today.

A bus regulatory regime must, as a first principle, meet the highest practicable safety standards. This regime must also be enforceable, and enforced consistently, uniformly and visibly by government. A bus regulatory regime must also serve public need and convenience. As a fourth principle, it also must be fair, simple and understandable. The regime must allow for innovation, and finally, be competitive with other modes and within the mode.

As long as these are the basic principles informing bus policy, we think public interest and private enterprise will both benefit. Indeed, adherence to these principles in the development of policy will, we believe, render rather sterile the debate over whether or not the industry should be regulated. Regulation or deregulation is not the fundamental issue. We have concluded that the needs of the public as well as our private interests can be met under either regime, so long as policymakers are guided by the principles that we have enunciated.

[Translation]

Our brief describes in detail the points essential to the success of any regime. We do not intend to repeat all of this in our opening remarks, but we are quite prepared to discuss with you our analysis of the situation and our related recommendations. We are more than happy to provide precise answers to your questions to correct, once and for all, some of the popular myths that unfortunately surround the development of our industry over the last 30 years.

[English]

Mr. Langis: We are all here to answer your questions.

[Translation]

The Chairman: Mr. Langis, is economic regulation of the industry still appropriate?

[Traduction]

Alors que les autres modes de transport subissent des pressions économiques et dépendent de l'aide financière du gouvernement pour maintenir les services qu'ils offrent au public, on peut compter sur l'industrie de l'autocar pour continuer à offrir un service efficace, fiable, souple et économique aux voyageurs.

Du point de vue de la politique, les recommandations que nous vous proposons se fondent sur une série de six principes fondamentaux. Nous les exposons en détails dans notre mémoire écrit, mais je pense qu'ils méritent d'être mentionnés ici aujourd'hui aux fins du compte rendu.

Un cadre réglementaire de l'autocar doit, tout d'abord, satisfaire les normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique. Il doit par ailleurs permettre au gouvernement de l'appliquer et de le faire respecter de façon constante, uniforme et transparente. Un cadre réglementaire de l'autocar doit tenir compte de la commodité et des besoins du public. Il doit être équitable, simple et compréhensible. Le cadre réglementaire doit permettre l'innovation et, enfin, être concurrentiel à l'intérieur des divers modes de transport ou entre eux.

Nous croyons que les intérêts tant du public que de l'entreprise privée seront bien desservis si ces principes directeurs servent dans l'établissement d'une politique de transport par autocar. Au fait, tout le débat entourant la réglementation ou la déréglementation de l'industrie sera tout à fait stérile et inutile si l'on adhère aux principes évoqués. L'enjeu fondamental ne repose pas sur la réglementation ou la déréglementation. Nous en sommes venus à la conclusion qu'un régime ou l'autre pourrait bien répondre aux besoins du public et satisfaire nos intérêts privés pourvu que les décideurs politiques se laissent guider par les principes directeurs susmentionnés.

[Français]

Notre mémoire décrit en détail les éléments essentiels à la réussite du régime quel qu'il soit. Nous n'avons pas l'intention de répéter tout cela dans nos propos d'ouverture, mais nous sommes entièrement disposés à discuter avec vous de notre analyse de la situation et des recommandations connexes qui y figurent. Nous sommes plus que disposés à répondre à vos questions de façon précise afin de rectifier, une fois pour toutes, certains mythes qui malheureusement font partie du folklore populaire en ce qui concerne l'évolution de notre industrie au cours des 30 dernières années.

[Traduction]

M. Langis: Nous sommes tous ici pour répondre à vos questions.

[Français]

La présidente: Monsieur Langis, la réglementation économique de l'industrie est-elle encore appropriée?

Mr. Langis: That is a short and profound question in itself. We are not here to tell you whether or not to deregulate the industry. In fact, we are here to ask you if there is another way or another method that would be better than what we currently have.

We are not necessarily defending the status quo. We know that some companies in Canada that have to cross the territory of different provinces have to deal with different systems from one province to the next, in terms of administration.

Having said that, these systems have not impeded passenger mobility; to date, they have never prevented people from being mobile. Except that there is often an administrative burden when you do business according to certain rules in one province and different rules in a neighbouring province.

There is no magic solution. A system has been in place since the late 1920s, with a system of regulations and that over the years has made it possible to meet the needs of the various Canadian provinces in terms of serving the regions and the major routes.

On one hand, if we were to deregulate, would everyone try to move into the main corridor, for example, Quebec/Windsor, and decide to drop the other services offered elsewhere in Canada? We do not know the answer to that. We have some doubts as to what would happen. And we have to be careful, because our definition of intercity passenger service includes to a larger extent what we call scheduled services.

There is also suburban transport, charters, and shuttle service to the airports. There are a host of other transportation services that, over the years, have grown. I know that you have been told about certain aspects. Some say there has been a decline in intercity ridership. But when you look at the broad definition of people who have travelled from one city in Canada to another, the people who provided you with this information got it wrong. Because what we have seen is much more an increase in ridership Canada-wide. I think you have already been given the document we are referring to, one that indicates an increase in the volume of passengers, not a decrease.

The Chairman: Mr. Langis, you mention the differences that have appeared in the provincial systems governing bus transportation over the past decade. Have these differences been detrimental to the industry or travellers, or to both groups?

Mr. Langis: I would perhaps invite others to step in if they would like to do so. I told you earlier that so far the people who have been the most affected are probably the businesses that have to deal with different administrative systems. But to the best of my knowledge, it has never had a negative impact on people's mobility or on passenger transportation. Passenger movements from one province to another have always been very transparent.

M. Langis: C'est une question courte et profonde en soi. Nous ne sommes pas ici pour vous dire qu'on doit réglementer ou déréglementer l'industrie. En fait, nous sommes ici pour vous demander s'il n'y a pas une façon ou une autre méthode qui serait meilleure que celle qui existe présentement?

Nous ne sommes pas nécessairement des défenseurs du statu quo. Nous savons que certaines entreprises, à travers le Canada, qui ont à traverser les territoires de différentes provinces ont, sur le plan administratif, à faire face à différents régimes d'une province à l'autre.

Cela dit, ces régimes n'ont pas empêché la mobilité des passagers, n'ont jamais empêché la mobilité de la population jusqu'ici. Sauf que cela devient souvent un fardeau administratif que de faire affaires selon certaines règles du jeu dans une province et dans la province voisine de faire affaires selon d'autres règles du jeu.

Il n'y a pas de solution magique. Il existe un système en place depuis la fin des années 20, avec un système de réglementation et qui a permis, au fil des années, de rencontrer les besoins des différentes provinces canadiennes en matière de desserte régionale et de desserte des axes principaux.

D'un autre côté, si on déréglementait, est-ce que tout le monde se lancerait sur le principal couloir, par exemple, Québec/Windsor, et choisirait de délaisser tous les autres services qui sont offerts ailleurs au Canada? On ne le sait pas. On a certains doutes sur ce qui se passerait. Et, on doit faire attention parce que la définition qu'on a du transport interurbain de passagers inclut davantage que ce qu'on appelle les services cédulés.

C'est aussi le transport suburbain. C'est aussi le transport nolisé. C'est le transport des navettes aéroportuaires. C'est une foule d'autres mouvements de transport qui, au fil des ans, se sont accrus. Or, je sais que certains éléments vous ont été présentés. On parle d'un déclin du volume des passagers qui utilisent le transport interurbain. Mais, lorsqu'on prend cette grande définition des personnes qui se sont déplacées d'une ville vers l'autre à travers le Canada, ceux qui vous ont informés vous ont bien mal informés. Parce que c'est beaucoup plus une croissance des passagers que l'on connaît à travers le Canada. Je pense qu'on vous a déjà soumis un document auquel nous faisons référence et qui fait état, plutôt, d'une augmentation du volume de passagers plutôt qu'une diminution.

La présidente: Monsieur Langis, vous mentionnez les différences qui sont apparues entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar depuis une dizaine d'années. Est-ce que ces différences nuisent à l'industrie ou aux voyageurs, ou nuisent aux deux groupes?

M. Langis: J'inviterais, peut-être d'autres personnes, si elles souhaitent intervenir, à le faire. Je vous disais tantôt que les personnes à qui cela nuit le plus présentement, ce sont probablement les entreprises qui doivent faire face à des régimes administratifs différents. Mais, à ma connaissance, cela n'a jamais nuit à la mobilité des personnes ou au transport des passagers. Les mouvements de transport d'une province vers l'autre ont toujours été faits d'une façon transparente.

The Chairman: Do you feel any remedies are necessary? You were saying that it is having a detrimental effect on the industry. And if a remedy is required, how should the government resolve this problem?

Mr. Langis: In the 1950s, one level of government delegated its authority to the provinces which have learned a lot about passenger transportation on their territory, somewhat to the detriment of what the federal government has been able to learn in this area, especially over the years. And the federal government is wondering if it should take back jurisdiction in this area.

Perhaps, but it will have to do its homework to do so, and take the time to fully understand the issue. This is not necessarily the case at present.

The Chairman: You do not think it is ready?

Mr. Langis: Ideally, it would be much easier if we had one system or economic framework in which we could provide services for all Canadians, on the administrative level. But I think we will be missing the real issue if we focus our efforts solely on that aspect. I think we also have to ask the following questions: in geographic or socioeconomic terms, what kind of transportation system do we want to serve all Canadian citizens? Do we want a system that will, first and foremost, serve people living in the most populated areas? Do we want a different system for people living in less populated regions? Do we want a system that will be similar and equal for everyone?

We do not necessarily have the answer to those questions. I think that is the mandate you have been given. And we would certainly not want to be in your shoes when it comes to drafting the recommendations that you will have to pass on to the minister.

[English]

Senator Oliver: I would like to ask a different kind of question, which I would base on one of the reasons you state that you have come together as a group today. We are a public policy-making group, and our job is to come up with ideas, recommendations and suggestions for government that will be in the public interest and assist all Canadians. Why would you come together as a group? In terms of good public transportation policy, we have to know what is convenient, what is needed, what is timely, what is inexpensive, and whether it is safe for all Canadians, particularly those living in remote or rural areas.

One of the things that we have heard during this couple of days of hearings is that there is, in fact, an interrelationship between a number of carriers and that, automatically, to me, raised an issue of conflict of interest.

Can all of you explain to me the relationship between the intercity scheduled bus industry, the charter bus industry, and the school bus sector. If there is cross-ownership, does it give rise to a

La présidente: Est-ce que vous sentez qu'un remède est nécessaire? Vous dites que cela nuit à l'industrie. Et, s'il y a un remède qui s'impose, en fait, dans quelle mesure le gouvernement devrait régler ce problème?

M. Langis: Il y a un niveau de gouvernement qui, dans les années 1950, a délégué son pouvoir à des provinces qui ont accumulé des connaissances en matière de transport de personnes sur leur territoire au détriment, un petit peu, des connaissances qu'a pu accumuler le gouvernement fédéral à ce chapitre, en particulier au fil des ans. Et, on a un gouvernement fédéral qui se demande s'il ne devrait pas reprendre sa juridiction.

Peut-être, mais il va devoir faire ses devoirs pour le faire, pour prendre le temps de bien connaître le dossier. Ce qui n'est pas nécessairement le cas en ce moment.

La présidente: Vous ne le sentez pas prêt?

M. Langis: Idéalement, il serait beaucoup plus facile d'avoir un régime ou un cadre économique dans lequel on pourrait exploiter nos services pour l'ensemble des Canadiens, sur le plan administratif. Mais, je pense qu'on s'éloigne de la vraie question si on concentre nos efforts strictement sur cet élément. Je crois qu'on doit aussi se poser ces questions: Sur le plan géographique, sur le plan socio-économique, qu'est-ce qu'on souhaite avoir comme système de transport pour desservir l'ensemble des citoyens canadiens? Est-ce qu'on veut un système qui va, d'abord, servir les gens qui résident dans les zones les plus peuplées? Et, est-ce qu'on veut un système différent pour ceux qui résident dans les régions moins peuplées? Est-ce qu'on veut un système qui va être assez semblable et égal pour tout le monde?

