



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

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

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, March 26, 2002

Le mardi 26 mars 2002

Issue No. 25

Fascicule n° 25

Ninth and tenth meetings on:
The examination of issues facing the
intercity busing industry

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

WITNESSES:
(*See back cover*)

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)

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
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

**Membres d'office*
(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

CALGARY, Tuesday, March 26, 2002
(40)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m., in Calgary, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson, 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 of 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 the Department of Transport — Alberta:

Peter Dawes, Senior Policy Advisor, Passenger Transportation;

Wayne Lilley, Manager, National Safety Code and Operating Authority.

From the Greyhound Canada Transportation Corporation:

Roger Pike, Senior Vice President, Operations Canada;

Brad Shephard, Director, Pricing and Scheduling.

From the Internal Trade Secretariat:

Andre Dimitrijevic, Executive Director.

At 10:15 a.m., the committee suspended.

At 10:30 a.m., the committee resumed.

The witnesses from the Department of Transport — Alberta, the Greyhound Canada Transportation Corporation and the Internal Trade Secretariat, made a presentation and answered questions.

The Department of Transport — Alberta, the Greyhound Canada Transportation Corporation and the Internal Trade Secretariat submitted a brief.

At 11:50 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

CALGARY, le mardi 26 mars 2002
(40)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson, Oliver et Phalen (7).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche, 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 examine les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*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:

Du ministère des Transports — Alberta:

Peter Dawes, conseiller principal en politiques, Transport des voyageurs;

Wayne Lilley, gestionnaire, Code national de sécurité et Exploitation.

De Greyhound Canada Transportation Corporation:

Roger Pike, premier vice-président, Opérations Canada;

Brad Shephard, directeur, Établissement des prix et ordonnancement.

Du Secrétariat du commerce intérieur:

Andre Dimitrijevic, directeur exécutif.

À 10 h 15, le comité suspend la séance.

À 10 h 30, le comité reprend la séance.

Les représentants du ministère des Transports (Alberta), de Greyhound Canada Transportation Corporation et du Secrétariat du commerce intérieur font une déclaration et répondent aux questions.

Le ministère des Transports (Alberta), Greyhound Canada Transportation Corporation et le Secrétariat du commerce intérieur soumettent un mémoire.

À 11 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

CALGARY, Tuesday, March 26, 2002
(41)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:05 p.m., in Calgary, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson, 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: 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.*)

WITNESS:

From the Transport Institute:

Professor Barry E. Prentice, Director.

The witness from the Transport Institute made a presentation and answered questions.

The Transport Institute submitted a brief.

At 13:50 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

CALGARY, le mardi 26 mars 2002
(41)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 05 à Calgary sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson, 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'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocars. (*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.*)

TÉMOIN:

Du Transport Institute:

Le professeur Barry E. Prentice, directeur.

Le témoin du Transport Institute fait une présentation et répond aux questions.

Le Transport Institute remet un mémoire.

À 13 h 50, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

CALGARY, Tuesday, March 26, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

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

[*English*]

The Chairman: On behalf of committee members, I should like to welcome our witnesses and observers to public hearings here in Calgary of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. The subject of our hearings is the committee's special study on intercity buses.

We have already heard from the public and others in Ottawa, Montreal, Halifax, and Vancouver, where we were yesterday, and we will be in Toronto tomorrow.

We already have some information about travel between Calgary and Edmonton. However, I am sure that there are issues of concern throughout the province, issues similar to those we have heard elsewhere: declining populations in small communities; an overall aging population; and the need for public transportation to give older citizens access to healthcare and to give youth access to employment opportunities.

In addition, we expect to hear from witnesses from the other Prairie provinces while we are here.

The federal Minister of Transport asked this committee to undertake this study. We started our work at the end of last year, and we will report the results of our study to the Senate before the end of 2002.

In our research, we have benefited from numerous commissions and studies on the topic undertaken both federally and provincially, as well as reports from foreign countries.

However, essential to our study is hearing what the people have to say, and that is why we are here today.

Occasionally in transportation studies, it is possible for those inquiring to get caught up in the operational problems — or even in the details of the equipment — of a carrier or to get caught up in the merits of different regulatory regimes, before fully understanding what the users of the service actually want.

The primary responsibility of our inquiry in our view is to understand the wants and needs of the user of intercity bus service, what the economists would call the demand side. After all, that is what the carriers are there for — to serve the users. We believe that if that demand side is understood, designing responsive service and appropriate regulation may become more straightforward.

TÉMOIGNAGES

CALGARY, le mardi 26 mars 2002

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

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

[*Traduction*]

La présidente: Au nom des membres du comité, je souhaite la bienvenue aux témoins et aux observateurs présents aux audiences publiques que tient à Calgary le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nos audiences portent sur le transport interurbain par autocar.

Nous avons entendu des citoyens et d'autres intervenants à Ottawa, Montréal, Halifax et Vancouver, où nous étions hier. Nous serons à Toronto demain.

Nous sommes déjà au courant de la situation du transport entre Calgary et Edmonton. Cependant, je suis sûre que la province fait face probablement à des problèmes analogues à ceux qui nous ont été signalés ailleurs: populations déclinantes dans les petites collectivités; vieillissement général de la population; nécessité d'offrir des services de transport en commun pour faciliter l'accès des aînés aux établissements de soins et permettre aux jeunes de tabler sur les perspectives d'emploi.

De plus, nous devrions entendre les témoignages des représentants des autres provinces des Prairies pendant notre séjour ici.

Le ministre fédéral des Transports a demandé au comité d'entreprendre cette étude. Nous avons entamé nos travaux à la fin de l'année dernière et nous transmettrons les résultats de notre étude au Sénat avant la fin de 2002.

Nous avons tiré profit des travaux de nombreuses commissions, des études réalisées par le gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux sur le sujet, ainsi que des rapports produits à l'étranger.

Cependant, il est essentiel que, dans le cadre de notre étude, nous entendions la position du public. Voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Dans les études sur les transports, il arrive que ceux qui font enquête se laissent prendre par les problèmes opérationnels — ou même par les questions d'équipement — d'un transporteur, ou encore qu'ils s'attachent aux avantages de 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 et les besoins des usagers du transport par autocar, ce que les économistes appellent la demande. Après tout, servir les passagers est la raison même de l'existence des transporteurs. Nous croyons 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.

Because of time constraints, we have not always been able to group our witnesses together as users, carriers and regulators, but I think that this is the most useful way in which to consider the testimony we will hear today. Concerns over equipment, business competition and administrative priorities, et cetera, should always be put to this test: "What do the users want?"

Before we hear from our first witness, I will say a few words to review why we have been asked to study intercity buses.

The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode can go virtually everywhere, it is environmentally friendly and, traditionally, it has been inexpensive.

There are several possible explanations for the decline. It could be that people are better off than before, are travelling more by automobile; it could be that more people are living in big cities; it could be that there is too much government regulation or that the regulation varies too much from one province to another.

This is what we hope to find in the days and months to come.

We will hear this morning from the Alberta Department of Transport. We are very pleased that the department accepted our invitation to appear before the committee. We have not been successful in other provinces.

Please proceed.

Mr. Peter Dawes, Senior Policy Advisor, Passenger Transportation, Alberta Department of Transport: I, too, should like to welcome all of the many members to Alberta. I should also like to bring greetings from our minister, the Honourable Ed Stelmach, who is the Minister of Transportation. We will be presenting this document on his behalf today.

We provided a copy of our presentation to committee staff, along with a translation of the executive summary. I trust that is sufficient. We have some additional copies here, should anybody like one.

I should like to start by saying that the Department of Transportation appreciates this opportunity to provide its views and information on the bus system in Alberta. Our interest in this goes back a fair amount of time now. We conducted a comprehensive review of scheduled bus regulatory policy in 1994, in cooperation with the bus companies, communities, Motor Transport Board and other stakeholders.

We, too, are concerned about the long-term viability of scheduled intercity bus services in the province. At the time, there were indications that the federal government was seriously considering deregulating extra-provincial bus services. Our province has a long-time position in being in favour of transport deregulation in all modes. At the time, there was a

Comme le temps presse, nous n'avons pas toujours pu regrouper les témoins par catégorie: usagers, transporteurs et organismes de réglementation. Cependant, je pense que c'est la façon la plus commode d'envisager les témoignages que nous entendrons aujourd'hui. Les préoccupations concernant le matériel, la concurrence, les priorités administratives, et cetera, devraient toujours être examinées en fonction du critère suivant: «Que veut l'usager?»

Avant d'entendre le premier témoin, je résumerai pourquoi on nous a demandé une étude du transport par autocar.

Le coeur du problème, c'est que la clientèle du transport par autocar est en diminution constante depuis plusieurs dizaines d'années. Ce déclin est inquiétant parce que l'autocar est un élément important du système de transport en commun. L'autocar peut aller à peu près partout; il est écologique; par le passé, il était peu coûteux.

Voici quelques explications possibles du déclin. Il se peut que la population soit plus riche qu'avant et voyage davantage en voiture; il se peut qu'on vive davantage dans les grandes villes; il se peut que la réglementation gouvernementale soit trop lourde ou qu'elle varie trop d'une province à l'autre.

Voilà ce que nous chercherons à découvrir dans les jours et les mois qui viennent.

Ce matin, nous allons entendre le ministère des Transports de l'Alberta. Nous sommes heureux que le ministère ait accepté de comparaître devant le comité. Nous n'avons pas eu autant de chance dans d'autres provinces.

La parole est à vous.

M. Peter Dawes, conseiller principal en politiques, Transport des voyageurs, ministère des transports de l'Alberta: Je tiens à mon tour à souhaiter aux membres du comité la bienvenue en Alberta. Je profite de l'occasion pour vous transmettre les salutations de l'honorable Ed Stelmach, ministre des Transports. C'est en son nom que nous allons vous présenter le document préparé.

Nous avons fourni aux membres du personnel du comité une copie de notre mémoire de même que la traduction du résumé. J'espère que cela vous suffira. Au cas où vous en auriez besoin, nous avons apporté avec nous certaines copies additionnelles.

D'entrée de jeu, je tiens à souligner que le ministère des Transports est heureux de l'occasion qui lui est donnée de faire connaître ses vues et de fournir des renseignements sur le réseau de transport par autocar de l'Alberta. Notre intérêt pour cette question ne date pas d'hier. En 1994, nous avons réalisé une étude exhaustive de la politique réglementaire des services de transport par autobus en coopération avec les sociétés d'autocars, les collectivités, le Motor Transport Board et d'autres intervenants.

Nous nous préoccupons également de la viabilité à long terme des services de transport interurbain dans la province. À l'époque, des indices laissaient croire que le gouvernement fédéral envisageait sérieusement de déréglementer les services extraprovinciaux. Depuis longtemps, notre province est en faveur de la déréglementation de tous les modèles de transport.

strong determination on behalf of our government to reduce regulatory burden on all Albertans. That was the backdrop for our review.

Our two main concerns are that Alberta have a top-class, accessible transportation system, capable of meeting the needs of this new century; and second, that we have a role in regulating this form of transportation through the Motor Transport Board.

When we started our review, Greyhound and Pacific Western Transportation — Red Arrow — were providing an excellent service to Albertans, and they continue to do that. We estimate that 95 per cent of our towns, 80 per cent of our villages and all of our cities were being served then, and still are, almost a decade later.

The main concern was that there had been a large drop in traffic during the preceding decade, and it sounds as though the committee is well aware of that.

The reasons we found for that decline were the state of the economy at that time, recent fare increases, widespread use of the automobile — and in Alberta the light truck is very much a factor in this; it is not just the automobile. There were structural changes of course going on in Alberta communities at that time.

Greyhound and Red Arrow continue to provide excellent service in this province. The rural routes are probably still a substantial financial drain, on Greyhound, in particular, which has been cross-subsidized by profits on other parts of their business.

We took part in the Canadian Intercity Bus Task Force in 1995. It was organized by Transport Canada. I will not go into the details here. I am sure the committee community is aware that the task force failed to develop a consensus at that time, and I guess that is why we are still in this process now.