La réponse, nous ne l'avons pas nécessairement. Je pense que c'est le mandat qui vous a été confié. Et, on ne voudrait certainement pas prendre votre place pour la rédaction des recommandations que vous aurez à transmettre au ministre.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: J'aimerais poser une autre genre de question, qui s'appuie sur l'une des raisons que vous nous avez données pour venir témoigner ici en tant que groupe. Notre comité établi des politiques publiques, et notre travail est de proposer des idées, des recommandations et des suggestions au gouvernement qui seront dans l'intérêt public et qui aideront tous les Canadiens. Pourquoi venir témoigner ici en groupe? Si l'on veut une bonne politique en matière de transport public, nous devons savoir ce qui est pratique, ce qui est nécessaire, ce qui est opportun, ce qui est peu coûteux et ce qui est sécuritaire pour tous les Canadiens, particulièrement pour ceux qui vivent dans des régions rurales ou éloignées.

L'une des choses que nous avons entendues au cours des derniers jours d'audience, c'est qu'en fait il y a un rapport mutuel entre un certain nombre de transporteurs, ce qui, pour moi, soulève automatiquement une question de conflit d'intérêts.

Pouvez-vous tous m'expliquer quel est le rapport entre l'industrie de l'autocar à horaire fixe, l'industrie de l'autocar nolisé et le secteur des autobus scolaires. S'il y a une propriété

potential conflict of interest that would not be in the public interest? I personally believe in the marketplace, but if you are all coming here as a group, and you are working together, sharing on the price of your diesel fuel, sharing equipment, sharing data and computer systems, and acting as a whole, where is the competition and how is the consumer being protected?

Mr. Brian Crow, President and Chief Executive Officer, Ontario Motor Coach Association: There is competition in our industry. When we talk about interlining, that is, to go from, say, Halifax to Toronto or Vancouver, people travel by way of three or four different carriers. You may start with SNT, go to Orleans Express and transfer to Greyhound. These companies are not competing. They work together and they interline.

Senator Oliver: Is that at any extra cost to the consumer?

Mr. Crow: No. In fact, I think there are economies gained by that to the consumer.

Those carriers have to share point-of-sale software, so that when the consumer purchases the ticket in Halifax, he can buy that ticket all the way through to Toronto, regardless of the carrier, to make it seamless. We do not view that as being against the public interest, not at all.

Mr. Langis: You also alluded to the fact that some operators are in school bus operations and others are in the charter business. There is not necessarily a relationship between the school bus operator and the intercity bus operator, except for those that own a company in which they are involved in the different segments of the industry. They could, for example, use the same garage facility and the same mechanics to maintain the school buses and the intercity buses, but that is just productivity, it is not unfair to the public. To the contrary, this just helps bring the price of tickets down.

Mr. Crow: There are different segments of our industry. You have identified the school bus segment and earlier you identified the intercity industry. Many companies serve all of those markets or some of them. We are not homogenous. We are quite diverse in some cases. You will find a particular company that offers scheduled service and charter services; and some scheduled services will offer parcel express and some will not. Some carriers operate school buses and charter coaches, but not scheduled services. Some operate municipal transit under contract, interurban transit under contract to municipalities.

Our industry is quite broad, but there is a fair bit of competition within that to make sure we serve the public.

réciroque, n'y a-t-il pas un risque de conflit d'intérêts qui ne serait pas dans l'intérêt public? Personnellement je crois aux forces du marché, mais si vous venez tous ici témoigner en tant que groupe, et que vous travaillez ensemble, que vous partagez le coût du carburant diesel, le matériel, les données et les systèmes informatiques et que vous agissez en tant qu'un seul groupe, où est la concurrence et comment le consommateur est-il alors protégé?

M. Brian Crow, président-directeur-général, Ontario Motor Coach Association: Il y a concurrence dans notre industrie. Lorsque nous parlons de liaison intertransporteur, c'est que pour se rendre de Halifax à Toronto ou Vancouver, les gens empruntent trois ou quatre différents transporteurs. Ils peuvent commencer avec SNT, passer à Orléans Express et faire une correspondance avec Greyhound. Ces entreprises ne se font pas concurrence. Elles travaillent ensemble pour assurer une liaison intertransporteur.

Le sénateur Oliver: Cela représente-t-il un coût supplémentaire pour le consommateur?

M. Crow: Non. En fait, je pense que cela permet au consommateur de réaliser des économies.

Ces transporteurs doivent partager le logiciel au point de vente, de sorte que lorsque le consommateur achète son billet à Halifax, il peut acheter un billet qui l'amènera jusqu'à Toronto, peu importe le transporteur, ce qui assure un service continu. Nous ne considérons pas que cela va à l'encontre de l'intérêt public, pas du tout.

M. Langis: Vous avez aussi fait allusion au fait que certains exploitants sont dans le secteur des autocars tandis que d'autres sont dans le secteur des autocars nolisés. Il n'y a pas nécessairement de lien entre un exploitant d'autobus scolaires et un exploitant d'autocars, sauf dans le cas de ceux qui sont propriétaires d'une société qui évolue dans différents segments de l'industrie. Ils pourraient, par exemple, utiliser le même garage et les mêmes mécaniciens pour entretenir les autobus scolaires et les autocars, mais c'est tout simplement question de productivité, ce qui n'est pas inéquitable pour le public. Bien au contraire, cela aide à maintenir les prix bas.

M. Crow: Il y a différents segments dans notre industrie. Vous avez parlé du segment des autobus scolaires et, précédemment, vous avez parlé des autocars interurbains. Bon nombre d'entreprises desservent tous ces marchés ou une partie de ces marchés. Nous ne sommes pas homogènes. Nous sommes assez diversifiés dans certains cas. Une même entreprise peut offrir un service à horaire fixe et un service nolisé; et certains services à horaire fixe offrent la livraison de colis tandis que d'autres ne l'offrent pas. Certains transporteurs exploitent des autobus scolaires et des autocars nolisés, sans toutefois offrir de service à horaire fixe. Certains ont un contrat avec les municipalités pour offrir un service municipal de transport.

Notre industrie est très vaste, mais il y a passablement de concurrence au sein de l'industrie afin de s'assurer que nous desservons le public.

Senator Oliver: In your brief you say that regulation or deregulation is not the fundamental issue. It seems to me that, if two or three small bus companies were competing with each other in a particular area, the consumer would ultimately benefit by having lower fares, perhaps better quality equipment, and more timely schedules, since the consumer will gravitate towards the best service.

I note that in one of the conditions in your paper you use the words, "public necessity and convenience." Those terms are normally used by our public utility boards or our public boards to keep others out. I was a little bit surprised by your use of that language. However, you have explained that.

Mr. Crow: The "PN & C" term has been around since 1929. That has been the basis or the foundation of the regulatory system. It varies in that, in some provinces, it is a reverse onus test and in some it is not. It has been around for a while and we continue to use it. That is what the regulatory bodies usually follow, depending on the province. We use the term because that is what we are governed by.

You had another part to your question about competition. It varies between the scheduled market and the charter market. I recognize that you have a lot of terms thrown at you. I do not know of too many communities where there is not more than one carrier offering charter service. In Vancouver, 101 companies in the Yellow Pages offer charter services out of Vancouver. The charter market in most areas has more than one carrier, and that is based on the market demand, the the demand of the consumers.

There is competition in the scheduled service in certain areas. In other areas there is only one bus company, but that does not mean there is no competition. If there is only one bus company on a line, perhaps that is all that market will serve. There is always competition with the private car. There is competition with rail in many of those areas, and there is competition with air, but our main competition is the private car. There is not an area that does not have competition of one form or another.

Senator Oliver: Should our committee have any concerns about cross-ownership?

Mr. Crow: In my opinion, you should have no concern on that. I think it is a benefit to the consumers because, as Mr. Langis just said, some of the carriers that are running school buses can use the same garage and the same maintenance facilities to fix their motorcoaches. We can use the same drivers in peak periods. If there is a shuttle or you have a convention in Montreal, those line-run carrier drivers can run the shuttle services at night, and so forth. That overlap, if it is such, is beneficial to the public. I do not see a problem to the public in cross-ownership.

Le sénateur Oliver: Dans votre mémoire vous dites que l'enjeu n'est ni la réglementation ni la déréglementation. Il me semble que, si deux ou trois petites entreprises d'autocars se faisaient concurrence dans une région en particulier, le consommateur en profiterait ultimement car les tarifs seraient alors moins élevés, le matériel serait peut-être de meilleure qualité et les horaires seraient peut-être plus convenables, puisque le consommateur cherche toujours le meilleur service.

Je note que dans une des conditions de votre document, vous employez l'expression «commodité et nécessité publiques». Nos entreprises de service public emploient généralement cette expression pour exclure les autres. J'ai été étonné de vous l'entendre dire. Mais vous vous êtes expliqué.

M. Crow: L'expression existe depuis environ 1929. C'est sur ce concept que repose notre système de réglementation. Il varie en ce sens que, dans certaines provinces, la charge de la preuve est inversée alors qu'ailleurs elle ne l'est pas. Cela existe depuis un bon moment déjà et nous continuons de l'employer. C'est le critère que suivent d'habitude les organes de réglementation, selon la province. Nous employons l'expression parce qu'elle s'applique à nous.

Dans le reste de votre question, vous avez parlé de concurrence. La situation n'est pas la même pour le marché des transporteurs à horaire fixe et celui des exploitants d'autocars nolisés. Je reconnais que cela fait beaucoup de terminologie. Je ne connais pas beaucoup d'endroits où il n'y a pas plus d'un transporteur qui offre un service d'autocars nolisés. À Vancouver, il y a 101 entreprises dans les pages jaunes qui offrent le service à partir de Vancouver. Le marché de l'autocar nolisé, dans la plupart des régions, comporte plus d'un transporteur et il repose sur la demande du marché, la demande du consommateur.

Il y a de la concurrence entre transporteurs à horaire fixe dans certaines régions. Ailleurs, il n'y a qu'une seule compagnie d'autocars, mais ça ne signifie pas qu'il n'y a pas de concurrence. S'il n'y a qu'une seule entreprise d'autocars sur une liaison, c'est peut-être tout ce que peut faire vivre le marché. Il y a toujours la concurrence de la voiture privée. Il y a la concurrence du chemin de fer dans bien des endroits, celle de l'avion, mais notre principal concurrent, c'est la voiture particulière. Partout, il y a de la concurrence sous une forme ou sous une autre.

Le sénateur Oliver: Le comité devrait-il se préoccuper de la propriété croisée?

M. Crow: À mon avis, cela ne devrait pas vous inquiéter. Je pense que cela profite aux consommateurs parce que, comme M. Langis l'a dit, certains des transporteurs qui exploitent des autobus pour écoliers peuvent se servir du même garage et des mêmes installations d'entretien pour les autocars. Nous pouvons employer les mêmes chauffeurs en période de pointe. S'il y a une navette ou s'il y a un congrès à Montréal, ces chauffeurs peuvent assurer la navette en soirée, et cetera. Si ce chevauchement existe, il est avantageux pour la population. Je ne vois pas en quoi la propriété croisée pourrait être un problème pour les gens.

Mr. Langis: In fact, an intercity bus company, which provides 90 per cent of the scheduled bus service, also has charter licences. It will maximize utilization of the equipment and the manpower to bring down the cost of that equipment, to depreciate the cost of that equipment.

Senator Callbeck: You list several things in your brief that you feel should be in a bus regulatory regime. You provide scheduled services, tour services, charter service and intercity service. Is it possible to regulate one and not another? Could we deregulate the charter service and maintain the regulations in the scheduled service?

Mr. Langis: You may think that this could be easily applied, but we believe it could not. If you have a dual regime like that, you would get friction within the industry. To take your specific example of regulated scheduled bus services and deregulated charter bus services, some companies would say, "No, no, no. We are not on a scheduled service today. We are on a charter service today." You would get friction within the industry and within the system by having a very difficult way to enforce what is regulated and what is not.

Mr. Crow: Let's say that a scheduled carrier offers service between Quebec City and Montreal 10 times a day. If you deregulate the charter service, a charter operator could charter a motorcoach to a travel agent in Quebec City who could set up daily service every day to Montreal from Quebec City. From the bus carrier point of view, that is a charter. He has chartered his coach to a travel agent. The travel agent could operate 10 trips a day between Quebec City and Montreal. By law that would be a charter, not a scheduled service.

How do you deregulate one and not the other?

Senator Callbeck: Is your position that you want them all regulated or all deregulated?

Mr. Langis: We believe it would be easier to track the system and to "police" it, if I can use that word, if it were all under the same regime.

Senator Callbeck: I am told that there is money to be made in the parcel service but, yet, I do not see any enthusiasm or anybody jumping up and down to do that. If there is money to be made, why isn't the bus industry going after it?

Mr. Langis: We do go after it very strongly. It is very difficult to compare it to what UPS, Federal Express, or other the big parcel companies do. In the country, the revenues to the bus industry from the bus parcel services is around \$110 or \$120 million yearly. We are running after it. In fact here in the province of Quebec we are reorganizing the system so that it will be a much more aggressive player in the years to come.

Senator Callbeck: Are you spending money promoting this?

M. Langis: En fait, une compagnie d'autocars interurbains qui offre 90 p. 100 du service d'autocars à horaire fixe a aussi un permis d'affrètement. Elle va maximiser l'utilisation du matériel et de la main-d'oeuvre pour réduire le coût du matériel, l'amortir.

Le sénateur Callbeck: Dans votre mémoire, vous énumérez plusieurs éléments qui, à votre avis, devraient faire partie d'un régime de réglementation des autocars. Vous offrez des services à horaire fixe, des visites, des autocars affrétés et un service interurbain. Est-il possible de réglementer un secteur et non les autres? Pourrait-on déréglementer l'affrètement et continuer de réglementer la liaison régulière?

M. Langis: Vous pensez peut-être que cela pourrait se faire facilement, mais nous ne le croyons pas. Un double régime comme celui-là causerait des frictions dans le secteur. Pour prendre l'exemple que vous avez donné — réglementation des liaisons régulières et déréglementation de l'affrètement — certaines entreprises diraient non, nous n'offrons pas de liaisons régulières aujourd'hui, nous offrons des autocars affrétés. Il y aurait des frictions dans l'industrie et dans le système et ce serait très difficile à appliquer.

M. Crow: Disons qu'un transporteur à horaire fixe assure le service entre Québec et Montréal dix fois par jour. Si vous déréglementez le service d'affrètement, l'exploitant de liaisons affrétées pourrait affréter un autocar à un agent de voyages à Québec qui pourrait établir une liaison quotidienne de Québec à Montréal. Du point de vue du transporteur d'autocars, c'est un autocar affrété. Il a affrété son autocar à un agent de voyages. L'agent de voyages pourrait exploiter dix liaisons par jour entre Québec et Montréal. En droit, il serait un affréteur et non un transporteur à horaire fixe.

Comment déréglementer l'un sans déréglementer l'autre?

Le sénateur Callbeck: Vous voulez qu'ils soient tous réglementés ou tous déréglementés?

M. Langis: Nous croyons qu'il serait plus facile de suivre le système et de le «contrôler», si je peux utiliser ce terme, s'ils étaient tous assujettis au même régime.

Le sénateur Callbeck: Si j'en crois ce qu'on me dit, il reste encore des créneaux qui peuvent rapporter dans les services de messagerie mais pourtant les candidats ne semblent pas se bousculer. S'il y a de l'argent à gagner, pourquoi l'industrie de l'autocar ne s'y intéresse pas?

M. Langis: Nous nous y intéressons très fort. On ne peut pas vraiment comparer ce marché à celui d'UPS, de Federal Express ou des autres grosses compagnies de transport de colis. Au Canada, les services de transport de colis rapportent à l'industrie de l'autocar bon an mal an 110 ou 120 millions de dollars. C'est une activité qui nous intéresse beaucoup. De fait, ici au Québec, nous sommes en train de réorganiser le système de manière à occuper une place beaucoup plus grosse sur le marché au cours des prochaines années.

Le sénateur Callbeck: Est-ce que vous avez un budget de promotion?

Mr. Langis: In the past few years the system has not been advertised very strongly, mainly because most of the transportation companies or the motorcoach companies have been concentrating on the infusion of cash to substantially improve substantially the transportation of passengers.

At this point in time, there is a reorganization of the parcel services, which have never gone down anyway, in order to attract a bigger portion of the market.

Mr. Crow: Senator Callbeck, may I add, I think it started in Alberta when Greyhound developed trailers to run behind the motorcoaches with the specific purpose of transporting parcels. That has expanded through the West and now we have those trailers in Ontario. It is a growing market and they are adapting to that growing market by putting on trailers and making it convenient. They do not affect passenger transportation and they make it easy to haul parcels. It is growing, and we are adapting.

Mr. Langis: Currently, we are finalizing our discussions with Transport Quebec in order to be able to use the trailers in this province, so that we can go from Western Canada to the Maritimes with the trailers, and that will help us to increase our market.

[Translation]

Mr. Romain Girard, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners Association: Two aspects must be added for Parbus or courier service. Bus transport is handicapped by pickup and delivery service. We cannot offer this service in town unless there is an additional supplier at the origin and destination to take care of pickup and delivery; this limits our competitiveness in this market.

Moreover, it is quite easy to imagine bus services with packages in the baggage hold travelling between two large cities. We drop off the passengers, and then look after the packages. But in a large corridor with 40 villages, we will stop in each village, open the baggage hold, make the passengers wait and drop off the parcels. And our driver will close the baggage hold, put on his jacket, and get back behind the wheel. It sends a bad message to passengers in some circumstances, but it is necessary to ensure the industry makes a profit.

Senator Biron: In recommendation 9 on taxation, you propose introducing a fuel tax rebate for intercity bus service similar to the current practice in the United States. Would a fuel tax rebate like that for all companies not result in companies in more profitable areas seeing their costs decrease? Would it not be better to provide subsidies in rural areas?

Mr. Langis: Not if the same transportation company provides service in the busier corridors and the rural region. It is first and foremost a tax incentive for the transportation company. Bear in mind that this recommendation was also made based on discussions in Kyoto.

M. Langis: Jusqu'à présent, ce n'était pas une priorité, car la majorité des compagnies de transport ou des compagnies d'autocar faisaient porter la plus grande partie de leurs efforts d'investissement sur l'amélioration des services de transport de passagers.

Nous réorganisons actuellement les services de messagerie, qui n'ont jamais été négligés, pour conquérir une plus grosse partie du marché.

M. Crow: Sénateur Callbeck, je me permettrais d'ajouter qu'à mon avis tout a commencé en Alberta quand Greyhound a décidé d'accrocher des remorques à ses autocars dans le but spécifique de transporter des colis. Depuis, cette initiative a fini par gagner l'Ontario. C'est un marché en pleine croissance et ils s'adaptent à ce marché en accrochant des remorques pour que cela ne dérange personne. Cela ne dérange pas le service de passagers et c'est plus facile pour transporter les colis. C'est un marché en pleine croissance et nous nous adaptons.

M. Langis: Nous sommes en train d'achever nos discussions avec Transports Québec pour pouvoir utiliser ces remorques au Québec, si bien que ces remorques pourront être accrochées aux autocars depuis l'Ouest jusqu'aux Maritimes, ce qui nous aidera à augmenter notre part de marché.

[Français]

M. Romain Girard, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec: Sur le volet du Parbus ou de la messagerie, deux éléments doivent être ajoutés. Le transport par autobus est handicapé par les services de cueillette et de livraison. En ville on ne peut offrir ce service à moins d'avoir un fournisseur supplémentaire qui s'ajoute à l'origine et à la destination pour faire la cueillette et la livraison; ce qui limite notre compétitivité dans ce marché, d'une part.

D'autre part, on imagine assez bien, entre deux grandes villes, un autobus ayant des colis dans les bagages et on va d'une à l'autre. On fait descendre les passagers, ensuite on s'occupe des colis. Mais, sur un grand corridor où il y a quarante villages, dans chaque village on ouvre le coffre à bagages et on fait attendre les passagers et on transige des colis. Et, notre chauffeur referme son coffre. Il remet son veston, il revient au volant. C'est un mauvais message pour le passager dans certaines situations, mais c'est nécessaire pour assurer la rentabilité de l'industrie, par ailleurs.

Le sénateur Biron: Concernant la recommandation 9 sur la fiscalité, vous proposez d'introduire une remise de taxes sur le carburant, pour les services du transport interurbain par autocar, analogue à la pratique actuellement en vigueur aux États-Unis. Est-ce que cette remise de taxes pour toutes les compagnies ne ferait pas en sorte que les compagnies dans les endroits les plus profitables, pourraient avoir une diminution de leurs coûts? Dans les milieux ruraux, ne serait-il pas mieux de donner une subvention?

M. Langis: Pas si c'est le même transporteur qui offre le service dans les couloirs les plus achalandés et la région rurale. C'est d'abord un incitatif fiscal pour le transporteur. Il ne faut pas oublier que cette recommandation est aussi faite en fonction des discussions de Kyoto.

If we have to reduce our greenhouse gas emissions, buses are a very efficient and clean mode of transportation in comparison with all other modes of public transportation, including the train and the plane. Our pollution levels are much lower than they are for the other means of public transportation. What is more, each bus trip makes it possible to substantially reduce the number of cars on our roads that pollute the air we breathe.

This recommendation was made first and foremost to include buses as a way of reducing our greenhouse gas emissions in the busiest corridors. Moreover, by allowing this tax incentive, we also allow bus transportation companies to maintain lower public transportation service costs, by taking into account the fact that there is a rebate.

Obviously, this type of system has some give and take. That is quite understandable. However, a tax regime that would allow us to recover a portion of the taxes on fuel would be a positive initiative and would encourage the use of public transportation. It would allow carriers to invest much more quickly in their fleet of vehicles and to offer better service and a better level of comfort to passengers who would then be more inclined to use the system.

Mr. Girard: The public transportation tax credit or gasoline tax rebate was brought in 17 years ago in Quebec. The urban carriers buys his gasoline at the regular price for city bus service, paratransit services throughout the region and intercity public transportation. At year's end, the carrier calculates the overall number of kilometres travelled while providing public transportation services in Quebec and receives a gasoline tax rebate.

The amount of the rebate varies, depending on whether the gasoline was purchased in a regional or urban area, given that taxes vary across the province. The tax rate is different in peripheral or northern regions and in the heart of the provinces where the major highways are located. The rebate was introduced as a means of promoting public transportation and to offset major fluctuations in gasoline prices in the early 1980s.

My second comment relates to a question raised following an earlier presentation. The question concerned the method used to set rates. In Quebec, carriers propose fares to the Quebec Transport Commission. The Commission examines these proposed fares and checks to see if the carrier is entitled to the gasoline tax rebate. It can also examine the carrier's financial statements to see if it is operating at a profit or at a loss. The Commission then rules on the proposed fares, taking into account the amount of the fuel tax rebate.

Senator Biron: What is the price of a bus ticket from Val-d'Or to Montreal?

Si on doit réduire nos émissions de gaz à effet de serre, l'autobus est un mode de transport extrêmement efficace et propre par rapport à tous les autres modes de transport en commun, incluant le train et l'avion. Nous sommes plusieurs fois moins polluants que ces autres modes de transport en commun. Et, chaque autobus qui quitte permet de réduire de façon substantielle le nombre de voitures sur nos routes qui polluent l'air qui nous entoure.