Our paper describes our regulatory process here in Alberta and ends by attempting to answer the 20 questions that the committee posed in its discussion paper.

I will just quickly say that we continue to be regulated in Alberta both for safety and on an economic basis. We have streamlined the system considerably, though, in order to reduce the burden on the bus companies in particular. We still regulate from the point of view of public need and convenience where scheduled service is concerned.

Where charter is concerned, we have deregulated totally within the province. There are no more restrictions on where a charter can operate from; however, a charter company has to meet the

À l'époque, notre gouvernement était fermement déterminé à réduire le fardeau réglementaire imposé à l'ensemble des Albertains. C'est dans ce contexte que nous avons procédé à notre examen.

Nos deux principales préoccupations sont les suivantes: l'Alberta dispose d'un réseau de transport accessible de premier plan adapté aux besoins du siècle nouveau et le gouvernement joue un rôle dans la réglementation de cette forme de transport par l'entremise du Motor Transport Board.

Quand nous avons amorcé notre examen, deux entreprises Greyhound et Pacific Western Transportation — Red Arrow — fournissaient d'excellents services aux Albertains, et elles continuent de le faire. Nous pensons que 95 p. 100 de nos petites villes, 80 p. 100 de nos villages et la totalité de nos villes étaient alors desservies, et, près d'une décennie plus tard, le demeurent.

La principale inquiétude venait du fait que, au cours de la décennie précédente, le nombre de passagers avait connu une diminution marquée, ce dont les membres du comité semblent bien informés.

Les raisons que nous avons mises au jour pour expliquer le déclin étaient les suivantes: l'état de l'économie à l'époque, les augmentations salariales récentes et l'utilisation généralisée de l'automobile — en Alberta, il n'y a pas que l'automobile, et le camion léger est un facteur très important. À l'époque, les collectivités de l'Alberta subissaient des changements structurels.

Greyhound et Red Arrow continuent d'offrir d'excellents services dans la province. Il est probable que les circuits ruraux entraînent toujours une ponction financière importante, sur Greyhound en particulier qui a utilisé les profits réalisés dans d'autres secteurs d'activité pour aider à financer ses services.

En 1995, nous avons pris part aux travaux du Groupe de travail canadien sur les autocars. C'est Transports Canada qui était à l'origine de la démarche. Je n'entrerai pas ici dans les détails. Je suis certain que les membres du comité savent que le groupe de travail n'est pas parvenu à dégager un consensus, et je suppose que c'est ce qui explique que nous sommes aujourd'hui toujours aux prises avec cette question.

Dans notre document, nous décrivons la procédure réglementaire en vigueur en Alberta et nous concluons en tentant de répondre aux 20 questions posées par le comité dans son document de travail.

J'ajoute brièvement que nous continuons de réglementer l'Alberta sur le plan de la sécurité et de l'économie. Nous avons considérablement rationalisé le système de réglementation, cependant, afin de réduire le fardeau, en particulier pour les sociétés d'autocar. Nous continuons de réglementer le service à horaire fixe du point de vue des besoins et de la commodité des utilisateurs.

En ce qui concerne les autocars nolisés, nous avons procédé dans la province à une déréglementation complète. On n'impose plus de restrictions en ce qui concerne le siège social des services

safety requirements. The only regulation now with the charter involves out-of-province companies that wish to operate here, and that is purely a defensive stance at this time.

With respect to bus parcel express, Alberta does not regulate that at all, on the grounds that bus parcel express has enough trouble competing with all the courier companies.

We have attempted to ease entry into the business to some extent. For example, if a company wishes to provide an intercity service to one of our airports, our position, as transmitted to the Motor Transport Board, is that they should be allowed to do so if the airport operator wants that service to go there. In other words, they know far better than the Government of Alberta their needs, and they should be the ones to make that decision. That is an example of how we open things up within the bounds of a continuing public aid and convenience system.

Turning to rural services, our view is that the main routes should continue to be provided by the larger bus companies but that there are a number of alternatives that can be used to provide service on lower volume routes. This has been our experience here in Alberta. I will get into that in a little bit more detail in a minute.

Our paper also describes a number of initiatives that we have undertaken under the "Barrier Free Transportation Plan." This is a very, very key issue for the Government of Alberta. We feel we have done a lot in that area. We want to do more to make sure that people with disabilities can access all parts of the transportation system.

To that end, just to mention a few things, we conducted specific workshops around the province on the matter of accessible service in the bus system. We also supported with Transport Canada an intercommunity bus demonstration project between Calgary and Edmonton. We have developed what we call in Alberta an intercommunity public transport guide Web site — and I encourage members to access that website, to see just the range of services that we have here in Alberta. It relates not only to intercity bus but also to air services, our limited rail services, and local transportation. The Web site indicates the degree of accessibility. I can give anyone who is interested the link. It is also contained in our document.

For the committee's information, all routes in Alberta operated by Greyhound and Red Arrow are wheelchair-equipped on demand, on 24-hour advance notice. We really want to again congratulate the bus industry for taking this initiative, on its own,

d'autocars nolisés. Cependant, les entreprises du secteur doivent se conformer aux exigences touchant la sécurité. Dans le domaine des services nolisés, la seule réglementation qui s'applique aujourd'hui a trait aux entreprises de l'extérieur de la province souhaitant offrir des services ici, et il s'agit pour le moment d'une mesure purement défensive.

En ce qui concerne le transport des colis par autocar, l'Alberta n'impose aucune réglementation, au motif que ce secteur a déjà assez de mal à soutenir la concurrence de toutes les entreprises de messagerie.

Dans une certaine mesure, nous avons tenté d'alléger l'accès au secteur. Si, à titre d'exemple, une entreprise souhaite offrir un service interurbain vers un de nos aéroports, notre position, exprimée au Motor Transport Board, est qu'elle devrait être autorisée à le faire si l'exploitant de l'aéroport souhaite que le service soit offert. En d'autres termes, ce dernier connaît ses besoins beaucoup mieux que le gouvernement de l'Alberta, et c'est à lui que devrait revenir le soin de prendre une décision. C'est là un exemple des mesures que nous prenons pour ouvrir les choses sans perdre de vue la nécessité de maintenir un réseau commode et utile pour l'avenir.

En ce qui concerne les services en milieu rural, nous sommes d'avis que les plus importantes sociétés d'autocar devraient continuer d'offrir les principaux circuits, mais qu'un certain nombre de solutions de rechange s'offrent en ce qui concerne la prestation de services, dans les circuits à volume réduits. C'est ce que nous avons fait ici en Alberta. Je vais dans un instant fournir plus de détails à ce sujet.

Dans notre document, nous décrivons également un certain nombre d'initiatives que nous avons entreprises dans le cadre de notre plan pour le transport facile d'accès. Il s'agit pour le gouvernement de l'Alberta d'un enjeu revêtant la plus grande importance. Nous avons le sentiment d'avoir beaucoup fait dans ce domaine. Nous tenons à nous assurer que les personnes handicapées ont accès à tous les éléments du réseau de transport.

À cette fin, pour ne mentionner que quelques éléments, nous avons organisé des ateliers dans la province sur l'accessibilité des services offerts par le réseau de transport en autocar. De concert avec Transports Canada, nous avons également soutenu un service d'autocars intercommunautaires entre Calgary et Edmonton, dans le cadre d'un projet de démonstration. Nous avons mis au point ce que, en Alberta, nous appelons un site Web faisant office de guide des services de transport en commun intercommunautaire — et j'invite les membres du comité à le visiter afin de prendre la mesure de la gamme de services offerts en Alberta. On y traite non seulement des autocars intercommunautaires, mais aussi des services aériens, de nos services ferroviaires limités et du transport local. Dans le site Web, on précise également le degré d'accessibilité. Je pourrai fournir le lien aux personnes intéressées. Il figure également dans notre document.

À titre d'information, je précise à l'intention des membres du comité que tous les circuits exploités par Greyhound et Red Arrow en Alberta offrent sur demande des services aux personnes en fauteuil roulant moyennant un préavis de 24 heures. Nous

not through any legislative background. We think they are leaders amongst transportation modes in this country in that regard. They deserve a lot of credit for that.

Now, turning to the issue of rural services, we think that the Alberta experience shows that you can have direct competition on high-volume routes and still have a perfectly adequate service on rural routes. There has been competition on the Calgary-Edmonton route for 20 years now between Greyhound and Red Arrow. There is also competition now between Edmonton and Fort McMurray.

Where Greyhound has chosen not to continue serving certain rural routes, in almost all cases smaller carriers have stepped in. Where even these small carriers have not been able to prosper, it has been simply because the traffic levels were too low for any carrier. For a \$500,000 bus operated by a driver who is making good money to set out down a highway and have one or two passengers on average use the service, with little freight also, is not in anybody's interest. Unfortunately, that would be the case if all routes in Alberta were still to be operated at this time.

I will give you some examples of service that we have here. Ferguson Bus Lines operates a route between Consort and Red Deer in central Alberta on behalf of Greyhound. Jenalty Enterprises operates between Red Deer and Sylvan Lake, again on behalf of Greyhound. Northland Taxi provides a connector service between Lac La Biche and Greyhound's Fort McMurray-Edmonton mainline at a place called Grassland. Quality Time Tours operates a route between Elk Point and Edmonton, another former Greyhound route.

I just mention these to show that there is a range of options for serving these routes. We feel that if it can work in Alberta, it should be feasible elsewhere as well.

I wanted to clear up one matter from, I believe, the hearing in Ottawa. There was some testimony about the situation in Alberta and some comparisons were made between Alberta and Quebec. These comparisons were totally incorrect.

There was a comment regarding the town of Wetaskiwin having very bad service in comparison to Banff. Someone made the comment that it would be far more preferable to live in Quebec than Alberta because of the lousy rural bus service we have here.

I want to give you the current Greyhound schedule from Wetaskiwin, this community that supposedly has bad bus service. Southbound to Red Deer and Calgary: 0815, 1525 1945, 0140. Northbound to Edmonton: 1045, 1835, 2225 and 0425. I do not know why this testimony was given, but it was totally incorrect and very misleading in our view.

tenons de plus à féliciter l'industrie du transport en autocar de l'initiative qu'elle a prise volontairement et non par suite de l'imposition d'une loi. À nos yeux, elle fait à cet égard office de chef de file au pays, tous modes de transport confondus. C'est tout à son honneur.

En ce qui concerne la question des services ruraux, nous pensons que l'expérience albertaine montre que la concurrence directe sur les circuits à volume élevé n'empêche nullement la prestation de services tout à fait adéquats sur les circuits ruraux. Depuis maintenant 20 ans, Greyhound et Red Arrow se livrent une concurrence sur le circuit Calgary-Edmonton. Aujourd'hui, le trajet entre Edmonton et Fort McMurray a également été ouvert à la concurrence.

Là où Greyhound a choisi d'interrompre les services offerts pour certains circuits ruraux, des transporteurs plus petits ont, dans la presque totalité des cas, pris le relais. Si ces petits transporteurs n'ont pas réussi à prospérer, c'est uniquement parce que les volumes étaient insuffisants. Il n'est dans l'intérêt de personne de lancer sur une autoroute un autocar de 500 000 \$ conduit par un chauffeur bien rémunéré, lorsque, à bord, il y a en moyenne un ou deux passagers et peu de colis. Malheureusement, ce serait le cas si, en Alberta, on devait toujours exploiter tous les circuits.

Je vais vous donner certains exemples des services offerts ici. Ferguson Bus Lines exploite au nom de Greyhound, un circuit entre Consort et Red Deer dans le centre de l'Alberta. Jenalty Entreprises exploite un circuit entre Red Deer et Sylvan Lake, une fois de plus au nom de Greyhound. Northland Taxi assure un service de liaison entre Lac La Biche et la ligne principale de Greyhound entre Fort McMurray et Edmonton, à un endroit appelé Grassland. Quality Time Tours exploite un circuit entre Elk Point et Edmonton. Il s'agit d'un autre ancien circuit de Greyhound.

Si je mentionne ces exemples, c'est pour montrer qu'une vaste gamme d'options s'offre pour l'exploitation de ces circuits. Si la méthode fonctionne en Alberta, nous pensons qu'elle est envisageable ailleurs.

Je tenais à préciser une question découlant, si je ne m'abuse, de l'audience tenue à Ottawa. On y a entendu un témoignage concernant la situation en Alberta et certaines comparaisons entre l'Alberta et le Québec. Ces comparaisons étaient totalement incorrectes.

On a formulé un commentaire au sujet de la petite ville de Wetaskiwin qui, par rapport à Banff, disposerait d'un service de qualité médiocre. Quelqu'un a laissé entendre qu'il valait beaucoup mieux vivre au Québec qu'en Alberta à cause de la piètre qualité des services de transport en autocar en milieu rural.

Je vais maintenant vous faire part de l'horaire actuel de Greyhound au départ de Wetaskiwin, collectivité qui serait dotée d'un service de transport de mauvaise qualité. Il y a des départs vers le sud, soit en direction de Red Deer et de Calgary, à 8 h 15, 15 h 25, 19 h 45, 1 h 40. Vers le nord, soit Edmonton, il y a des départs à 10 h 45, 18 h 35, 22 h 25 et 4 h 25. J'ignore pourquoi on a fait de tels commentaires, mais, à notre avis, ils étaient totalement incorrects et très trompeurs.

Senator Oliver: How many days a week does that schedule run?

Mr. Dawes: Six or seven. I think one of those services does not run on either Saturday or Sunday.

Let me address the topic of safety. In reading the transcripts, I note that there has been some concern about safety, especially of smaller vehicles.

Our position is that the National Safety Code more than adequately ensures safety in this country. If there are problems elsewhere in the country that have not occurred here, it may be because of ineffective enforcement. There may be an issue with very small vehicles being substituted, but we feel that can be taken care of as a separate issue from the matter of economic deregulation.

There was also testimony on the situation in the U.S.A. and the U.K. We would just caution that these are very different countries than Canada. The use of public transportation is different. We have a higher usage rate of public transportation in Canada than in the U.S., for example.

In Alberta, as I said, we have had a strong rural bus network going back decades. We just urge caution in taking the situation or the results of deregulation there and trying to apply them here.

I mentioned the matter of service to people with disabilities. As I said earlier, an individual can get a lift-equipped bus assigned to his or her service on 24-hour notice everywhere in Alberta that has Greyhound or Red Arrow service.

I would should like to congratulate the bus industry for allowing bona fide attendants to travel free of charge. This is a huge issue for people who have to have an attendant to go about daily business or recreation. The bus industry, ferry industry and VIA Rail all have implemented free attendant travel. Unfortunately, the air industry has not, and we feel they should.

We do acknowledge that there is a challenge with smaller bus carriers. Typically, they will not be able to provide a lift-equipped bus, unless it is a handi-bus type of vehicle. Hence, we acknowledge that that is an issue that would have to be dealt with.

The Government of Alberta encourages the federal government to legislate as soon as feasible the full economic deregulation of scheduled extra-provincial intercommunity busing, in order to remove what are, in effect, barriers to internal trade and innovation across the country. Having said that, the system we have now — partly because of the streamlining we have done as a government, we believe — certainly has provided good service in this province. Hence,

Le sénateur Oliver: Cet horaire s'applique pendant combien de jours?

M. Dawes: Six ou sept. Je crois que l'un de ces services n'est pas offert le samedi ou le dimanche.

Permettez-moi maintenant de dire un mot de la sécurité. À la lecture des transcriptions, je constate qu'on a soulevé des préoccupations au sujet de la sécurité, en particulier relativement aux véhicules de petite taille.

Notre position est que le Code national de sécurité assure plus qu'adéquatement la sécurité au pays. Si, ailleurs, on fait face à des problèmes inconnus ici, c'est à cause de mesures d'applications inefficaces. Le remplacement de véhicules par des véhicules de plus petite taille peut poser problème, mais nous sommes d'avis qu'on pourra le régler à titre de problème distinct de la déréglementation économique.

On a également entendu des témoignages au sujet de la réglementation aux États-Unis et au Royaume-Uni. Nous tenons simplement à vous rappeler qu'il s'agit de pays très différents du Canada. L'utilisation du transport en commun y est différente. Au Canada, par exemple, le taux d'utilisation du transport en commun est plus élevé qu'aux États-Unis.

En Alberta, comme je l'ai indiqué, nous disposons d'un solide réseau de transport en autocar en milieu rural vieux de plusieurs décennies. Nous tenons simplement à vous mettre en garde contre l'application ici de la situation ou des résultats de la déréglementation là-bas.

J'ai fait référence au service offert aux personnes handicapées. Comme je l'ai dit plus tôt, une personne peut obtenir, moyennant un préavis de 24 heures, les services d'un autobus équipé d'une plate-forme de levage pour toutes les régions de l'Alberta desservies par Greyhound ou Red Arrow.

Je tiens à féliciter l'industrie d'autoriser les véritables accompagnateurs à voyager gratuitement. Il s'agit d'une question de la plus haute importance pour les personnes qui ont besoin d'un accompagnateur pour s'adonner à leurs affaires ou à leurs loisirs quotidiens. L'industrie du transport par autocar, l'industrie des traversiers et VIA Rail permettent tous aux accompagnateurs de voyager gratuitement. Malheureusement, l'industrie aérienne ne leur a pas emboîté le pas, et nous pensons qu'elle devrait le faire.

Nous savons qu'un problème se pose relativement aux transporteurs par autocar plus petits. Habituellement, ces services ne seront pas en mesure d'exploiter des autobus équipés d'une plate-forme de levage, sauf s'il s'agit d'un véhicule adapté pour les personnes handicapées. Nous sommes conscients de l'existence d'un problème auquel nous devons nous attaquer.

Le gouvernement de l'Alberta encourage le gouvernement fédéral à introduire le plus rapidement possible des mesures législatives assurant la déréglementation économique complète des services de transport intercommunautaires extraprovinciaux à horaires fixes afin de supprimer ce qui, dans les faits, constitue des obstacles au commerce interne et à l'innovation partout au pays. Cela dit, le système qui existe aujourd'hui — en partie, croyons-nous, en raison des efforts de rationalisation que nous avons

although we are calling for full economic deregulation, we are not suggesting that things are bad here at the moment or that action needs to be taken right away. However, we certainly would encourage a move towards that on one condition, that is, that our neighbouring provinces and certainly the western provinces agree to fully deregulate as well.

We will not open things up and put our charter companies, for example, in jeopardy as long as companies and other provinces are protected. Our carriers have a lot of troubles operating in those jurisdictions. Hence, if we did move to deregulation, it would be important for all jurisdictions to honour that and not to use taxes, the authority process or any other impediment to defeat the purpose of going to deregulation, and that can easily happen if we are not careful. In other words, we would have to have reciprocity before Alberta would agree to take that step.

We would be pleased to answer any questions you might have.

The Chairman: Are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decade detrimental to the industry or to the travelling public? If they are, what would be the appropriate remedy, and which level of government should implement it?

Mr. Dawes: I just referred to a problem that occurs because of what we call an unlevel playing field. Our friends in British Columbia have been a particular problem for our carriers in the past. It prevents innovation. For example, our charter companies have to run deadhead back. If they move into British Columbia, they often have to deadhead back because they are not allowed to pick up a load there. It is very difficult to deal with the authorities in British Columbia or any jurisdiction that has a regime like that.

Would there be any difference to the average bus user on a scheduled service? Again, we are not saying that the current system is grossly deficient; we have gone out of our way to praise what our industry has done here. Nevertheless, we feel that on balance it would be better to move to deregulation. For one thing, it would encourage a move to more appropriate forms of service for rural routes, something we think has been happening anyway. It would be in the interest of everybody if that occurred.

The Chairman: You generally support deregulation, but you do use the public necessity and convenience entry test for scheduled service. What do you use this entry test for?

Mr. Dawes: We continue to use it simply because other jurisdictions have not deregulated as well. As I mentioned, we started deregulating charter back in 1984, and now have a totally

déployés en tant que gouvernement — assure incontestablement de bons services dans la province. Même si nous plaignons en faveur d'une déréglementation économique complète, nous ne laissons pas entendre que la situation actuelle est mauvaise ni que des mesures doivent être prises immédiatement. Cependant, il est certain que nous sommes favorables à des mesures qui vont dans ce sens, à condition que les provinces voisines et les provinces de l'Ouest en tout cas acceptent elles aussi une déréglementation complète.

Nous n'allons pas ouvrir le marché et compromettre les chances de nos sociétés qui offrent des services nolisés, par exemple, tant et aussi longtemps que des entreprises et d'autres provinces seront protégées. Nos transporteurs ont beaucoup de mal à offrir des services dans ces administrations. Si, par conséquent, nous nous orientons vers la déréglementation, il sera important que toutes les administrations respectent ce principe et n'aient pas recours à des taxes, au processus d'homologation ou à d'autres obstacles pour aller à l'encontre de la déréglementation, ce qui peut fort bien arriver si on n'est pas prudent. En d'autres termes, l'Alberta n'acceptera de franchir ce pas que si on lui assure la réciprocité.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Les différences qui sont apparues entre les régimes provinciaux régissant le transport par autocar depuis une dizaine d'années nuisent-elles à l'industrie ou aux voyageurs? Dans l'affirmative, quel est le remède qui s'impose? Quel ordre de gouvernement devra apporter le remède?

M. Dawes: Je fais référence à un problème qui se pose en raison de ce que nous appelons des règles du jeu inégales. Nos amis de la Colombie-Britannique ont par le passé représenté un problème particulier pour nos transporteurs. Un tel phénomène freine l'innovation. À titre d'exemple, nos compagnies d'autocars nolisés doivent rouler à vide au retour. Si elles vont jusqu'en Colombie-Britannique, elles doivent souvent rouler à vide au retour parce qu'on ne les autorise pas à faire monter des passagers dans cette province. Il est très difficile de traiter avec les autorités de la Colombie-Britannique ou de toute autre administration dotée d'un tel régime.

Y aurait-il des différences pour l'utilisateur moyen d'un service de transport par autocar à horaire fixe? Une fois de plus, ne disons-nous pas que le système actuel est grossièrement déficient? Nous avons fait l'impossible pour louer les efforts déployés ici par notre industrie. Néanmoins, nous estimons que, au total, on aurait intérêt à se tourner vers la déréglementation. D'abord, on encouragerait de la sorte l'adoption de formes de services plus appropriés pour les circuits ruraux, ce qui, pensons-nous, s'est produit de toute façon. La mesure serait dans l'intérêt de tous.

La présidente: De façon générale, vous êtes favorable à la déréglementation, mais vous utilisez la nécessité et la commodité du public comme critère d'admission dans l'industrie à horaire fixe. À quoi sert ce critère?

M. Dawes: Si nous continuons de l'utiliser, c'est simplement parce que d'autres administrations n'ont pas déréglementé elles aussi. Comme je l'ai indiqué, nous avons commencé à

deregulated environment within the province.

Before that, certain charter carriers were able to operate from a certain area or city, and they could go to certain other areas. We have removed all of that, so now you can go wherever you want within the province. However, we do maintain these controls on out-of-province carriers; otherwise, our own companies would suffer greatly.

In fact, I did want to mention that in our consultation prior to preparing this paper some of our charter operators complained bitterly that the Government of Alberta is not tough enough on out-of-province carriers. We have been telling them for years that we have been expecting the other provinces to at least reciprocate on charter and to do that fairly soon. This is going back now a decade or more, and it has not happened. Our charter companies are getting very antsy about this, and they are hurting in some ways, which is another reason we want to go to deregulation.

The Chairman: Do your rules on entry to the market allow service by vans that seat, let us say, 9, 12, or 14 passengers?

Mr. Wayne Lilley, Manager, National Safety Code and Operating Authority, Alberta Department of Transport: Yes, they do, in Alberta. Every vehicle has a passenger that pays for that service. It is required to have an operating authority certificate regardless of the size of the bus, or van.

The Chairman: Of nine passenger, for example?