Cette recommandation a été fixée pour d'abord mettre à contribution l'autobus comme un moyen de réduire nos émissions de gaz à effet de serre sur les couloirs les plus achalandés. Mais, d'autre part, en permettant cet incitatif fiscal, on permet aussi aux entreprises de transport par autobus de maintenir des coûts d'accessibilité au service de transport en commun plus bas, en tenant compte du fait qu'il y a un retour.

Évidemment, il y a un jeu de donnant-donnant dans un tel système. On le comprend très bien. Mais, on pense qu'un régime fiscal nous permettant de récupérer une partie des taxes sur les carburants serait une façon de donner un coup de main et d'encourager l'utilisation du transport en commun. Cela permettrait aux transporteurs d'investir d'une façon beaucoup plus rapide dans leur parc de véhicules et d'offrir des services plus adéquats et confortables aux passagers qui, à ce moment, seraient davantage intéressés à utiliser le système.

M. Girard: Cette aide au transport en commun par un crédit de taxes ou par un remboursement de taxes sur le carburant, est en vigueur au Québec depuis 17 ans, déjà. Le transporteur urbain achète son carburant au prix régulier pour les services en ville, le transport en commun adapté, les services en minibus donnés aux personnes handicapées sur tout le territoire, et le transport en commun interurbain. Et, en fin d'année, il fait la preuve du kilométrage réalisé sur les services de transport en commun au Québec, et il reçoit un remboursement de surtaxe sur le carburant.

Ce remboursement varie selon que le carburant a été acheté en région ou au centre puisque ces surtaxes varient sur le territoire du Québec. Elles ne sont pas de même niveau en périphérie, dans le Nord ou dans le cœur de l'axe autoroutier, si l'on veut. Ceci a été mis en place à la faveur des fluctuations importantes du prix du carburant au début des années 1980 afin d'aider le transport collectif.

Le deuxième point que j'aimerais soulever a trait à une question posée lors de la présentation précédente sur la méthode utilisée pour fixer les tarifs. Au Québec, les tarifs sont proposés par le transporteur à la Commission des transports du Québec. La Commission examine les tarifs proposés et si le transporteur a eu droit au remboursement de cette taxe sur le carburant. La Commission peut examiner les états financiers du transporteur pour voir s'il est rentable ou déficitaire sur le service. Et, la Commission rend une décision de fixation des tarifs. Cette fixation des tarifs est faite par l'instance de la Commission des transports du Québec et tient compte de ce remboursement de surtaxe sur le carburant.

Le sénateur Biron: Quel est le coût d'un billet d'autocar de Val-d'Or à Montréal?

Mr. Girard: The price of a ticket to travel from Val-d'Or to Montreal is \$60, not including two different taxes. The round-trip fare is double that amount, less a 25 per cent discount. As the representatives of Intercar explained to you this morning, students, seniors and charters are also eligible for rebates. A round-trip ticket from Abitibi to Montreal costs around \$100, if a person makes the trip within the same week.

Senator Biron: Do you have any idea of what the fare might be to travel from Montreal to Toronto?

Mr. Langis: I believe the fare is currently \$85.

Senator Biron: For a round-trip ticket?

Mr. Langis: No. If my memory serves me correctly, the round-trip fare is either \$113 or \$123. The one-way fare may be a little lower, somewhere around \$70 or \$71. When a passenger purchases a return ticket, and undertakes to travel within a certain time frame, a discounted fare is available. Certain economies of scale then come into play. Unfortunately, such a broad range of fares applies that it is difficult to recall every single one.

Senator Biron: I simply wanted to get some idea of the fares. It works out to around the same price per kilometre.

Mr. Girard: Exactly.

[English]

Senator Oliver: Are there special discounts, as well, for seniors and for the disabled, on top of that discount?

Mr. Langis: At all times on the network across Canada you will find special fares for students, seniors and disabled persons. In Quebec, and I do not know if this applies to other provinces, usually a disabled person or a mobility impaired person can travel with "une personne qui l'accompagne," a companion, and the companion travels free. The mobility impaired person would pay the regular fare. It is two persons for the price of one.

Mr. Crow: Some companies offer a 10-ticket pass. It is more of a commuter ticket system, so that, if you are travelling a number of times in a week or a month, you can benefit from that discount.

[Translation]

Senator LaPierre: When you state that ridership has not declined, that may in fact be true if we consider the all of the various components of your industry. Has the level of service on intercity routes declined or increased?

Mr. Langis: There is quite a history behind all of this. Moreover, it is difficult for us to paint you a perfect picture because the definition of intercity or schedule bus transportation

M. Girard: Le prix du billet est de 60 \$, plus les deux taxes, entre Val-d'Or et Montréal. Lorsque c'est un aller-retour, c'est le double moins un rabais de 25 p. 100. Et, comme les représentants de Intercar vous l'expliquaient ce matin, il y a aussi des rabais pour les étudiants, pour l'âge d'or, et les excursions. L'ensemble de ces rabais sont applicables. Un déplacement de l'Abitibi à Montréal, en aller-retour, si le voyage se fait dans une même semaine, peut coûter autour de 100 \$.

Le sénateur Biron: Et, le prix entre Montréal et Toronto est de combien, avez-vous une idée?

M. Langis: Approximativement, 85 \$ en ce moment.

Le sénateur Biron: Aller-retour?

M. Langis: Non, aller-retour, si ma mémoire est bonne, c'est 113 \$ ou 123 \$. L'aller simple risque d'être un peu moins, le tarif doit être autour de 70 \$ ou 71 \$. Lorsque qu'un passager achète un billet aller-retour et ce à l'intérieur d'une certaine période de temps, comme on s'assure du retour d'un même passager, un certain rabais est offert à l'achat du billet. Donc, il y a une économie d'échelle qui est mise en place à ce moment. Malheureusement, on a tellement de grandes listes tarifaires qu'il est difficile de se souvenir de chacun d'eux.

Le sénateur Biron: C'était seulement pour avoir une idée. Le prix au kilomètre revient à peu près à la même chose.

M. Girard: Oui, exactement.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Est-ce qu'il y a aussi des réductions spéciales pour les personnes âgées ou pour les handicapés en plus de ce tarif spécial?

M. Langis: Sur le réseau canadien, il y a tout le temps des tarifs spéciaux pour les étudiants, les personnes âgées et les handicapés. Au Québec, et je ne sais si cela s'applique dans les autres provinces, généralement une personne handicapée ou une personne qui a des difficultés de locomotion peut voyager avec une personne qui l'accompagne, un accompagnateur ou une accompagnatrice qui voyage gratuitement. La personne qui a des difficultés de locomotion paie le tarif normal, ce qui fait deux places pour le prix d'une.

M. Crow: Certaines compagnies offrent des cartes d'abonnement valables pour 10 déplacements. Cela ressemble plus ou moins à une carte hebdomadaire ou à une carte mensuelle qui permet de bénéficier d'un tarif plus avantageux en fonction du nombre de déplacements.

[Français]

Le sénateur LaPierre: Quand vous dites qu'il n'y a pas eu de déclin dans l'utilisation, c'est peut-être vrai au sujet de toutes les différentes parties de l'industrie que vous administrez, vous mettez tout cela ensemble. Y-a-t-il eu une baisse ou une hausse du service interurbain, de ville à ville?

M. Langis: Je vous dirais qu'il y a tout un historique là-dessus. Et, il est difficile pour nous de vous montrer un tableau parfait parce que la définition du transport interurbain ou cédulé a

has radically changed over time. The procedure for collating information has changed so much over the years that it is no longer possible today to compare apples with apples.

However, to answer your question in the simplest possible terms, I would have to agree that over long-haul routes, that is distances of 400 or 500 kilometres, bus ridership has declined, with passengers shifting to air travel as their preferred mode of transportation, for reasons that are well known, such as speed.

Ridership on shorter intercity routes has definitely increased. We have the figures to prove it. Over the past five years, my company has seen ridership increase anywhere from 27 per cent to 30 per cent.

Senator LaPierre: Have your associations done a study comparing the state of the industry in those provinces where bus transportation services have been deregulated. I believe this is the case in five provinces.

Mr. Langis: We have provided you with that information.

Senator LaPierre: Mr. Girard, you receive a fuel tax rebate. Is that correct?

Mr. Girard: Correct.

Senator LaPierre: You use this rebate to do what the carrier operating on the Val-d'Or-Montreal route does, that is you rely on overall profits to provide service to all of the smaller regions that are presently under served. Miracle of miracles! All that remains for us to do is fold up our tent and slip quietly away. The problem is resolved.

Profits generated on the lucrative Val-d'Or-Montreal route are used to help the other four municipalities. Is that not correct? The members of your association do the same thing across the province because they receive substantial fuel tax rebates. The government gives them the gift of a rebate and they return the favour.

Mr. Girard: I am not interested in going there. I do not consider the rebate to be a significant gift. It represents anywhere from 7 per cent to 10 per cent of fuel costs. This is not a significant amount as such. It might help to bring about a modal shift from automobile to bus use, but it does not represent a significant sum in and of itself.

Moreover, the Quebec Transport Commission takes this rebate into account when it approves the fares charged by carriers. The amount of the rebate is listed in the company's financial statements.

The kind of cross-subsidization you spoke of, which also applies to some extent to Intercar and Autobus Maheu, is the result of a lengthy process. It is a function of the Commission's will upon examining the service provided and fares charged, as well as a function of the will of the carrier to use the revenues

tellement changé avec le temps. La façon dont on a colligé l'information a tellement varié dans le temps qu'on n'est pas capable, aujourd'hui, de comparer des pommes avec des pommes.

Toutefois pour répondre simplement à votre question, je vous dirais que je suis d'accord que le transport longue distance, de 400 ou 500 kilomètres, l'autobus a perdu des passagers au profit de l'avion, et ce pour les raisons qu'on connaît, entre autres la rapidité de l'avion qui fait en sorte que les gens préfèrent utiliser ce mode de transport.

Le mode de transport interurbain à plus courte distance a définitivement crû. On pourrait vous fournir des données là-dessus. Au sein de ma propre entreprise, nous avons eu, au cours des cinq dernières années, des augmentations qui varient de 27 à 30 p. 100.

Le sénateur LaPierre: Vos associations ont-elles fait une étude comparant les provinces où les transport par autocar est déréglementé? Je crois que cinq provinces sont déréglementées.

M. Langis: Selon l'information qu'on vous a fournie.

Le sénateur LaPierre: Monsieur Girard, vous recevez un rabais sur les taxes du pétrole?

M. Girard: Oui.

Le sénateur LaPierre: Et, vous vous servez de ce rabais pour pouvoir faire ce que l'opérateur qui va de Val-d'Or à Montréal fait, en vous servant de ces profits globaux pour pouvoir desservir toutes les petites régions qui ne le sont pas présentement. Le miracle s'est produit! On n'a seulement qu'à fermer notre tente, nous, puis s'en aller; c'est réglé.

Entre Val-d'Or et Montréal les profits réalisés sur cette route payante servent à aider les quatre autres municipalités, n'est-ce pas? Les membres de votre association font cela à la grandeur de la province de Québec parce qu'ils sont bénéficiaires des rabais importants sur le prix du pétrole, les taxes du pétrole. On vous donne un cadeau et vous nous faites un cadeau.

M. Girard: Ici, on ne parlera pas d'ouverture de porte dans laquelle je suis intéressé à aller comme notre prédécesseur l'a mentionné. Ce n'est pas un cadeau important. Ce rabais ou ce remboursement de surtaxes représente environ de 7 p. 100 à 10 p. 100 du coût du carburant. Alors, ce n'est pas important en soi, c'est une portion significative pour essayer d'influencer le transfert modal de l'automobile à l'autobus, mais ce n'est pas important en soi.

Ce rabais, par ailleurs, est considéré par la Commission des Transports du Québec lorsqu'elle autorise le tarif que le transporteur va charger à son client. La Commission doit en tenir compte. Ce rabais fait partie des états financiers de l'entreprise.