Mr. Lilley: Correct. The only exemption would a private company or association that had a van and was not charging their membership a riding fee. All others have to have an operating authority certificate.

The Chairman: Are you not concerned about the loss of rural services under economics of deregulation? You did say that there was cross-subsidization of rural routes in Alberta. Could you elaborate on that, please.

Mr. Dawes: As I mentioned, there are very few routes that we are aware of over the last, I would say, 30 years formerly operated by Greyhound that are now not now in operation.

I described a number of situations where those routes had been devolved to lower-cost operators, ranging from a taxi company to a van operator to an operator of a full highway bus, albeit an older type of bus and operated by a driver that would not be

déréglementer les services assurés par autocar nolisé dès 1984, et l'industrie, dans la province, est aujourd'hui entièrement déréglementée.

Auparavant, certains transporteurs pouvaient offrir des services nolisés à partir d'une région ou d'une ville donnée, et ils pouvaient se rendre dans certaines autres régions. Nous avons éliminé toutes ces distinctions: aujourd'hui, on peut aller où on veut, partout en province. Cependant, nous assujettissons toujours les transporteurs de l'extérieur de la province à ces contrôles; sinon, nos propres sociétés subiraient un préjudice grave.

En fait, je tenais à mentionner que, dans les consultations qui ont présidé à l'élaboration du présent document, nos exploitants d'autocars nolisés ont amèrement reproché au gouvernement de l'Alberta de ne pas se montrer assez dur envers les transporteurs de l'extérieur de la province. Depuis des années, nous leur chantons que nous nous attendons à ce que les autres provinces accordent un traitement réciproque au service nolisé et à ce qu'elles le fassent dans un avenir raisonnablement rapproché. Il en est ainsi depuis maintenant une décennie ou plus, et rien n'a encore bougé. D'autres sociétés offrant des services nolisés commencent à donner d'importants signes de mécontentement, et elles sont touchées d'une façon ou d'une autre. C'est une autre des raisons qui font que nous tenons à la déréglementation.

La présidente: Les règles d'admission dans le marché permettent-elles la prestation de services au moyen de fourgonnettes pouvant accueillir, disons, 9, 12 ou 14 passagers?

M. Wayne Lilley, gestionnaire, Code national de sécurité et Exploitation, ministère des transports de l'Alberta: Oui, du moins en Alberta. La mesure s'applique à tout véhicule transportant des passagers payants. Les véhicules en question doivent être munis d'un certificat d'exploitation, peu importe la taille de l'autocar ou de la fourgonnette.

La présidente: Même si le véhicule transporte neuf passagers, par exemple?

M. Lilley: Absolument. La seule exemption concernerait l'entreprise privée ou une association disposant d'une fourgonnette dans laquelle elle transporterait ses membres sans leur imposer de droit de passage. Tous les autres véhicules doivent être munis d'un certificat d'exploitation.

La présidente: Ne craignez-vous pas que les impératifs économiques de la déréglementation n'entraînent une perte de services en milieu rural? Vous avez affirmé que les circuits ruraux de l'Alberta bénéficient de l'interfinancement. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet, s'il vous plaît?

M. Dawes: Comme je l'ai indiqué, il y a, à notre connaissance, très peu de circuits anciennement exploités par Greyhound qui ne le sont plus aujourd'hui, même si on remonte à 30 ans.

J'ai décrit un certain nombre de cas dans lesquels ces circuits ont été cédés par des exploitants dont les coûts sont moindres, qu'il s'agisse d'une société de taxi ou d'un exploitant de fourgonnette ou encore d'un exploitant d'autocars en bonne et

compensated at the same level as a Greyhound driver would, for example.

I am only aware of two routes that were in operation 30 years ago that are not in operation today in some form. So given that experience, it is hard for us to be overly concerned about what would happen with deregulation. Our friends from Greyhound I am sure will be describing their system here in Alberta.

However, when you devolve to these smaller carriers, you remove the need to cross-subsidize them. Of course, there may be some continuing funding from the large company, perhaps by allowing them to use their terminal; however, we would not be party to that. In principle, if you can get someone operating those routes at a profit, obviously it would not be necessary to cross-subsidize them anymore.

Perhaps our experience is somewhat coloured by the overall changes that have happened in our rural communities. Many of our rural communities no longer have a grain elevator, no longer have a rail line, probably do not have a school and may not even have a church any longer. It seems odd that in every case in perpetuity a Greyhound bus would still run through those towns, especially if there is no one there to use it.

The Chairman: When we were in Nova Scotia and P.E.I., people seemed to be very happy with the service provided by small vans. For example, a van would pick up a passenger at home and take the individual into town to a doctor's appointment. Young people are use vans to go to school or to go into town to look for a job.

Is that service popular here in Alberta? It is not popular in Vancouver, as we found out yesterday.

Mr. Dawes: No.

The Chairman: We tried to push it, but nobody reacted to that.

Mr. Dawes: I think it is a measure of the fact that we have such good service here at the moment. As I understand it — and I am loath to get into talking about another province after what I heard being said about Alberta in previous meetings — in Nova Scotia these were long-standing scheduled routes, all-stop, very slow, provided by the very traditional bus operator. There were entrepreneurs who came in and provided some form of door-to-door service, half the travel time to Halifax, or maybe two thirds at the most, and at competitive prices. They must have sprung up out of a need that was not being met.

We have not had that kind of service spring up here. Once in a while we will get an operator that tries to get in and operate illegally, but then we shut them down.

due forme, même s'il s'agit d'un autocar plus ancien que conduit un chauffeur qui n'est pas rémunéré au même titre que le serait un chauffeur de Greyhound, par exemple.

Je ne connais que deux circuits exploités il y a 30 ans qui ne sont plus aujourd'hui, ni d'une façon ni de l'autre. À la lumière de cette expérience, nous avons du mal à nous préoccuper outre mesure de ce qui se produirait advenant la déréglementation. Je suis certain que nos amis de la société Greyhound feront la description de leur réseau ici en Alberta.

Lorsqu'on cède des circuits à de plus petits transporteurs, on n'a plus besoin de les interfinancer. Bien entendu, la société plus importante pourra continuer de leur verser certains fonds, en leur permettant d'utiliser son terminal; cependant, nous ne serions pas partie à de telles ententes. Si, en principe, une entreprise est en mesure d'exploiter ces circuits à profit, il n'est plus, cela va de soi, nécessaire de les interfinancer.

Notre expérience est peut-être quelque peu nuancée par les modifications générales subies par nos collectivités rurales. Bon nombre d'entre elles ne disposent plus d'un élévateur à grains ni d'une ligne de chemin de fer. Il est probable que certaines d'entre elles n'ont plus d'école, et peut-être même n'ont-elles plus d'église. Il semblerait bizarre que la société Greyhound soit condamnée à desservir ces petites villes à perpétuité, en particulier s'il n'y a plus du tout d'utilisateurs.

La présidente: Lorsque nous avons séjourné en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard, les citoyens que nous avons entendus se sont dits enchantés du service fourni par les petites fourgonnettes. À titre d'exemple, une fourgonnette prend une personne à la maison et la conduit en ville, où elle a rendez-vous chez le médecin. Les gens utilisent les fourgonnettes pour aller à l'école ou pour aller chercher du travail en ville.

Ce genre de service est-il populaire en Alberta? Il ne l'est pas à Vancouver, comme nous l'avons constaté hier.

M. Dawes: Non.

La présidente: Nous avons tenté de pousser plus loin, mais personne n'a réagi.

M. Dawes: Je pense que le phénomène s'explique par la qualité des services actuellement offerts ici. Ce que je comprends de la situation de la Nouvelle-Écosse — et je répugne à l'idée de parler d'une autre province après avoir pris connaissance de ce qu'on a dit de l'Alberta à l'occasion de rencontres précédentes —, il s'agissait de circuits à horaire fixe existant depuis très longtemps, offerts par des exploitants tout ce qu'il y a de plus traditionnels. Les autocars s'arrêtaient un peu partout, et le service était très lent. Puis, des entrepreneurs ont commencé à offrir un service de porte à porte, à des prix concurrentiels. Le trajet vers Halifax était réduit de moitié ou au moins du tiers. Ils sont sans doute nés d'un besoin non satisfait.

Ici, il n'y a rien eu de tel. À l'occasion, l'exploitant essaie de s'imposer et d'offrir ses services illégalement, mais nous avons tôt fait de mettre un terme à ses activités.

Mr. Lilley: We did have an application a number of years ago from a carrier that wished to operate a van service, a commuter service within Calgary itself. That application was given a public hearing, was submitted to the test of public need and convenience, but it was rejected because of the effect it would have on Calgary transit.

Senator Oliver: I have a number of questions designed to have you elaborate on some of the very important points that you have made, so that is what I will attempt to do in two or three questions.

First of all, our study is an “intercity” study; your paper relates to “intercommunity.” I like your word better because we are really dealing with trying to transport people from rural parts, not just between cities. Hence, the word “community” is perhaps a bit more appropriate.

At the very beginning of your comments today you talked about the province of Alberta, and you said that Greyhound covers 80 per cent of the villages and 90 per cent of the towns, that they have been for sometime and are continuing to do so.

In terms of the villages, what about the other 20 per cent? In terms of the towns, what about the other 10 per cent? As well, how are they being serviced, particularly the three classes of people you have referred to — children up to 18 years of age, the elderly who do not have a car, or a light truck, as you say, and the disabled?

Mr. Dawes: The first thing I would say is that those communities that are not covered have not been covered for an awful long time. It is not recently that those communities have no service.

That would be an interesting study in itself. Why do some communities not have service? I am not only talking about this province; I am also fairly familiar with Ontario. There are communities there that have not had bus service for 50 years. It does not necessarily seem to depend on whether they are thriving.

Senator Oliver: Is that not a public policy question that we as a committee should be looking at? Should not all Canadians, irrespective of where they live, have some kind of equal access by transportation to the main areas, to hospitals, schools and shopping?

Mr. Dawes: Yes. The question is what kind of service.

In Alberta, for example, from Red Deer north, there may be towns on a highway that no longer has bus service, or probably has not had bus service for decades. Often people will get a drive to where they can get the next intercity bus.

M. Lilley: Il y a un certain nombre d’années, nous avons reçu une demande de la part d’un transporteur qui souhaitait exploiter un service de fourgonnettes, un service de navettes à l’intérieur des limites de la ville de Calgary. La demande a fait l’objet d’une audience publique et a été soumise au critère du besoin et de la commodité du public, mais elle a été rejetée en raison de l’effet qu’elle aurait eu sur le transport en commun à Calgary.

Le sénateur Oliver: Je vais poser un certain nombre de questions conçues pour vous permettre d’explicitier certains points très importants que vous avez soulevés. C’est donc ce que je vais tenter de faire en deux ou trois questions.

D’abord, notre étude porte sur le transport interurbain; dans votre document, vous parlez plutôt de transport «intercommunautaire». Je préfère le mot que vous utilisez parce que nous nous intéressons au transport des passagers en milieu rural, et non au simple transport entre villes. Le mot «communautaire» est peut-être donc plus approprié.

Au tout début des commentaires que vous avez faits aujourd’hui, vous nous avez parlé de la province de l’Alberta et avez affirmé que la société Greyhound dessert 80 p. 100 des villages et 90 p. 100 des petites villes, que ces derniers sont desservis depuis un certain temps et continuent de l’être.

En ce qui concerne les villages, qu’en est-il des 20 p. 100 qui restent? En ce qui concerne les petites villes, qu’en est-il des 10 p. 100 qui restent? De même, quels services y assure-t-on, en particulier aux trois catégories de personnes auxquelles vous avez fait référence — les enfants jusqu’à 18 ans, les aînés qui n’ont pas de voiture ni de camion léger, comme vous dites, et les personnes handicapées?

M. Dawes: La première chose que je tiens à dire, c’est que les collectivités qui ne sont pas desservies ne le sont pas depuis très longtemps. Cela ne date pas d’hier.