Cet exemple d'interfinancement que vous utilisez, qui est un peu le même que celui de Intercar ou qui était celui d'Autobus Maheu, est harmonieux et c'est le résultat d'un très long processus. Cet interfinancement est à la fois la volonté de la Commission lorsqu'elle examine le service offert et les tarifs qui

generates to support other, less profitable sectors of the industry. Would you not agree that it depends on the will of industry stakeholders?

Let me tell you a little bit about my members and this will give you some idea of the bus industry, at least in Quebec. The Quebec Bus Owners Association has a total membership of 231 carriers. Of this total, 160 members operate a bus company. Between 28 and 30 carriers provide intercity or urban bus service. In Rouyn-Noranda or Rivière-du-Loup, or between Chicoutimi and Quebec, the other carriers operate school buses or contract out paratransit services to other agencies.

Nearly 80 per cent of APAQ member carriers provide more than one kind of transportation service and operate in more than one region or network. Carriers have succeeded in consolidating services provided to school boards and municipalities as well as to the public. They have succeeded because they offer a range of services and have maximized fleet usage. That just about sums it up.

Getting back to a question raised earlier about the creation of a monopoly or about the fact that several carriers may be owned by the same individual, all I can say is that under Quebec safety legislation, all companies must be registered with the Quebec Transport Commission in the Register des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, or the register of heavy vehicle owners and operators.

This register contains the names of 2,200 bus or mini-bus owners and operators. It is not as if eight companies held a monopoly over the industry. A number of carriers offer a wide range of services within a given area. If the network is restricted, fewer carriers are able to provide services.

Senator LaPierre: Mr. Gervais, is Motor Coach Canada a carrier or an association?

Mr. Roger Gervais, President, Motor Coach Canada Inc.: It is an association representing bus owners and tour operators across Canada. Our association has approximately 350 active members.

Senator LaPierre: Do you also represent charter operators?

Mr. Gervais: We represent some charter operators as well as intercity bus operators. Some members of our association are tour operators. They do not necessarily own the buses, but rather sell tour packages which include bus transportation, meals and accommodation.

seront offerts, mais elle est aussi la volonté du transporteur de bien vouloir prendre des revenus et d'en faire bénéficier les secteurs qui sont moins rentables. C'est la décision du système, n'est-ce pas?

Je vais vous donner un portrait de ce que sont mes membres et cela va vous donner un portrait de ce qu'est le transport par autobus, au Québec, à tout le moins. J'ai 231 entreprises de transport par autobus membres de la PAQ; 160 d'entre elles exploitent des autocars. Vingt-huit ou trente d'entre elles exploitent des autocars de transport en commun interurbain ou de transport en commun urbain. Dans Rouyn-Noranda ou dans Rivière-du-Loup ou entre Chicoutimi et Québec, les autres au-delà de mes 160, en fait, ce sont des transports qui ne peuvent être que des transporteurs d'écoliers ou des transports adaptés, des services à contrat avec des organismes.

Près de 80 p. 100 de mes entreprises membres font plus qu'un type de transport et elles ont une présence sur un territoire ou dans un réseau. Les entreprises ont réussi à consolider leur offre de service à des clients des commissions scolaires, à des clients des municipalités ou à des clients du domaine public comme dans le transport en commun. Elles ont réussi à le consolider parce qu'elles ont réuni plusieurs produits. Elles ont optimisé l'usage de leur garage. C'est un peu comme cela qu'on peut les décrire.

Pour revenir à une question qui a été soulevée tout à l'heure sur la création d'un monopole ou le fait que plusieurs compagnies peuvent appartenir à un même propriétaire, je donne simplement comme information qu'au Québec dans le cadre des lois sur la sécurité, nos entreprises doivent toutes être inscrites à un fichier des entreprises, qui s'appelle le Register des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, à la Commission des transports du Québec.

Ce registre contient 2 200 propriétaires et exploitants d'autobus ou de minibus. Ce n'est pas un marché exploité par huit entreprises qui ont le monopole. C'est un ensemble d'appels d'offres à la population extrêmement multiples, extrêmement divers et présentes un peu partout sur le territoire de diverses manières. Et, quand on le réduit à un réseau, on perd, effectivement, la densité de cette offre.

Le sénateur LaPierre: Monsieur Gervais, le Motor Coach Canada, c'est une compagnie ou une association?

M. Roger Gervais, président, Motor Coach Canada inc.: C'est une association qui représente des propriétaires d'autocars et des Tours opérateurs à travers le pays. Nous avons environ 350 membres actifs dans notre association.

Le sénateur LaPierre: Est-ce des autocars nolisés?

M. Gervais: Ce sont des propriétaires, oui, comme vous dites, nolisés, et il y a aussi les intercity. On a aussi dans notre association ce qu'on appelle des «Tours Operators» qui font autre chose. Ce n'est pas nécessairement des propriétaires d'autocars, mais ils vendent des forfaits qui incluent le transport en autocar, les repas au restaurant et le gîte dans les hôtels.

[English]

Senator LaPierre: Do you get this rebate on the gasoline tax in Ontario?

Mr. Crow: Absolutely not.

[Translation]

Senator Biron: Are all fares charged by Quebec carriers set by the commission?

Mr. Girard: All carriers providing busing provided under license, whether an intercity transport license, urban license, airport license or charter license are required to submit their proposed fare schedule to the commission for review and authorization.

Senator Biron: The commission approves fares after reviewing the carrier's financial statements. Are these fares based on the carrier's assets available to the public or on the return on shareholders' equity?

Mr. Girard: In the charter busing industry, the process of applying for fares is fairly open. All the commission does is ensure that the fare spread serves the public interest.

As far as intercity busing services are concerned, the process of applying to the commission is much more stringent. Proposed discounts must be taken into account. If, after reviewing the proposed fare schedule, the commission finds the proposed fares too high and detrimental to the travelling public, it can impose new fares on the carrier. It does not resort to this course of action very often because it has the authority to review the carrier's financial statements. The risk to the carrier is therefore quite low.

If the commission does determine that the proposed fare schedule is unreasonable, it can ask to look at the carrier's financial statements and projections in order to ascertain if the carriers is profiting unduly from its license. If it finds that it is, the Commission can take corrective action.

Mr. Langis: The Transport Commission considers a carrier's revenue per kilometre based on the proposed fare.

As Mr. Girard just explained to you, if the commission determines that the carrier's pricing practices are abusive, or if, for example, the cost of living has increased on average by 1.8 per cent over the past three years, while the transportation price index has risen by about the same amount, whereas a carrier is applying for a 15 per cent fare increase, there is no doubt that the commission, acting like a good watchdog, will ask some questions and will most likely not approve this kind of fare increase in order to safeguard the public interest.

[English]

Senator Jaffer: I come from a country where there are buses and mini-vans, and those are not regulated. However, that is another question. Why can you not have two modes of

[Traduction]

Le sénateur LaPierre: Est-ce que vous bénéficiez de cette réduction de la taxe sur les carburants en Ontario?

M. Crow: Absolument pas.

[Français]

Le sénateur Biron: Est-ce que tous les tarifs des transporteurs au Québec sont fixés par la commission?

M. Girard: Tous les services de transport par autobus donnés en vertu de permis, permis de transport interurbain, permis urbain, permis aéroportuaire et permis nolisé sont obligatoirement soumis à la commission sur la base de grilles proposées par le transporteur, examinées et autorisées par la Commission ou corrigées par la commission.

Le sénateur Biron: Les tarifs accordés par la commission, les sont suivant les états financiers, est-ce que ces tarifs sont basés sur les actifs mis à la disposition du public et/ou sur le rendement sur l'avoir des actionnaires?

M. Girard: Dans le transport nolisé, le dépôt de tarifs sont relativement ouverts. On les appelle «en fourchette». La commission ne fait que s'assurer que ce sont des fourchettes raisonnables dans l'intérêt du public.

Dans le transport interurbain, ils sont déposés avec exactitude, y incluant les rabais proposés. Et si la commission, après un examen de la table proposée, considère qu'il y a abus et que c'est trop cher pour l'intérêt du public utilisateur, elle peut imposer d'autres tarifs que ceux suggérés. Elle le fait relativement peu puisqu'elle a le pouvoir d'examiner les états financiers. Les transports s'exposent peu à ce risque.

Si la commission juge que ces tarifs sont exorbitants, elle exige les états financiers et les analyses sur la base de savoir si l'entreprise tire actuellement un avantage indu des permis qui lui sont confiés. Si la commission considère que ce transporteur abuse de la situation, elle peut la corriger.

M. Langis: La base sur laquelle la Commission des transports va fonctionner va être surtout sur un revenu par kilomètre qui est demandé par le transporteur en fonction du dépôt de tarif qu'il fait.

Et, comme monsieur Girard vient de l'expliquer, si elle juge qu'il y a abus, par exemple, si l'augmentation du coût de la vie a été en moyenne de 1,8 p. 100 au cours des trois dernières années et que l'indice des prix au transport a été à peu près similaire et qu'un transporteur dépose une augmentation tarifaire de l'ordre de 15 p. 100, assurément la commission, en bon chien de garde, va poser des questions et fort probablement ne pas permettre une telle augmentation dans le but de protéger l'intérêt public.

[Traduction]

Le sénateur Jaffer: Je viens d'un pays où il y a des autocars et des minibus, et il n'y a pas de réglementation. Quoi qu'il en soit, c'est une autre histoire. Pourquoi ne pouvez-vous pas avoir deux

transportation? Why can you not run a big bus for the frequently used routes and mini-vans for the routes that are not so often used? Do you have that?

Mr. Langis: We do have that. There are many examples of carriers running smaller pieces of equipment to operate routes which are much less densely populated and which do not necessarily require a bigger piece of equipment. That being said, the type of motorcoaches that we use can be used for many years. We can easily use these coaches for 10 or 12 years by maintaining them and we will continue to have good results with them.

The problem with smaller equipment is that if you put a certain mileage on it on a yearly basis, after three or four years maximum, you will have to change the equipment. There are not necessarily gains to be made by having smaller pieces of equipment.

To answer your question directly, it is being done. Many carriers are using smaller units to provide their services.

Mr. Crow: As Mr. Langis said, in one of our recommendations to you, we would like the government to implement the definition of a bus. We think it is appropriate that a bus be defined. Does it matter to the consumer that much whether it's a motorcoach, a 35-passenger coach, a 47-passenger coach or 21-passenger coach? What is a bus? We should have that definition, especially for the clarification of safety regulations. We strongly urge you to accept that recommendation.

Another concern relates to the issue of fairness. There are vans operating this day between Montreal and Toronto, and Montreal and Ottawa, and Ottawa and Toronto that are outside the purview of any government. They have shaded windows so you cannot see how many passengers are inside. There are no markings on them. Some bus regulations define a bus as a vehicle with 10 passengers or more for safety reasons. If those passengers are not being transported for compensation, there is no requirement for any safety standards.

In the van accident you have all heard about, there was a number of people who spoke different languages. However, when they were asked if they had paid, they all said, "Oh, no. We're all brothers and sisters. We're all the same family going to Montreal." They did not even know each other's names, yet they were family.

There are ways that they get around the rules, senator, and we are rather concerned about that. If a "bus" is defined, and if fair, consistent enforcement is applied, then we will satisfy the consumer need from a safety point of view. We will satisfy the needs of the consumer.

Senator Jaffer: Where do you see the increase? What if what you are asking for happens and the vision is met, who do you think will use the bus more often?

Mr. Langis: Do you want four answers?

modes de transport? Pourquoi ne pas mettre de gros autocars sur les itinéraires les plus fréquentés et des minibus pour ceux qui les sont moins? Est-ce que vous le faites?

M. Langis: Nous le faisons. Il y a beaucoup d'exemples de transporteurs qui mettent sur la route de plus petits véhicules pour les itinéraires qui sont moins fréquentés et pour lesquels de plus gros véhicules ne sont pas nécessaires. Cela dit, le type d'autocars que nous utilisons peut être utilisé pendant des années. Ces autocars peuvent facilement durer 10 ou 12 ans en les entretenant correctement sans qu'il y ait aucune raison de s'en plaindre.

Le problème des véhicules plus petits c'est que si vous leur faites parcourir un certain nombre de kilomètres par an, après trois ou quatre ans au maximum, il faut les changer. Utiliser des véhicules plus petits n'est donc pas forcément un avantage.

Mais pour répondre directement à votre question, cela se fait. Beaucoup de transporteurs utilisent des véhicules plus petits pour ce genre de services.

M. Crow: Comme M. Langis vient de le dire, dans une de nos recommandations, nous disons que nous aimerions que le gouvernement donne une définition d'autocar. À notre avis, il importe de définir ce qu'on entend par autocar. Importe-t-il au consommateur que ce soit un autocar interurbain, un autocar de 35 places, un autocar de 47 places ou un autocar de 21 places? Qu'est-ce qu'un autocar? Il faudrait qu'il y ait une définition, surtout pour l'application des règles de sécurité. Nous vous demandons d'appuyer cette recommandation.

Il y a un autre problème au niveau de l'équité. Il y a des minibus qui font régulièrement le trajet entre Montréal et Toronto, Montréal et Ottawa et Ottawa et Toronto qui ne sont contrôlés par aucun gouvernement. Leurs vitres sont teintées pour qu'on ne voie pas combien il y a de passagers. Ils sont banalisés. Selon certains règlements, un autocar est défini comme un véhicule transportant un minimum de 10 passagers pour des raisons de sécurité. Si ces passagers ne sont pas transportés contre rémunération, les normes de sécurité ne s'appliquent pas.

Dans le minibus qui a eu un accident dont vous avez entendu parler, il y avait un certain nombre de gens qui parlaient plusieurs langues différentes. Cependant, quand on leur a demandé s'ils avaient payé, ils ont tous répondu: «Oh, non. Nous sommes tous frères et soeurs. Nous sommes tous de la même famille et nous allons à Montréal». Ils ne connaissaient même pas le nom des autres et pourtant ils disaient être de la même famille.

Ils trouvent toujours le moyen de tourner les règles, madame le sénateur, et cela est plutôt perturbant. Si autocar correspond à une définition et si les règles et les règlements sont appliqués de manière juste et constante du point de vue de la sécurité, le consommateur n'aura plus de souci à se faire. Les besoins du consommateur seront satisfaits.

Le sénateur Jaffer: Où trouverez-vous de nouveaux clients? Si ce que vous demandez se matérialise, qui d'après vous prendra plus souvent l'autocar?

M. Langis: Vous voulez quatre réponses?

The Chairman: Chacun son tour.

Mr. Crow: I believe we have to “exploit” a number of markets, and I use that word in a positive sense. As an industry, we have neglected or let transit take over the commuter market. We could do a lot there. Urban transit thinking seems to be: “Let’s jam as many people into a vehicle as we can and move them to a downtown area.” We would like the opportunity to motivate people to get out of their cars and into a commuter service, rather than force them. Transit seems to want to force people out of cars and into public transportation.

We believe in the commuter market. We can grow that significantly by showing on board a television show such as *Canada A.M.* or a news channel, and entertain passengers while they are travelling to downtown Montreal, Quebec or Toronto. We would like to be able to allow people to have a coffee and an orange juice on the way to work in the morning, but the transit authorities say that passengers cannot eat on our buses.

We think there’s a market that we could grow to the benefit of the public. We believe there is a business market that we can better attract, given the opportunity to compete fairly. There are too many incidents where we have to compete against subsidized government entities, and we cannot offer those services.

I will give you an example, if I might. A few years ago nobody would take a bus to a theatre. I will use the example of *The Phantom of the Opera*. It cost about \$100 for a ticket to go the theatre, but nobody would go by bus. That market was developed and it has grown significantly. In one month alone there were 630 motorcoach arrivals at *The Phantom of the Opera*. That clientele was not the traditional bus clientele. That was clientele that could afford a \$100 theatre ticket, a \$250 hotel room, and a \$70 dinner.

We grew that market. If we have the opportunity, we will expand that even more. We believe there is a tremendous potential for growth in a number of those markets. Others may want to add more, so I do not want to monopolize the conversation.

[Translation]

Mr. Langis: If we consider the reversal of the age pyramid, we see how baby boomers are nearing retirement. These individuals have more disposal income than previous generations and they will want to continue having fun and possibly keep travelling in groups.

To answer a question that was asked of several witnesses, I for one believe that these very same baby boomers, after living and working in large urban centres, will probably want to travel back to the region where they grew up, be it the Abitibi, the Gaspé or

La présidente: Chacun son tour.

M. Crow: Je crois qu’il y a un certain nombre de marchés à exploiter et j’utilise ce terme dans son sens positif. Notre industrie a négligé le marché du service de transport des banlieusards. Nous pourrions faire beaucoup mieux. La philosophie des responsables du transport urbain semble être: «Entassons le maximum de passagers par véhicule pour les transporter au centre-ville». Nous aimerions trouver les motifs incitant les gens à ne pas utiliser leurs propres véhicules et à choisir les transports en commun plutôt que de les y obliger. Généralement les responsables semblent vouloir obliger les gens à ne pas utiliser leurs voitures et à utiliser à la place les transports publics.

Nous croyons à ce marché. Nous pourrions attirer un plus grand nombre de passagers en diffusant sur des écrans de télévision des émissions comme *Canada A.M.* ou les émissions d’une chaîne d’information pendant le trajet jusqu’au centre-ville de Montréal, de Québec ou de Toronto. Nous aimerions pouvoir permettre aux gens de prendre un café et un jus d’orange pendant le trajet pour se rendre à leur travail le matin, mais les responsables des transports en commun interdisent à nos passagers de manger dans nos autocars.

Il y a un marché à saisir dont tout le monde profiterait. Il y a un marché que nous pouvons conquérir si on nous en laisse les moyens. Chaque fois que nous devons rivaliser avec des services subventionnés par les gouvernements, nous sommes sûrs de perdre.

Je vais vous donner un exemple, si vous le permettez. Il y a quelques années, personne ne prenait l’autocar pour aller au théâtre. Je vais citer l’exemple du *Fantôme de l’opéra*. Il en coûtait environ 100 dollars le billet pour aller voir le spectacle, mais personne n’y allait par autocar. Ce marché s’est développé et a connu une croissance importante depuis. Rien qu’en un mois, il arrivait 630 autocars au *Fantôme de l’opéra*. Cette clientèle n’était pas la clientèle traditionnelle des autocars. C’était une clientèle qui pouvait se permettre un billet de théâtre de 100 dollars, une chambre d’hôtel à 250 dollars et un dîner en ville à 70 dollars.

Nous avons exploité ce créneau. Si nous en avons le loisir, nous l’exploiterons encore plus. Nous croyons qu’un certain nombre de ces créneaux présentent un potentiel de croissance énorme. Mes collègues voudront peut-être ajouter quelque chose, je ne veux pas monopoliser la conversation.

[Français]

M. Langis: Si on regarde seulement le renversement de la pyramide d’âges, nos babyboomers sont sur le point de prendre leur retraite. Ce sont des gens qui, d’une part, ont beaucoup plus de ressources financières disponibles que les générations précédentes, il vont vouloir continuer d’avoir du plaisir et fort possiblement continuer de se déplacer en groupe.

D’autre part, pour répondre à une question qui a été posée à quelques intervenants, je suis de ceux qui croient que ces mêmes babyboomers vont probablement avoir le goût de retourner dans leur région d’origine, que ce soit l’Abitibi ou la Gaspésie ou

some other region of Canada. They will most certainly want to return home for a vacation, which will put increased pressure on transportation services.

This reversal of the age pyramid will impact the transportation industry as well as the make-up of tour packages or group travel packages, not to mention the fact that the number of people wanting to travel between rural and urban areas will increase.

I forgot to mention this earlier when I was answering one of Senator LaPierre's questions. One of the reasons for the alleged decline in intercity ridership is that intercity travel was once defined as a person travelling three kilometres away from a municipality.

Today, travellers in this category are included in the statistics for urban or suburban transportation systems. These systems are experiencing strong growth which is expected to continue over the next few years.

[English]

Mr. Gervais: There has been a great increase in motorcoach travel due to the increase of tourism in our country. Those tourists obviously arrive in Canada by plane or by other passenger vessels, and they all use motorcoaches.

As well, educational travel and senior travel have experienced tremendous growth over the last 15 or 20 years.

Mr. Crow: To follow up on a point made by Mr. Gervais. A number of studies show that a motorcoach on an overnight tour, more than one day, generates, on average, \$7,000 per day of revenue for hotels, food services, attractions, and so forth. In the major cities it is even higher than that.

At one of your earlier meetings you referred to the motorcoaches parked at Parliament Hill. Every one of those is generating \$7,000.00 per day for tourism and economic development. We think that is a pretty good contribution to the economy. We have to grow that market, and we can.

Senator Jaffer: Last week one of our witnesses talked about who uses buses. They told us it was normally people who have more time and less availability of funds, or lower income people. They said that statistics indicate that the increased increment will come from immigration, that is, more people coming from abroad to live here. As a national association, have you considered ways to encourage new immigrants to use busses? Do you have any projects or any programs to encourage new immigrants to use busses?

d'autres régions canadiennes, après avoir vécu et gagné leur vie dans les centres urbains plus importants. Ils vont certainement vouloir retourner prendre un peu de repos dans leur région d'origine, ce qui va entraîner davantage de besoins pour le transport de personnes qu'on en connaît aujourd'hui.

C'est un petit peu le renversement de la pyramide d'âges qui a des effets sur le transport ainsi que sur la composition de ces forfaits pour les touristes ou pour des groupes intéressés à se déplacer, en plus des gens qui ont à voyager entre les banlieues et les centre-villes.

Cela fait partie d'une des réponses que j'ai oublié de mentionner au sénateur LaPierre un peu plus tôt. Une des raisons du supposé déclin du transport interurbain de passagers, c'est qu'anciennement on définissait le transport interurbain de passagers comme étant un déplacement au-delà de trois kilomètres d'une municipalité.

Aujourd'hui, ceux qui ont à se déplacer au-delà de trois kilomètres d'une municipalité, sont comptés parmi les voyageurs ou les passagers qui sont transportés par les systèmes urbains ou suburbains. Ceux-ci sont en très forte croissance et vont continuer de l'être au cours des prochaines années.

[Traduction]

M. Gervais: L'augmentation du tourisme dans notre pays a suscité une forte augmentation des voyages en autocar. Ces touristes arrivent au Canada évidemment par avion ou par d'autres moyens, et ils empruntent tous l'autocar.

De même, les voyages éducatifs et les voyages des aînés ont connu une croissance énorme au cours des 15 à 20 dernières années.

M. Crow: Je vais reprendre une observation qu'a faite M. Gervais. Un certain nombre d'études démontrent qu'un autocar, dans un voyage de plus de 24 heures, plus qu'une journée, procure en moyenne 7 000 dollars en recettes pour les hôtels, les services d'alimentation, les attractions et autres. Dans les grandes villes, c'est encore plus que ça.

Lors de l'une de vos premières séances, vous avez mentionné les autocars qui sont garés sur la Colline du Parlement. Chacun génère des recettes de 7 000 dollars par jour pour le tourisme et le développement économique. Nous pensons que c'est une très bonne contribution à l'économie. Nous devons exploiter ce créneau et nous le pouvons.