Il s’agirait d’un sujet d’étude intéressant en soi. Pourquoi certaines collectivités ne sont-elles pas desservies? Je ne parle pas seulement de notre province; je connais aussi assez bien la situation de l’Ontario. Il y a là des collectivités qui ne bénéficient pas de services d’autocars depuis cinquante ans. La situation ne semble pas nécessairement liée à la prospérité.

Le sénateur Oliver: Ne s’agit-il pas d’une question de politique gouvernementale à laquelle le comité devrait s’intéresser? Les Canadiens, peu importe où ils vivent, ne devraient-ils pas bénéficier d’un accès égal à des services de transport dans les régions principales, les hôpitaux, les écoles et les centres commerciaux?

M. Dawes: Oui. La question qui se pose a trait au genre de service offert.

En Alberta, par exemple, de Red Deer vers le nord, il y a peut-être de petites villes situées sur une route où il n’y a plus de service d’autocar, probablement depuis des décennies. Souvent, les gens trouvent quelqu’un pour les conduire à un endroit où ils pourront monter dans le prochain autocar interurbain.

In Western Canada, it is nothing to drive for an hour, you know, frankly.

Senator Oliver: In your car or light truck.

Mr. Dawes: That is right.

People will often get a drive from relatives or friends. We have local transportation services in 185 Alberta towns and villages, the handi-bus type. Senior citizens might get a ride from, say, the Elk's Club or the Lion's Club. It is very rare that you will get somebody who absolutely does not have a ride to the nearest intercity bus. Alternatively, a lot of these local transportation providers will take senior citizens, for example, into the West Edmonton Mall, say, for shopping once a week. A number of these services, quite a few of them, are accessible as well. They will be operating a handi-bus kind of vehicle.

One measure is the number of complaints we would get in a year. It may be one or two. It may be a complaint related to a bad experience, say, something the driver did that an individual did not like. We get very few complaints about the service itself, which to me indicates that people are happy and are getting around in some manner, even if they do not have a bus going through their community, which is relatively rare.

Senator Oliver: On page 8, under "Preserving Rural Services," you say:

The Board should encourage, but not order, carriers operating terminal, information, reservation and ticketing facilities to grant right-of-use to other carriers under appropriate terms, so as to promote coordination between services and thereby preserve the Alberta scheduled inter-community bus network.

Senator Oliver: Has that been working? Is it working now?

Mr. Dawes: Yes. For example, in the cases where Greyhound has devolved services — and I would defer to our friends from Greyhound who will be coming up next — it is my understanding that these services usually operate into their terminal. Hence, the connectivity is there. It is just like what it used to be when Greyhound operated the service.

In other cases, where you have feeder services, obviously they are totally connected. The feeder bus comes right up to the bus at a junction point on the highway, let us say.

Senator Oliver: So that policy is, in fact, working; there is some sharing; correct?

Mr. Dawes: Yes, definitely.

Dans l'Ouest canadien, faire une heure de route, franchement, ce n'est rien.

Le sénateur Oliver: En voiture ou en camion léger

M. Dawes: Exactement.

Souvent, les gens se font conduire par des parents ou des amis. Dans 185 villages et petites villes de l'Alberta, on offre des services de transport locaux, offerts à bord de véhicules adaptés pour les personnes handicapées. Certaines personnes âgées peuvent se faire conduire à l'Elk's Club ou au Club des Lions. Il est très rare de tomber sur une personne n'ayant absolument aucun moyen de se rendre jusqu'à l'autocar interurbain le plus proche. Sinon, bon nombre de ces fournisseurs de services de transport locaux conduiront les aînés au West Edmonton Mall, par exemple, une fois la semaine, pour qu'ils puissent faire leurs emplettes. Un certain nombre de ces services, qui sont assez nombreux, sont également accessibles. On utilise dans de tels cas un véhicule adapté aux personnes handicapées.

Le nombre de plaintes que nous recevons chaque année donne une indication. Elles se chiffrent à une ou deux. Elles peuvent avoir trait à une expérience malheureuse, disons, un geste du chauffeur que telle ou telle personne n'a pas apprécié. Nous recevons très peu de plaintes au sujet du service lui-même, ce qui m'amène à penser que les gens sont satisfaits et qu'ils se déplacent d'une façon ou d'une autre, même si leur collectivité n'est pas desservie par un autocar, ce qui est relativement rare.

Le sénateur Oliver: À la page 8, relativement à la préservation des services en milieu rural, vous écrivez:

La commission devrait encourager les transporteurs qui exploitent un terminal et un service d'information, de réservation et de billetterie à accorder à d'autres transporteurs un droit d'utilisation assorti de modalités appropriées, mais pas l'imposer, de façon à promouvoir la coordination entre les services et, ce faisant, à préserver le réseau albertain de services de transport par autocar intercommunautaire à horaire fixe.

Le sénateur Oliver: Cela a-t-il fonctionné? Quelles sont les modalités?

M. Dawes: Oui. Par exemple, lorsque la société Greyhound a cédé des services — et je préfère laisser nos amis de Greyhound, qui témoigneront ensuite, le soin d'apporter des précisions —, je crois comprendre que les services en question sont habituellement offerts à partir du terminal de Greyhound. Il existe donc un lien. La situation est la même que lorsque c'est Greyhound qui offrait le service.

Dans d'autres cas, en particulier lorsqu'on a affaire à des services d'apport, les correspondances sont naturellement totales. L'autocar d'apport vient jusqu'à l'autocar principal à un point de correspondance donné sur la route.

Le sénateur Oliver: La politique donne donc de bons résultats. Il y a une certaine forme de mise en commun, n'est-ce pas?

M. Dawes: Oui, assurément.

Senator Oliver: On page 4 of your presentation, I was very impressed with the streamlining initiatives you implemented.

A number of the witnesses who have come before us, those who are involved in providing the service, have complained about the regulatory burdens that they have encountered. You have broken down the regulatory process.

On page 4, you say, in part:

The following streamlining initiatives were implemented under Stage 1 of our policy for scheduled services:

repeal of passenger baggage weights, rules and conditions;

elimination of requirement to obtain Board approval of both passenger and parcel rates;

reduction of the time required by the Board to give public notice...

You have cut through a lot of the bureaucracy. That is a wonderful precedent. Do you intend to go further?

Mr. Dawes: We have gone about as far as we can, short of full deregulation. We do have some baggage regulations that are still in one of our regulations, but that is an administrative thing; we just have not been able to remove them.

I can give you an example of what used to happen. If Greyhound had a schedule out of Calgary to Edmonton that left at 12 noon, in order to change it to 12:01 under the previous system they had to go to the board and get approval. We just did not think that made any sense.

Senator Oliver: We heard a similar complaint yesterday in British Columbia, and we have heard the same thing in other provinces, but you seem to have corrected the problem, which is commendable.

Mr. Dawes: Yes. I wanted to mention our minimum frequency system here as well. We have categorized all of the scheduled routes in Alberta according to type of service: rural service, service between smaller cities, and service between big cities, basically.

What this means is that a carrier in the case of rural routes can reduce its service down to three times a week. Let us say it is operating a daily service. It can reduce the service to three times a week without getting approval from the board.

If they want to go below what we call a minimum frequency for that route, then they have to go through the whole process.

Senator Oliver: Do they have to file something? How would the public find out? Do they have to post it somewhere?

Le sénateur Oliver: J'ai été fortement impressionné par les initiatives de rationalisation que vous avez mises en œuvre, lesquelles figurent à la page 4 de votre document.

Un certain nombre de témoins que nous avons entendus, ceux qui s'occupent de la prestation de services, se sont plaints des fardeaux réglementaires auxquels ils se sont butés. Vous avez, pour votre part, démantelé la procédure réglementaire.

À la page 4, vous affirmez, en partie:

Les initiatives de rationalisation qui suivent ont été mises en œuvre dans le cadre de la première étape de notre politique concernant les services à horaire fixe:

abrogation des règles et conditions ainsi que des limites relatives au poids des bagages;

suppression de l'obligation de faire approuver des tarifs pour les passagers et les colis par la commission;

réduction du temps dont a besoin la commission pour donner un avis public [...]

Vous avez allégé la bureaucratie. Il s'agit d'un merveilleux précédent. Avez-vous l'intention d'aller plus loin?

M. Dawes: Nous sommes allés le plus loin possible sans aller jusqu'à la déréglementation complète. Dans un de nos règlements, on trouve toujours certaines positions relatives aux bagages, mais il s'agit d'un élément purement administratif; nous n'avons tout simplement pas été en mesure de le supprimer.

Laissez-moi vous donner un exemple de la situation à laquelle nous étions confrontés. Si la société Greyhound exploitait l'autocar effectuant le trajet entre Calgary et Edmonton partant à midi, elle devait, en vertu du régime précédent, obtenir l'approbation de la commission pour pouvoir faire partir l'autocar à midi une minute. À nos yeux, cette situation n'avait aucun sens.

Le sénateur Oliver: On nous a fait des commentaires analogues en Colombie-Britannique hier, et nous avons entendu la même chose dans d'autres provinces: vous semblez avoir corrigé le problème, ce qui est louable.

M. Dawes: Oui. Je tenais à faire état ici de notre système de fréquence minimale. Nous avons catégorisé tous les circuits à horaire fixe de l'Alberta selon le type de service, non seulement le service rural, le service entre petites villes et le service entre grandes villes.

Ce que cela veut dire, c'est qu'un transporteur exploitant des circuits ruraux peut réduire la fréquence de son service trois fois la semaine. Imaginons qu'il offre aujourd'hui un service quotidien. On peut réduire la fréquence à trois fois la semaine sans obtenir l'autorisation de la commission.

S'il souhaite aller en deçà de ce que nous appelons la fréquence minimale pour le circuit en question, il doit passer par toute la procédure.

Le sénateur Oliver: Doit-il déposer certains documents? Comment les citoyens sont-ils mis au courant? Le demandeur doit-il présenter un avis quelque part?

Mr. Dawes: Yes. If they want to go below the minimum frequency, they have to provide notice of their intention.

Senator Oliver: Would they have to file notice in the newspaper, on the Internet, or where?

Mr. Dawes: The regulation, I believe, says a newspaper. We should update that and include the Internet.

Senator Callbeck: You mentioned that in 1995 you did a review of the bus industry because you were concerned about a decline in the previous decade. Is your document that I have in front of me, your position paper, a result of recommendations that came from that review?

Mr. Dawes: Yes. We prepared what we called a policy statement in 1995, subsequent to the review, which is really for the guidance of the Motor Transport Board. They are a separate body; they are a semi-judicial entity. We do not want to be seen ordering or directing them, but we give them very strong recommendations, which they then follow in regulating the mode.

Senator Callbeck: So has this increased your ridership?

Mr. Dawes: Again, I would like to defer to our friends from Greyhound on that, but it is my understanding that ridership has been fairly steady since 1995 in the bus mode in general and in Alberta as well.

There may be variations on different types of route — for example, Edmonton-Grande Prairie, which is serving a lot of the activity that is happening in the oil patch in northern Alberta.

We are not privy to ridership information. We do not receive data from the bus companies, so I cannot say anything more than that.

Senator Callbeck: Did you say at the beginning that 95 per cent of villages are served?

Mr. Dawes: I said 95 per cent of the towns and 80 per cent of the villages were served.

Senator Callbeck: You talked about vans, too. I think you said that every bus that carries people for a charge must have a certificate. That is true with respect to a van, too, I believe. If a van is transporting 9 or 11 passengers and is charging for the service, it has to have a licence; correct?

Mr. Lilley: That is correct, an operating authority certificate providing that the passengers are paying for that service.

If it were a bus with capacity for 10 or more passengers, it would require a safety certificate under the National Safety Code.

Senator Callbeck: What is involved in getting that certificate?

M. Dawes: Oui. Il doit signifier son intention d'aller en deçà de la fréquence minimale.

Le sénateur Oliver: Doit-il présenter un avis dans le journal, sur Internet ou ailleurs?

M. Dawes: La réglementation, je crois, porte qu'il doit le faire dans un journal. Nous devrions mettre la politique à jour et ajouter Internet.

Le sénateur Callbeck: En 1995, avez-vous dit, vous avez procédé à un examen de l'industrie du transport par autocar parce que le déclin observé au cours de la décennie précédente vous préoccupait. Le document que j'ai sous les yeux, c'est-à-dire votre exposé de position, résulte-t-il des recommandations de cet examen?

M. Dawes: Oui, à la suite de l'examen, nous avons préparé en 1995 ce que nous avons appelé un énoncé de politique, qui a essentiellement pour but d'orienter la Motor Transport Board. Il s'agit d'un organisme autonome, d'une entité quasi judiciaire. Nous ne voulons ni lui donner des ordres ni la diriger, mais nous établissons pour elle de très solides recommandations, qu'elle doit suivre dans la réglementation de tel ou tel mode de transport.

Le sénateur Callbeck: Le nombre de passagers a-t-il augmenté?

M. Dawes: Une fois de plus, je préfère laisser cette question à nos amis de Greyhound, mais je crois comprendre que le nombre d'utilisateurs des autocars est demeuré relativement stable depuis 1995. Notamment en Alberta.

On observe peut-être certains écarts dans divers types de circuit — par exemple entre Edmonton et Grande Prairie, où se concentre une bonne part de l'activité dans les champs de pétrole du nord de l'Alberta.

Nous n'avons pas de données sur le nombre de passagers. Les sociétés d'autocars ne transmettent pas ce genre de données. Je ne peux donc pas en dire plus à ce sujet.

Le sénateur Callbeck: Au départ, avez-vous bien dit que 95 p. 100 des villages étaient desservis?

M. Dawes: J'ai dit que 95 p. 100 des petites villes et que 80 p. 100 des villages étaient desservis.

Le sénateur Callbeck: Vous avez aussi fait allusion aux fourgonnettes. Je crois que vous avez dit que tout autocar transportant des passagers payant devait être muni d'un certificat. Je crois que la mesure s'applique aussi aux fourgonnettes. Une fourgonnette qui transporte neuf ou 11 passagers payants doit être munie d'un permis, n'est-ce pas?

M. Lilley: Oui, le véhicule doit être muni d'un certificat d'exploitation, à condition que les passagers paient un droit de passage.

Un autocar doté d'une capacité de dix passagers ou plus doit aussi, aux termes du Code national de sécurité, être muni d'un certificat de sécurité.

Le sénateur Callbeck: Que suppose l'obtention d'un tel certificat?

Mr. Lilley: If you are a resident of Alberta, you have to supply us with an application form. The application form provides information about the company or persons applying, provides details about the demographics and provides us with insurance information so that we can ensure that they have met the minimum requirements, and that is basically all that is required.

Senator Forrestall: Fit, willing and able.

Senator Callbeck: We mentioned 9 or 11 people. What if it is a van carrying three people?

Mr. Lilley: If it is like a Chrysler minivan type of vehicle?

Senator Callbeck: If they are carrying people for a charge.

Mr. Lilley: If they are carrying people for a charge, then they have to have an operating authority certificate.

Senator Callbeck: Regardless of whether the vehicle is carrying three people?

Mr. Lilley: Correct. The type of certificate we issue would depend on the type of service. It may be a bus authority, a taxi service, as opposed to a charter or something like that, or a private bus. The type of service differentiates the type of certificate we would issue.

Senator Callbeck: You said that you would like to work toward economic deregulation, but not without the other Prairie provinces doing the same. Does that apply to all the provinces or just the Prairie provinces and B.C.?

Mr. Dawes: Yes. I am glad you added B.C. B.C. is the biggest problem for our carriers.

We have considered what would be the implication of deregulating economically if we could get all of our western neighbours to agree, and we have not come to a conclusion on that, but if we do not get deregulation across the country fairly soon it is an option that we want to consider very seriously.

Senator Callbeck: To do it own your own?

Mr. Dawes: No, to do it on a regional basis.

Senator Gustafson: I would like to make a couple of comments with respect to your statements.

The Senate Agriculture Committee, which I chair, was just in Europe. The Europeans seem to be way ahead of us in terms of rural development. We are the most urbanized country in the world; 80 per cent of our people live in cities. When it comes to rural development, it seems to me that we are on a slippery slope. Things seem to be going downhill. In the area in which I live,

M. Lilley: Si vous êtes un résident de l'Alberta, vous devez nous présenter un formulaire de demande. Ce dernier renferme des renseignements sur la société ou les personnes à l'origine de la demande de même que des détails sur les données démographiques. On y trouve aussi de l'information sur l'assurance, ce qui nous permet de nous assurer que les intéressés répondent aux critères minimums. Essentiellement, c'est tout ce qu'il faut.

Le sénateur Forrestall: En somme, il suffit d'être prêt, apte et disposé à offrir le service.

Le sénateur Callbeck: Nous avons parlé de neuf ou onze personnes. Qu'arrive-t-il dans le cas d'une fourgonnette transportant trois personnes?

M. Lilley: S'il s'agit d'une mini fourgonnette Chrysler comme celle que je possède?

Le sénateur Callbeck: À supposer qu'elle serve au transport de passagers payants?

M. Lilley: Si elle sert au transport de passagers payants, le propriétaire devra se munir d'un certificat d'exploitation.

Le sénateur Callbeck: Indépendamment du fait que le véhicule ne sert qu'à transporter trois personnes?

M. Lilley: Oui. Le type de certificat que nous délivrons est fonction du type de service offert. Il peut s'agir d'une commission de transport ou d'un service de taxi par opposition à une entreprise offrant des services nolisés, ou quelque chose du genre, ou encore d'un autocar privé. Le certificat que nous délivrons est fonction du service offert.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que vous aimeriez vous engager sur la voie de la déréglementation économique, à condition que les autres provinces des Prairies vous imitent. Cela s'applique-t-il à toutes les provinces ou simplement aux provinces des Prairies et à la Colombie-Britannique?

M. Dawes: Oui. Je suis heureux que vous ayez ajouté la Colombie-Britannique. La Colombie-Britannique est l'un des plus importants problèmes auquel nos transporteurs sont confrontés.

Nous avons examiné les répercussions de la déréglementation économique, à supposer que tous nos voisins de l'Ouest soient d'accord, et nous n'avons pu en arriver à une conclusion à ce sujet, mais, à supposer que la déréglementation ne s'impose pas à tout le pays dans un avenir relativement rapproché, il s'agit d'une option que nous voudrions envisager très sérieusement.

Le sénateur Callbeck: Agir de votre propre initiative?

M. Dawes: Non, procéder de façon régionale.

Le sénateur Gustafson: J'aimerais faire deux ou trois commentaires au sujet de vos déclarations.

Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture que je préside rentre tout juste d'une tournée en Europe. Du point de vue du développement rural, les Européens semblent avoir une longueur d'avance sur nous. Nous sommes le pays le plus urbanisé au monde: 80 p. 100 des Canadiens vivent dans des villes. Dans le domaine du développement rural, j'ai l'impression que nous nous

southern Saskatchewan, there are just a few main lines left. If you live along the Regina-Minneapolis line, you get good service. If you happen to be off of the mainline, the same is not the case.

You said that about 80 per cent of villages in Alberta have service. The percentage in Saskatchewan would probably be much lower than that. There is no doubt that this poses a problem for government.

The Europeans are dealing with these very things right now. They call it rural development, environmental direction, and agriculture, and they are combining those things to enhance rural life.

Canada is probably the greatest rural country in the world. People who visit here remark about the opportunities. Somehow or other, I do not think we are catching that vision. I am no doubt biased because of my background and where I live and the things I do, but I think it is an area that we really must look at.

I want to ask a question about the type of van that is used to transport people. Have you done any studies on safety as to which are the better vans?

My son has had three vans. When I am driving his van, it seems as though I could float right off the highway, compared to a heavy car that holds the road in icy conditions or the types of buses that take kids to hockey games and so on, which seem much more stable. Have you done any work on the type of vehicle that is the safest?

I would like you to respond to my first comments, and then answer with respect to the vans, if would you, please.

Mr. Dawes: I want to clarify one thing about the 80 per cent of villages.

If you start out for Edmonton in Saskatchewan, on Highway 13, and go through Provost, through Camrose and the famous Wetaskiwin into Edmonton, included in that 20 per cent of villages not served anymore will be places in between the larger towns or cities on that route I just described. Therefore, it is not that the buses are not perhaps passing through these places; it is just that the population is so low now that they are perhaps not stopping anymore. In some cases, the village can be located off the highway somewhat and the bus will no longer go in there.

Senator Gustafson: Or they meet them on the highway.

Mr. Dawes: Well, if the bus still stops there.

My point, however, is that in Alberta, and it may be different in Saskatchewan, we have found that our larger regional centres in the rural areas are doing quite well. They are either holding

sommes engagés sur une pente glissante. La situation paraît se détériorer. Dans la région où je vis, c'est-à-dire le sud de la Saskatchewan, il ne reste plus que quelques lignes principales. Les personnes qui vivent le long de la ligne Regina-Minneapolis ont droit à un service de qualité. Pour celles qui vivent ailleurs, c'est une tout autre histoire.

Vous avez dit qu'environ 80 p. 100 des villages de l'Alberta étaient desservis. En Saskatchewan, le pourcentage serait probablement beaucoup plus faible. Il ne fait aucun doute que cela représente un problème pour le gouvernement.

À l'heure actuelle, les Européens sont aux prises avec les mêmes problèmes. Ils parlent de développement rural, d'orientation environnementale et d'agriculture, et ils combinent tous ces éléments pour enrichir la vie rurale.

Le Canada est probablement le meilleur pays rural au monde. Les possibilités n'échappent pas aux visiteurs. Pour une raison ou pour une autre, je n'ai pas le sentiment que nous avons cette vision. À cause de mes antécédents, de l'endroit où je vis et de ce que je fais, il ne fait aucun doute que je suis partial, mais je pense qu'il s'agit d'un aspect qu'on aurait intérêt à étudier.

Je tiens à vous poser une question au sujet du type de fourgonnette utilisé pour le transport de passagers. Avez-vous fait des études sur la sécurité de manière à déterminer les meilleures fourgonnettes?

Mon fils a eu trois fourgonnettes. Lorsque je suis au volant de sa fourgonnette, j'ai l'impression que je pourrais tout simplement quitter la route, du moins par rapport à une lourde voiture qui tient la route malgré une chaussée glacée ou aux autocars qu'on utilise pour conduire des enfants à des matches de hockey et ainsi de suite, lesquels m'apparaissent beaucoup plus stables. Avez-vous réalisé des études sur le type de véhicule jugé le plus sûr?

J'aimerais vous entendre réagir à mes premiers commentaires et, si vous le pouvez, répondre à la question concernant les fourgonnettes.

M. Dawes: Je tiens à apporter une précision au sujet de la proposition de 80 p. 100 des villages.

Si, au départ de la Saskatchewan, vous vous dirigez vers Edmonton sur la route 13 et que vous traversez Provost, Camrose et la célèbre ville de Wetaskiwin avant d'arriver à Edmonton, les villes ou les villages plus importants situés sur l'itinéraire que je viens de décrire feront partie de la proportion de 20 p. 100 de villages ne recevant plus de services. Le problème ne vient donc pas du fait que les autocars ne traversent plus ces endroits. Seulement, il y a si peu d'habitants que les autocars ne s'y arrêtent peut-être plus. Dans certains cas, il est possible que le village soit situé un peu à l'écart de la route et que l'autocar ne s'y rende pas.

Le sénateur Gustafson: À moins qu'on ne l'attende sur la route.

M. Dawes: À condition que l'autocar s'y arrête.

Ce que je veux dire, cependant, c'est que, en Alberta — et la situation est peut-être différente en Saskatchewan, nous avons constaté que nos plus importants centres régionaux dans les

their own or they are actually growing. Camrose, which is now a city, has become quite a retirement centre; Wetaskiwin is another thriving town.

It is more a case of a change in the structure of the rural areas where people who were once being served are now not being served. The latter is not the case in very many instances, anyway. So I think you have to make that clarification.

With that in mind, we are not that concerned about the future of bus service to rural communities, based on the structural changes and the fact that we have many examples of services that have been devolved and continue to operate in a more appropriate fashion on those routes.