Le sénateur Jaffer: La semaine dernière, l'un de nos témoins a parlé des usagers des autobus. On nous a dit qu'il s'agit normalement de personnes qui disposent de plus de temps et qui ont moins d'argent, ou si l'on veut, de personnes à plus faible revenu. On nous a dit que, d'après les statistiques, l'augmentation graduelle à venir du nombre d'usagers proviendra de l'immigration, c'est-à-dire du fait qu'un plus grand nombre de gens viendront de l'étranger pour s'établir ici. Votre association nationale a-t-elle envisagé des moyens d'encourager les immigrants à se servir de l'autobus? Avez-vous des projets ou des programmes qui encourageraient les immigrants à se servir de l'autobus?

Mr. Crow: Mr. Langis can answer with as it relates to scheduled services. We are currently offering a lot of charters that are ethnic or cultural based. They may be new immigrants to Canada or be part of, say, a Greek or Italian community. We have several charters to New York City from Toronto specifically for the Greek community. These are culture based. They are immigrant based.

The Chairman: M. Langis, vous voulez ajouter?

Mr. Langis: It would be more difficult for me, since I am from the scheduled bus industry segment, to answer that question, unless we had conducted a specific survey to find out exactly where people come from because, even though we are operated by a private company, it is a public service.

Senator Jaffer: Do you have pamphlets in different languages besides English and French going to senior citizen homes, for example in a Chinese senior citizen home? Do you try to attract people to this service across the country?

Mr. Langis: I do not know about the other companies, but I can talk about mine. We do provide information for different segments that we serve. Two of them are definitely the Asian community and the Spanish community. We produce information in languages used by those two cultures in a sufficient number. We can justify producing it in a sufficient number.

I am sure there are examples of this throughout Canada. I know that carriers here in Montreal serve, in particular, the Italian community. Others serve the Asian community. Depending of the types of communities that gather in one metropolitan area as compared to another, I am sure that there are carriers which are serving those communities well.

Mr. Crow: In Ottawa you have probably seen motorcoaches with different languages painted on the outside of them, perhaps Asian characters. We are not only supplying literature to them, the markings on the motorcoaches are in their languages.

Motor Coach Canada has a tour directory that is being distributed around the world. We are going to marketplaces in Europe and Asia and we are advertising and promoting what we can do in Canada.

Mr. Langis: I believe you were on the bus last night when we presented the video. That video is also available in Japanese.

Senator Jaffer: Mr. Girard, I want to say to you that I went to Chicoutimi on your bus and it was very pleasant. Thank you.

M. Crow: M. Langis peut vous répondre dans la mesure où cela concerne les services à horaire fixe. Nous offrons en ce moment toute une série de voyages en autocar nolisé qui ont une base ethnique ou culturelle. Il peut s'agir de nouveaux immigrants au Canada ou de personnes qui, par exemple, font partie de la communauté grecque ou italienne. Nous offrons plusieurs voyages nolisés à New York à partir de Toronto expressément à la communauté grecque. Il s'agit de voyages à base culturelle. Ces voyages s'adressent à une clientèle d'immigrants.

La présidente: Monsieur Langis, vous voulez ajouter quelque chose?

M. Langis: Il me serait un peu plus difficile de répondre à cette question étant donné que je suis du secteur de l'industrie où les autobus sont à horaire fixe, à moins que nous ayons effectué un sondage particulier qui nous permettrait de savoir exactement d'où viennent nos clients parce que, même si notre exploitant est une entreprise privée, il s'agit quand même d'un service public.

Le sénateur Jaffer: Avez-vous des brochures dans des langues différentes, à part l'anglais et le français, que vous adressez aux foyers de personnes âgées, par exemple à un foyer de personnes âgées chinoises? Essayez-vous d'attirer les gens partout au pays?

M. Langis: J'ignore ce que font les autres entreprises, mais je peux vous parler de la mienne. Nous fournissons en effet des informations aux divers secteurs que nous desservons. Chose certaine, nous desservons entre autres la communauté asiatique et la communauté hispanophone. Nous produisons des informations en quantité suffisante dans des langues que ces deux cultures utilisent. Nous pouvons justifier leur production en nombre suffisant.

J'ai la certitude qu'il y a d'autres exemples de cela partout au Canada. Je sais que des transporteurs ici à Montréal desservent en particulier la communauté italienne. D'autres desservent la communauté asiatique. Selon le type de communauté que vous retrouverez dans une région métropolitaine ou une autre, j'ai la conviction qu'il y a des transporteurs qui desservent ces communautés aussi.

M. Crow: Vous avez probablement vu à Ottawa des autocars portant des indications en différentes langues, des langues asiatiques par exemple. Non seulement nous leur donnons de la documentation dans leur langue, nous identifions également nos autocars de la même manière.

Motor Coach Canada distribue du matériel promotionnel dans le monde entier. Nous allons en Europe et en Asie pour faire de la publicité et de la promotion pour nos activités au Canada.

M. Langis: Je crois que vous étiez dans l'autocar hier soir lorsque nous avons fait passer notre film. Ce film est également disponible en japonais.

Le sénateur Jaffer: Monsieur Girard, je voulais simplement vous dire que je me suis rendue à Chicoutimi dans votre autocar et le voyage fut très agréable. Je vous remercie.

Senator Oliver: I want to follow up on questions put to you by Senator LaPierre on cross-subsidization. Everyone has talked in generalities about it, but can anyone give us some numbers which deal with the amount of cross-subsidization that takes place in Canada today in the provinces which deregulate?

Mr. Langis: I am probably in the best position to answer that. I had read in the proceedings of your last week's meeting that the question was raised, so I followed up on it. From the information I was able to gather, I can tell you that in Canada, on average, approximately 10 per cent of our revenues go into cross-subsidization. In my own network, about 12 per cent of our global revenues serve to cross-subsidize the unprofitable routes.

Senator Oliver: There are still hundreds of thousands of Canadians who are not serviced by any major mode of transportation. I am referring to people who live in rural areas. They do not have access to train service, boats, helicopters or anything. As you know, we trying to find ways to have buses service those people.

Before the four of you leave, I hope each of you will give us some concrete suggestions about how the busing industry can help service those people who are unserved now.

I live on a farm in rural Nova Scotia where several seniors do not have cars and trucks. They would have to travel 25 to 30 kilometres to get to a major hospital or a drugstore. How can they have access to good public transportation?

[Translation]

Mr. Girard: The Quebec Department of Transport currently subsidizes paratransit services to the tune of \$70 million. Mini-buses are specially outfitted to carry passengers with physical disabilities. Kéroul talked about paratransit services this morning.

Quebec's Department of Education subsidizes school busing across the province. Bus operators provide public transport services across the provinces, as do taxis. Two years ago, the provincial Department of Transport funded a number of regional pilot projects in an effort to mobilize regional leaders to provide school busing, paratransit, intercity busing and taxi services using resources that have already been invested in the region.

These pilot projects are still under way. Working with the minister responsible for the regions, the Department of Transport announced in December that it would be allocating \$2 million a year over the next five years to upgrade regional services. The

Le sénateur Oliver: Je voudrais poursuivre la série de questions qui vous ont été posées par le sénateur LaPierre à propos de l'interfinancement. Tout le monde jusqu'à présent en a parlé de façon générale, et j'aimerais savoir si quelqu'un ne pourrait pas nous chiffrer le montant de l'interfinancement qui existe actuellement au Canada dans les provinces déréglementées.

M. Langis: C'est sans doute moi qui suis le mieux placé pour répondre à cette question. J'ai lu dans le compte rendu de votre réunion de la semaine dernière que cette même question y avait été abordée, et j'ai donc fait mes petites recherches. D'après ce que j'ai pu trouver, je puis vous dire qu'en moyenne, au Canada, 10 p. 100 environ de notre chiffre d'affaires sert à l'interfinancement. Chez nous, 12 p. 100 environ de notre chiffre d'affaires total nous permet de subventionner les liaisons non rentables.

Le sénateur Oliver: Il reste des centaines de milliers de Canadiens qui n'ont accès à aucun mode de transport organisé, et je pense ici aux gens qui vivent dans les régions rurales. Ils n'ont ni train, ni bateau, ni hélicoptère, ni quoi que ce soit d'autre. Comme vous le savez, nous essayons de trouver le moyen d'offrir à ces gens des services d'autocar.

Avant que vous nous quittiez tous les quatre, j'espère que chacun d'entre vous pourra nous offrir des suggestions concrètes sur la façon dont l'industrie de l'autocar pourrait venir en aide à tous ces gens qui sont actuellement privés de tout moyen de transport en commun.

J'habite une ferme située dans une région rurale de la Nouvelle-Écosse où je connais plusieurs personnes âgées qui n'ont ni voiture, ni camion. Elles doivent faire 25 ou 30 kilomètres si elles doivent aller à l'hôpital ou à une pharmacie. Comment parvenir à donner à ces gens-là un mode de transport en commun satisfaisant?

[Français]

M. Girard: Le ministère des Transports du Québec finance, actuellement, le transport adapté pour 70 millions de dollars. Ce sont des minibus transformés pour aider au transport des personnes avec des limitations. Les représentants de la compagnie Kéroul en a certainement parlé ce matin.

Le ministère de l'Éducation du Québec finance des autobus scolaires à la grandeur du territoire québécois. Sur le territoire québécois des entreprises de transport par autobus offrent le transport en commun. Des taxis sont disponibles à peu près à la grandeur du territoire. Et, il y a maintenant deux ans, le ministère des Transports du Québec a financé des projets-pilotes régionaux pour que des leaders régionaux mobilisent du transport écolier, du transport adapté, un transporteur interurbain et des transporteurs par taxi pour qu'il y ait une offre globale non pas d'un transport spécialisé, mais d'une offre globale de transport public à partir de ce qui est déjà investi dans la région.

Ces projets-pilotes sont encore en cours. Le ministère du Transport du Québec, en collaboration avec le ministre des régions, a rendu public en décembre qu'ils vont contribuer 2 millions de dollars par année pendant les cinq prochaines années

subsidies will be awarded to municipal leaders, not to the carriers.

Local leaders will be responsible for pooling existing services with a view to providing public transport services. To this end, regional governments will receive subsidies from the Quebec provincial government.

When such matters are discussed, the reference is almost to regions without any public transit services. Specialized services may be available, but there are no services for the general public. The terms of the agreements have yet to be announced but once things move forward, we will begin to see some regional services in place, with the goal of moving people to the corridor indicated on the map. Realistically, we are looking at one to two years before we begin to see results in certain areas. However, within the next few years, as a result of government funding, once neglected regions will begin to receive transit services.

[English]

Senator Oliver: That is an excellent answer. Is it \$2 million dollars to start?

Mr. Girard: Yes, per year, for the next five years.

Mr. Langis: I cannot find a better answer to give you.

Mr. Crow: I will add another component. We would like to see, and more than just in Ontario, a commitment or at least a signal from government that we should invest in adding services. We have had too many instances where we have invested in a service, added it on, and government enters brings in subsidized competition. For example, in Ottawa we had a carrier that wanted to transport people from a rural area into Ottawa, and every time he used the "Buses Only" lanes in Ottawa, he was charged. He could not use those lanes in Ottawa. That also happens elsewhere.

We have experienced too many incidents where we have added new services and a government at some level or another, municipal, provincial or Federal, will add a service to compete against us. In Toronto Greyhound and Coach Canada were prepared to put \$20 million into a new bus terminal. The city stepped in and would not allow us to do that. We have to stay in the existing bus terminal. We can't move to Union Station.

I understand that someone gave evidence in Ottawa to the effect that the bus companies are moving to be part of the VIA Station in Toronto. That is absolutely incorrect. The government has said that we have to stay at the existing terminal, away from Union Station.

aux services régionaux, afin de mettre en place des services là où il n'y a pas. Ces subventions seront versées aux leaders municipaux et non pas aux transporteurs.

Ces leaders locaux auront la responsabilité de mettre en commun les services déjà existants, de faire que soit offert à partir de cette base un service de transport en commun public. Et, pour ce faire ils pourront compter sur une subvention du gouvernement du Québec au gouvernement régional.