Turning to the matter of vehicles, the only thing we can go on is accidents that might occur with the different types of vehicles. To our knowledge, this has not been a problem in Alberta, and we would know, being the Department of Transportation.

For example, the van connector that Greyhound contracts with out of Lac La Biche seems to be operating safely. We have airporter services, one, for example, in Edmonton that operates on a fairly long stretch out to the international airport using vans at high speeds. There has not been any problem with them.

Therefore, in our view, the legislation that is there is adequate. If it is enforced properly there will not be a problem. However, that should not be a consideration as to whether to deregulate or not economically. I guess that would be our point.

Senator Adams: There are no buses where I live.

A company like Greyhound has different regulation in different provinces. There are regulations in Alberta and B.C. specific to the mountains. Saskatchewan and Manitoba have different regulations. Are the regulations across the country the same vis-à-vis safety?

Mr. Lilley: In terms of bus regulation for safety, that has mostly been dealt with under the National Safety Code, which is a national program. Each province applies slightly different ways, but the concept is to regulate under safety.

Once you are in, every jurisdiction maintains a carrier profile on that person or that company and regulates based on convictions, inspections and collisions. So a safety aspect is basically covered under that program.

Senator Adams: Is it true that across Canada, every six months, every bus has to be safety checked?

régions rurales se tirent assez bien d'affaires. Ils tiennent leur bout ou sont en croissance. Camrose, qui est désormais une ville, est devenue un centre de retraite relativement attirant; Wetaskiwin est une autre petite ville en pleine expansion.

On a davantage affaire à une modification de la structure des régions rurales où des personnes auparavant desservies ne le sont désormais plus. De toute façon, cette situation ne se rencontre pas très souvent. J'ai pensé qu'il était important d'apporter cette clarification.

Cela dit, nous ne nous inquiétons pas outre mesure de l'avenir du service par autocar vers les collectivités rurales, compte tenu des changements structurels et du fait que nous avons bon nombre d'exemples de services qui, après avoir été cédés, demeurent offerts de façon plus appropriée sur les circuits concernés.

En ce qui concerne la question des véhicules, le seul élément dont nous disposons concerne les accidents qui risquent de se produire selon les divers types de véhicules. À notre connaissance cela n'a pas posé de problème en Alberta. Comme nous représentons le ministère des Transports, nous serions au courant.

À titre d'exemple, le service de liaison par fourgonnette auquel la société Greyhound est liée par contrat au départ de Lac La Biche semble fonctionner de façon sécuritaire. Nous avons des services de cars d'aéroport, notamment à Edmonton, qui effectuent des trajets relativement longs jusqu'à l'aéroport international à l'aide de fourgonnettes roulant à grande vitesse. Il n'y a pas eu de problème à cet égard.

À notre avis, par conséquent, les dispositions législatives existantes sont adéquates. Il n'y a pas de problème, à condition qu'elles soient appliquées correctement. Cependant, on ne devrait pas en tenir compte au moment de procéder ou non à une déréglementation économique. Je crois que ce serait notre position.

Le sénateur Adams: Là où je vis, il n'y a pas d'autocar.

Une société comme Greyhound obéit à des règles différentes selon les provinces. En Alberta et en Colombie-Britannique, on retrouve des règlements propres à la circulation en montagne. En Saskatchewan et au Manitoba, les règles sont différentes. Peut-on en dire autant de la réglementation en matière de sécurité partout au pays?

M. Lilley: Du point de vue de la réglementation en matière de sécurité imputable aux autocars, le Code national de sécurité, programme national, est le principal instrument. Chaque province l'applique de façon légèrement différente, mais l'idée de base consiste à réglementer du point de vue de la sécurité.

Une fois l'entreprise admise, chaque administration tient à jour un profil du transporteur pour la personne ou la société et réglemente en fonction des condamnations, des inspections et des collisions. La sécurité est donc un aspect essentiellement visé par ce programme.

Le sénateur Adams: Est-il vrai que, au Canada, tout autocar doit subir une inspection de sécurité tous les six mois?

Mr. Lilley: Yes — but I will not speak for the other jurisdictions. I believe it is every six months in most jurisdictions. In Alberta, all buses have to have a mechanical safety inspection every six months.

Senator Adams: I believe bus drivers check their emergency brakes often. I believe they actually crawl underneath the buses to do that inspection. Is there any other way to know whether the safety cable is broken?

Mr. Lilley: Under the National Safety Code, carriers are required to have a preventative maintenance program, and in most jurisdictions, I believe in all jurisdictions, actually, drivers must do a pre-trip inspection prior to driving that vehicle and document any defects. To support that, jurisdictions have safety inspections, commonly referred to as a CVSA inspection — the Commercial Vehicle Safety Alliance. There is a standard set of inspection criteria used all over North America and Mexico. On-road enforcement people conduct random inspections and stop checks to verify the mechanical fitness of vehicles.

Senator Adams: How does the system work? Do you go to each company and check the licence number of every bus to see how many times it has been safety checked? How does it work?

Mr. Lilley: Part of it is on the road. When a vehicle is stopped, they have to produce proof, and they are issued a sticker, which is in turn attached to the vehicle. As the vehicle goes by, the enforcement people can determine the validity of the sticker by its colour, what corners are cut off and what year is punched, simply by looking at it.

Once a vehicle is stopped, there is a request for the certificate to see if it is valid and for that vehicle. So there is an on-road inspection portion that supports that program.

In addition, a new carrier coming in, like bus operating authorities, has to attach a copy of their certificates upon application, and upon renewal they have to give us at least one just to show us that they are maintaining their vehicles in that program.

Senator Adams: Are there any rules with regard to buses using diesel fuel? Do you have any restrictions on that? Do you do any checks? Do you do any enforcement in that area? I am concerned about this for environmental reasons. Do you have anything to do with that?

Mr. Lilley: Not in Alberta. I am not sure about the other jurisdictions. We do not do a lot of that type of checking.

Senator Adams: You have nothing to do with environmental concerns?

M. Lilley: Oui, mais je ne me prononcerai pas pour d'autres administrations. Je crois savoir que la plupart des administrations imposent une inspection de sécurité tous les six mois. En Alberta, tous les autocars doivent subir une inspection de sécurité mécanique tous les six mois.

Le sénateur Adams: Je crois savoir que les chauffeurs d'autobus vérifient souvent leurs freins d'urgence. Je crois également savoir qu'ils se glissent sous leur autocar pour effectuer cette inspection. Y a-t-il un autre moyen de déterminer si le câble de sécurité est rompu?

M. Lilley: En vertu du Code national de sécurité, les transporteurs doivent adopter un programme d'entretien préventif. Dans la plupart des administrations — dans la totalité d'entre elles, si je ne m'abuse —, les chauffeurs doivent effectuer une inspection avant de prendre le volant et documenter toute défectuosité. Dans ce contexte, les administrations imposent des inspections de sécurité, communément appelées l'inspection de la CVSA — soit la Commercial Vehicle Safety Alliance. Il existe un ensemble de critères d'inspection utilisés dans l'ensemble de l'Amérique du Nord et au Mexique. Les responsables de l'application sur la route effectuent des inspections obligatoires et interceptent des véhicules pour en vérifier le fonctionnement mécanique.

Le sénateur Adams: Comment le système fonctionne-t-il? Vous rendez-vous dans chacune des sociétés pour vérifier le numéro d'immatriculation de chacun des autocars et le nombre d'inspections de sécurité subies par chacun? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Lilley: Une partie du travail s'effectue sur la route. Lorsque le véhicule est intercepté, le chauffeur doit produire une preuve, et on lui remet un autocollant, lequel est apposé sur le véhicule. Au passage d'un véhicule, les responsables de l'application peuvent déterminer la validité de l'autocollant par sa couleur, les coins qui ont été coupés et les années qui ont été poinçonnées. Il leur suffit de jeter un coup d'œil.

On demande au chauffeur d'un véhicule immobilisé de produire le certificat. On s'assure ainsi qu'il est valide et qu'il a été délivré pour le véhicule en question. Il y a donc un volet axé sur les inspections sur la route à l'appui du programme.

En outre, un nouveau transporteur, par exemple un autocariste, doit annexer une copie de ses certificats à sa demande. Au moment du renouvellement, il doit nous en remettre au moins un pour nous montrer que ses véhicules demeurent visés par le programme.

Le sénateur Adams: Y a-t-il des règles concernant les autocars alimentés au diesel? Imposez-vous des restrictions à ce sujet? Effectuez-vous des vérifications? Comment appliquez-vous la loi dans ce domaine? La question me préoccupe pour des motifs environnementaux. Vous occupez-vous de ce dossier?

M. Lilley: Non, pas en Alberta. Je ne suis pas certain de la situation en vigueur dans d'autres administrations. Nous n'effectuons pas beaucoup de vérifications de ce genre.

Le sénateur Adams: Vous ne vous occupez pas du tout des préoccupations touchant l'environnement?

Mr. Lilley: Nothing to do with emissions per se, not a full program where we attach anything to the muffler or exhaust of a vehicle and look at it.

Senator ForreSTALL: You made the comment almost offhandedly, and I think it is very important, that a charter can take a busload from Alberta to Vancouver but cannot pick up a load there and bring it back to Calgary. The B.C. government has imposed that regulation.

Is there any restriction the other way? Could a bus from Vancouver solicit or pick up a load in Calgary and go to Prince George?

Mr. Lilley: A non-resident carrier could apply for a full-time operating authority, if he was, say, from B.C. In that case, they have to apply. We would go through an advertisement or application process. There would be a public hearing, an opportunity for people to oppose that application, and it could be rejected on public need and convenience.

Therefore, a carrier has the option to apply for a permit authority. A carrier is allowed 12 single-trip permits a year. However, if the carrier is a non-resident and wishing to pick up in Alberta, what we first require it to do is contact three carriers from that area to see if one of them can supply that service first. If not, we confirm with those carriers that they cannot, and we will issue a single-trip permit that comes out of this 12 a year.

Senator ForreSTALL: Who would want to go through that? I cannot imagine the time, the trouble, the legal expense, the advertising expense.

What about a national company like Greyhound? There is no national ticket. There is no one-stop shopping in this industry, is there?

Mr. Lilley: No, it is all delegated down to the provinces. Even the extra-provincial authorities are delegated down to the provinces to issue on their behalf.

Senator ForreSTALL: Would it not be easier for the provinces, perhaps through a conference of transportation ministers, if this was put forward as a barrier to national competition, national trade, if there were one-stop shopping?

You suggest that there is no industry association. I find that hard to believe, but maybe I am thinking of it in a different sense. Does the absence of an industry association raise a flag that we should be alerted to?

Mr. Dawes: There are various industry associations across the country, and presumably they could get together and take a common stand on this. However, as Mr. Lilley said, the

M. Lilley: Nous ne nous occupons pas des émissions proprement dites. Nous n'avons pas un programme en vertu duquel nous attacherions un dispositif au silencieux ou au tuyau d'échappement d'un véhicule pour prendre des mesures.

Le sénateur ForreSTALL: De façon presque désinvolte, vous avez mentionné — et je pense que c'est très important — qu'un autobus nolisé peut conduire des passagers de l'Alberta jusqu'à Vancouver, mais ne peut ramener des voyageurs à Calgary. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a imposé un tel règlement.

Des restrictions s'appliquent-elles aussi dans l'autre sens? Un autocar de Vancouver peut-il faire de la publicité ou faire monter des passagers à Calgary pour les conduire à Prince George?

M. Lilley: Un transporteur non-résident de la Colombie-Britannique, par exemple, pourrait présenter une demande de permis d'exploitation à temps plein. Dans un tel cas, on doit présenter une demande. Nous aurions alors recours à de la publicité ou à une procédure de demande. Il y aurait une audience publique à l'occasion de laquelle les intéressés pourraient s'opposer à la demande. Cette dernière pourrait être rejetée pour des motifs liés aux besoins et à la commodité du public.