Lorsque de telles expériences sont discutées ou sont expérimentées, on est à peu près partout dans les endroits où il n'y a pas d'offre de transport en commun au public en général. Il y a des services spécialisés, mais il n'y en a pas au public en général. Les modalités contractuelles ne sont pas encore connues, mais lorsque ce service sera annoncé, on commencera à voir poindre du développement de services régionaux pour amener ces gens au corridor que nous voyons ici sur la carte. L'horizon est de un à deux ans avant que, concrètement, on ait des résultats dans certains lieux, mais on peut imaginer que d'ici quelques années, les lieux non desservis, grâce à des fonds publics, seront enfin desservis.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Cette réponse est excellente. Il s'agit de 2 millions de dollars pour commencer?

M. Girard: Oui, 2 millions de dollars par an pendant les cinq prochaines années.

M. Langis: Je ne parviens pas à trouver une meilleure réponse à vous donner.

M. Crow: Je vais ajouter un autre élément. Nous aimerions voir, pas seulement en Ontario, un engagement ou à tout le moins un signal de la part du gouvernement qui préconiserait de nouveaux investissements de notre part pour augmenter les services. Il est arrivé trop souvent, après que nous ayons investi dans tel ou tel service et que nous l'ayons augmenté, que le gouvernement intervienne en nous opposant un concurrent subventionné. Par exemple à Ottawa, il y a eu un exploitant qui voulait assurer le transport des voyageurs entre une région rurale et Ottawa, mais chaque fois que ses autocars utilisaient les voies réservées aux autobus urbains, il recevait une contravention. À Ottawa, il ne pouvait pas utiliser ces voies réservées. Le même genre de chose se produit ailleurs également.

Trop souvent, une fois que nous ajoutons un nouveau service, une administration quelconque, municipale, provinciale ou fédérale, intervient pour nous opposer un concurrent. À Toronto, Greyhound et Coach Canada étaient prêts à investir 20 millions de dollars pour construire une nouvelle gare routière. La ville est intervenue pour s'y opposer. Nous devons donc continuer à utiliser la gare routière actuelle et nous ne pouvons pas nous installer à Union Station.

Si je me souviens bien, quelqu'un est venu vous dire à Ottawa que les compagnies d'autocars se préparaient à s'installer à la gare VIA à Toronto. Rien n'est moins vrai. Le gouvernement a déclaré que nous devons rester à la gare routière actuelle, et que nous ne pouvions pas nous installer à Union Station.

If government could give us some commitment, some signal that they want us to invest in our industry, we would love to do that. We will provide those services. In rural Canada we are the only industry that can provide that service, and we want to do it. We are in business. Give us the ability to do it.

Mr. Gervais: I agree with everything that has been said by my association confreres.

[*Translation*]

The Chair: Messrs. Crow, Langis, Gervais and Girard, thank you very much for your presentations and answers. We get the feeling that everyone is pleased with the situation and that everyone is making a healthy profit.

Mr. Langis: If the industry were not profitable, we would not be here today and we would not have survived for so long.

With your permission, we would like to make a few closing remarks.

Mr. Gervais: Madam Chairman, in conclusion, our respective associations would like to emphasize the following points:

[*English*]

One, our four associations have arrived at a common position on major issues.

Two, our industry is not homogenous, since it applies different sectors of activities such as charter motorcoaches, schedule line run carriers, transit, sightseeing, and tour operators, as well as shuttle services, which must all be taken into consideration in this government's decision process.

Three, charter motorcoach carriers transport 35 million people or more. Some come to Canada for sports events or demonstrations, some are tourists from abroad who arrive by plane or passenger vessels, and that greatly stimulates our tourism industry. Therefore, whatever action the government takes, it must be uniform with scheduled and charter services so that everybody operates under the same rules.

Four — and this is my opinion — I find it sad that we should be talking about the past when we should be addressing the the future. I would refer to the brief document on the decline of the intercity bus industry.

Five, the different parts of our beautiful nation's territorial differences must be equated in the national matrix.

Si le gouvernement pouvait nous donner un engagement, un signal quelconque comme quoi il voudrait que nous investissions dans notre propre secteur, nous le ferions avec énormément de plaisir. Nous offrirons ces services. Dans les régions rurales, nous sommes les seuls à pouvoir offrir un service de transport, et nous voulons le faire. Nous sommes en affaires. Donnez-nous les moyens de le faire.

M. Gervais: Je suis d'accord avec tout ce qui a été dit par mes confrères.

[*Français*]

La présidente: Messieurs Crow, Langis, Gervais et Girard, je vous remercie infiniment de vos prestations et de vos réponses. On a l'impression que tout le monde est heureux, tout le monde va bien et tout le monde fait beaucoup d'argent.

M. Langis: Si l'industrie n'était rentable, nous ne serions pas devant vous aujourd'hui, et elle n'aurait pas passé à travers les différentes décennies.

Si vous nous permettez, madame la présidente, on aimerait vous présenter quelques commentaires en conclusion.

M. Gervais: Madame la présidente, il est important de conclure notre exposé conjoint des associations respectives les points suivants:

[*Traduction*]

D'abord, nos quatre associations se sont entendues sur une position commune dans les principaux dossiers.

En second lieu, notre industrie n'est pas homogène étant donné qu'elle couvre différents secteurs d'activités comme les autocars nolisés, les transporteurs réguliers, le transport en transit, les autocars d'excursion et les voyageurs, de même que les services de navette, toutes choses qui doivent être prises en ligne de compte dans le processus décisionnel du gouvernement.

En troisième lieu, les autocars affrétés transportent 35 millions de gens ou plus. Certains viennent au Canada pour assister à des rencontres ou à des manifestations sportives, d'autres sont des touristes étrangers qui arrivent par avion ou par bateau, et tout cela représente un stimulus considérable pour l'industrie du tourisme. Par conséquent, peu importe ce que le gouvernement fait, il faut qu'il le fasse de façon uniforme en intégrant les services réguliers et les services affrétés afin que les mêmes règles s'appliquent à tout le monde.

En quatrième lieu, et c'est mon avis personnel — je trouve regrettable que nous soyons contraints de parler du passé alors que nous devrions penser à l'avenir. Je vous renvoie à ce sujet au petit document concernant le déclin du transport interurbain par autocar.

Cinquièmement, les différentes composantes des différences territoriales de notre beau pays doivent être prises en compte dans le modèle national.

Finally, we sincerely ask that you accept the set of six basic principles that Mr. Langis mentioned and the recommendations that we have put forward in our position paper.

[*Translation*]

The Chairman: Thank you, Mr. Gervais.

Mr. Langis: The claim that our industry is in the throes of a terrible decline is false. This begs the question as to whether different data collection methods are needed. We made the effort of presenting a paper which may not provide all of the answers. However, the truth lies somewhere between our account of the facts, and what you may have heard from others.

In terms of moving people, we are not the problem. Rather, we would like to think that we are part of the solution for the future, given that our mode of transportation is flexible, economical and cost effective.

[*English*]

In terms of policy development, we believe that governments should make choices based on principles and goals that are the product of consultation with all major stakeholders, including carriers, but most importantly, the travelling public from the different regions of the country.

Based on our experience of the industry, we have suggested six principles to you. We will let you have a look at it and then make your own recommendations.

[*Translation*]

Summing up, our association was very much in favour of the government holding hearings of this nature so that our industry's role in the field of public transportation in Canada would be clarified once and for all. We also hope as a group that any future role we may be called upon to play will also be clearly defined.

Canada has its own unique geographic and socio-economic features. We urge you in the course of your proceedings to meet with as many industry stakeholders as possible, as you are doing today, because they stand to be the most deeply affected by your recommendations to the minister. Indeed, you must not lose sight of this fact as you go about your work.

[*English*]

The Chairman: Senators, we will meet again tomorrow morning in Halifax.

The committee adjourned.

Enfin, nous vous demandons sincèrement de bien vouloir accepter les six principes fondamentaux mentionnés par M. Langis ainsi que les recommandations que nous avons formulées dans notre énoncé de position.

[*Français*]

La présidente: Merci, monsieur Gervais.

M. Langis: La prémisse selon laquelle notre industrie souffre d'un déclin épouvantable est probablement une prémisse qui vous a été faussement présentée. On doit s'interroger sérieusement sur les différentes méthodes de cueillette de données. On a pris le temps de vous soumettre un document qui n'a pas nécessairement la réponse exacte, mais on pense que la vérité se situe entre ce qui vous a été présenté et ce que nous vous avons présenté.

Cela dit, en matière de transport des personnes, nous ne sommes pas le problème, mais nous croyons plutôt qu'on fait partie de la solution pour l'avenir parce que notre mode de transport est flexible, économique et rentable.

[*Traduction*]

S'agissant de l'élaboration d'une politique, notre position est que les gouvernements devraient faire des choix en fonction de principes et d'objectifs qui soient la résultante de consultations avec tous les principaux intervenants, y compris les transporteurs, mais, ce qui est le plus important encore, avec le public voyageur des différentes régions du Canada.

Forts de l'expérience que nous avons acquise dans notre industrie, nous vous avons proposé six principes. Nous allons vous laisser y jeter un coup d'oeil après quoi vous n'aurez plus qu'à faire vos propres recommandations.

[*Français*]

En terminant, nous voulons que vous sachiez que notre regroupement a fortement insisté pour que ces audiences aient lieu afin que le rôle que joue présentement notre industrie dans la mobilité des personnes au Canada soit pour une fois clarifié. Et, l'on souhaite collectivement faire en sorte que le rôle qu'on jouera dans l'avenir soit bien défini.

Le Canada a des caractéristiques géographiques et socio-économiques qui lui sont propres. Nous vous invitons, au cours de vos travaux, à rencontrer le plus grand nombre possible d'intervenants, comme vous l'avez fait aujourd'hui d'ailleurs, puisqu'ils seront les plus touchés par les recommandations que vous transmettez au ministre. C'est, selon nous, cet élément qu'il ne faut surtout pas perdre de vue au cours de l'exercice.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous nous réunirons demain matin à Halifax.

La séance est levée.

From the Quebec Bus Owners Association:

Romain Girard, Executive Vice-President.

From Motor Coach Canada Inc.:

Roger Gervais, President.

From the Canadian Bus Association:

Sylvain Langis, President.

From the Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, President.

De l'Association des propriétaires d'autobus du Québec:

Romain Girard, vice-président exécutif.

De Motor Coach Canada Inc.:

Roger Gervais, président.

De l'Association canadienne de l'autobus:

Sylvain Langis, président.

De l'Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, président.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada – Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES:

Morning meeting:

From Intercar:

Hugo Gilbert, Director General;
Romain Girard, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners
Association.

From Kéroul:

André Leclerc, Director General;
Johanne St-Martin, Transport-Development Assistant.

From Solidarité rurale du Québec:

Jean-Pierre Fournier, member of the executive;
Anne-Marie Rainville, Director of Public Affairs.

Afternoon meeting:

From Transport 2000 Quebec:

Normand Parisien, Director, Coordinator;
Richard Beaulieu, Researcher, Transportation Economics.

*From the Conseil régional de développement de l'Abitibi-
Témiscamingue:*

André Brunet, Member of the Executive Council;
Martine Rioux, Development Officer.

(Continued on previous page)

TÉMOINS:

Séance du matin:

D'Intercar:

Hugo Gilbert, directeur général;
Romain Girard, vice-président exécutif, Association des
propriétaires d'autobus du Québec.

De Kéroul:

André Leclerc, directeur général;
Johanne St-Martin, adjointe au développement-transport.

De la Solidarité rurale du Québec:

Jean-Pierre Fournier, membre de l'exécutif;
Anne-Marie Rainville, directrice des affaires publiques.

Séance de l'après-midi:

De Transport 2000 Québec:

Normand Parisien, directeur coordonateur;
Richard Beaulieu, chercheur en économie des transports.

Du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue:

André Brunet, membre du Conseil exécutif;
Martine Rioux, agente de développement.

(Suite à la page précédente)