Par conséquent, un transporteur a la possibilité de demander un permis. Il peut obtenir 12 permis pour un voyage unique par année. Si, en revanche, le transporteur est un non-résident souhaitant venir chercher des passagers en Alberta, il doit d'abord communiquer avec trois transporteurs de la région en question pour déterminer s'ils sont en mesure d'offrir ce service. Dans le cas contraire, nous confirmons cette possibilité auprès des transporteurs concernés, et nous délivrons un permis pour un voyage unique, lequel est soustrait des douze permis possibles par année.

Le sénateur ForreSTALL: Qui accepterait de se prêter à une telle démarche? Je n'arrive même pas à imaginer le temps, les ennuis, les dépenses juridiques, les frais de publicité.

Qu'en est-il d'une société nationale comme Greyhound? Il n'y a pas de guichet national. Au sein de l'industrie, il n'y a pas de guichet unique, n'est-ce pas?

M. Lilley: Non, tout est délégué aux provinces. On a même cédé aux provinces des pouvoirs extraprovinciaux, en vertu desquels elles peuvent délivrer des permis.

Le sénateur ForreSTALL: L'établissement d'un guichet unique ne faciliterait-il pas la vie aux provinces, peut-être à l'occasion d'une conférence des ministres des Transports, à supposer que les problèmes dont il est ici question soient présentés comme des obstacles à la concurrence nationale ou au commerce national?

Vous laissez entendre qu'il n'y a pas d'association industrielle. J'ai du mal à le croire, et j'entends peut-être les choses dans un sens différent. L'absence d'une association industrielle dénote-t-elle une situation dont nous devrions être au courant?

M. Dawes: Il existe diverses associations industrielles au pays, et on peut imaginer qu'elles puissent se regrouper et adopter une position commune dans ce dossier. Cependant, comme l'a indiqué

regulations and the process for getting authority to operate are left to the various provinces under the delegation of authority from the federal government.

I did want to clarify one thing. There are some Alberta-based companies that do have operating authority in British Columbia. Certainly, national companies like Greyhound have authorities wherever they operate. It is difficult, however, for smaller Alberta companies to go in there. Basically, the only way to do it is to buy an existing authority, which is cost-prohibitive in many cases. Because the system is closed, it drives up the price of buying a company, in effect.

We deregulated internally to take the burden off both ourselves as a government and the industry, because they were tying themselves up in knots going before hearings trying to get authority to operate from Grande Prairie in addition to Red Deer. We feel this would be one of the advantages of deregulating nationally. The companies could concentrate on running their business rather than attending hearings trying to get the authority to operate.

Senator Forrestall: It seems to me that this question has been on the agenda of transportation ministers for a number of years, to no avail, which leads me to believe that the status quo seems to be okay and to hell with whether it affects prices up or down, and it is something to be regretted.

I would hope that as the years go by we get closer to one-stop shopping. It tends to keep prices down and make business a little easier for the men and women who have to run the industry. However, it is a private industry, and they will do what they want. In any event, they do it well. I am not suggesting they do not.

I have a question related to fuel systems. Is there any encouragement from the province with respect to fuel cells or upgrading some of the new diesel technology? Are you active in that area with the various companies?

Mr. Dawes: We have a climate change initiative in the Government of Alberta that is looking at every possible way of reducing emissions in a manner that is sensible and feasible, I guess I should add.

I would like to point out, though, that the intercity bus mode is one of the most energy-efficient modes, and if you look at emissions per passenger, it also ranks very well in that regard as well. Obviously, it would be better if emissions could be reduced, but they are certainly not a major problem in that regard.

Senator Forrestall: Are there provincial regulations with respect to the number of times tires can be retreaded in trucking industry, or is that judgment left to the industry?

M. Lilley, ce sont les diverses provinces qui, en vertu des pouvoirs délégués par le gouvernement fédéral, assument la responsabilité de la réglementation et de la délivrance des permis d'exploitation.

Je tiens à clarifier un élément. Certaines sociétés albertaines sont autorisées à exploiter des autocars en Colombie-Britannique. Il est certain que des entreprises nationales comme Greyhound sont habilitées partout où elles offrent des services. Cependant, certaines sociétés albertaines plus petites ont du mal à percer le marché. Essentiellement, la seule façon de faire consiste à acheter un permis existant, à des coûts souvent prohibitifs. Parce que le système est fermé, le prix de vente d'une société, dans les faits, augmente.

Nous avons procédé à une déréglementation à l'interne pour alléger le fardeau du gouvernement et de l'industrie: les membres de cette dernière, obligés de participer à des audiences pour obtenir le droit d'exercer leurs activités à partir de Grande Prairie en plus de Red Deer, ne savaient plus où donner de la tête. À notre avis, ce serait là un des avantages de la déréglementation au niveau national. Les sociétés pourraient se concentrer sur leurs affaires plutôt que de participer à des audiences dans l'espoir d'obtenir un permis d'exploitation.

Le sénateur Forrestall: Il me semble que cette question figure à l'ordre du jour des rencontres des ministres des Transports depuis un certain nombre d'années, mais en vain, ce qui m'amène à conclure que le statu quo serait acceptable, et tant pis si les prix subissent des pressions à la hausse ou à la baisse. On peut déplorer cette situation.

Avec les années, j'espère que nous nous rapprocherons du guichet unique. Le principe tend à maintenir des prix bas et à faciliter quelque peu la tâche des femmes et des hommes qui dirigent l'industrie. Cependant, il s'agit d'une industrie privée, et elle fera ce que bon lui semble. Quoi qu'il en soit, elle se tire bien d'affaire. Je n'oserais surtout pas laisser croire qu'il n'en est pas ainsi.

Je veux poser une question au sujet du système d'alimentation. La province offre-t-elle des incitatifs en ce qui a trait aux piles à carburant ou à l'adoption de certaines nouvelles technologies liées au diesel? Intervenez-vous auprès des diverses entreprises dans ce domaine?

M. Dawes: Le gouvernement de l'Alberta a lancé une initiative sur le changement climatique dans le cadre de laquelle on examine tous les moyens possibles de réduire les émissions de façon sensée et faisable. Je tenais à apporter cette précision.

Cependant, je souligne que le transport interurbain par autocar est l'un des modes les plus éconergétiques. Au chapitre des émissions par passager, ce mode de transport se tire également assez bien d'affaire. De toute évidence, il vaut mieux que les émissions soient réduites, mais il ne s'agit absolument pas d'un problème majeur.

Le sénateur Forrestall: Dans l'industrie du camionnage, y a-t-il des réglementations provinciales en ce qui concerne le nombre de fois où des pneus peuvent être rechapés, ou cette question est-elle laissée au bon jugement de l'industrie?

Mr. Lilley: There are standards for the tread depth that a tire can have on the highway, and it is different, I believe, for steering tires than for carrying tires. The standards are enforced by the on-road enforcement people, as well as through the mandatory inspection that each vehicle is required to have.

In terms of retreading, I am not familiar with that end of the business.

Senator Forrestall: I am wondering at what point a tire absolutely wears out, the casing wears out.

Mr. Lilley: I am not familiar with that.

Senator Forrestall: It might be something you want to look at in terms of safety, because that is the context in which I asked the question.

You talk about highway checks. Are they carried out by the police?

Mr. Lilley: Yes, in Alberta they are carried out by enforcement people. We have an inspection services branch — they run the weigh scales and marked patrol units — that is mandated to concentrate on commercial traffic in Alberta, both truck and bus. All their inspectors are certified under the CVSA program.

In addition, other enforcement agencies are certified to conduct these inspections. I believe the City of Calgary, the City of Edmonton and the City of Lethbridge have truck inspection details. Some RCMP officers are certified to do inspections. As well, I think there are some county people that may have certified people to do on-road inspections.

Senator Forrestall: Those people are with the province or a municipal enforcement agency as opposed to police.

Mr. Lilley: Many of them — for example, Edmonton and Calgary — are police officers that are dedicated to truck detail. The RCMP who are inspectors are regular officers that are assigned to freeway patrol.

Some of the county people — although I am not sure — would probably be appointed under bylaws and such. They would not be considered as police officers per se.

Mr. Dawes: Let me just follow up on that. Of course, the RCMP here in Alberta are contracted by the provincial government to provide on-highway policing.

With regard to the tire issues, we do have standards, as Mr. Lilley said. Tires have to be of a certain thickness, whether we are talking about retreaded tires or otherwise. I just wanted to make that clear.

M. Lilley: Il existe des normes pour la profondeur de sculpture qu'un pneu peut avoir sur la route, et elle varie, si je ne m'abuse, selon qu'on a affaire à des pneus de direction ou à des pneus de charge. Pour assurer le respect des normes, on mise sur les responsables de l'application sur la route de même que sur l'inspection obligatoire que doit subir tout véhicule.

En ce qui concerne les pneus rechapés, je ne suis pas au courant de cette question.

Le sénateur Forrestall: Je me demande à quel moment un pneu est absolument fini, ou l'enveloppe est finie.

M. Lilley: Je ne suis pas au courant.

Le sénateur Forrestall: Vous voudrez peut-être vous familiariser avec ce dossier du point de vue de la sécurité. En effet, c'est dans ce contexte que je posais la question.

Vous avez fait référence à des vérifications sur la route. Sont-elles effectuées par des policiers?

M. Lilley: Oui, en Alberta elles sont effectuées par des responsables de l'application de la loi. Nous avons une direction générale des services d'inspection — qui exploite les ponts de pesage et les unités d'auto-patrouilles identifiées — qui a pour mandat de se concentrer sur la circulation commerciale en Alberta, les camions et les autocars. Tous ses inspecteurs ont été certifiés en vertu du programme de la CVSA.

En outre, d'autres organismes d'application sont habilités à réaliser de telles inspections. Je crois savoir que les villes de Calgary, d'Edmonton et de Lethbridge disposent d'équipes d'inspection des camions. Certains agents de la GRC sont également habilités à réaliser des inspections. De même, je pense que les autorités de certains comtés disposent de personnes habilitées à effectuer des inspections sur la route.

Le sénateur Forrestall: Ces personnes appartiennent à l'organisme d'application provinciale ou municipale plutôt qu'à la police.

M. Lilley: Bon nombre d'entre elles — par exemple à Edmonton et à Calgary — sont des agents de police chargés des camions. À la GRC, les inspecteurs sont des agents affectés à la patrouille de la route.

Il est probable, mais je n'en suis pas certain, que certains inspecteurs des comtés soient nommés en vertu de règlements et de dispositions de ce genre. On ne les considérerait donc pas comme des agents de police à proprement parler.

M. Dawes: Permettez-moi d'ajouter quelque chose à ce sujet. Bien entendu, ici, en Alberta, le gouvernement provincial confie par contrat à la GRC le mandat d'assurer des services de police de la route.

En ce qui concerne la question des pneus, nous avons des normes, comme M. Lilley l'a indiqué. Les pneus doivent avoir une certaine épaisseur, qu'il s'agisse de pneus rechapés ou d'autres. Je tenais simplement à l'établir clairement.

Senator Forrestall: You can appreciate that after awhile the casing will break down. The tread may look beautiful, the tire may look beautiful, but that which supports it has tended to deteriorate.

I just wondered from a safety point of view, particularly with steering tires, as well with the economical tires, whether there is a regulation that provides that a tire can only be retreaded, say, four times or six times, or until there is an indication that the casing is gone and the tire should be discarded. However, apparently you do not. It is just a point that has to do with safety.

Senator Phalen: You talk about going to B.C. and being deadheaded. How do you think that should operate?

Mr. Dawes: If there were no requirement to obtain operating authorities in each jurisdiction, then an Alberta-based company, provided it met all the safety requirements, could take a group to Vancouver, let us say, and then take another group back from Vancouver to Alberta.

Senator Phalen: In Montreal, we were told about a line switched bus drivers in Montreal. Do you see a depot-type situation at the border, where you could switch off?

Mr. Dawes: We would hope that that would not be necessary. If the company meets all the safety requirements and it is the province of domicile, that suggests that their drivers are qualified and that the vehicles are safe, and they should be able to go anywhere in Canada with a load and take a load from there to another jurisdiction and then come back to their home jurisdiction without restriction.

Senator Phalen: Do you have a depot in other areas in another province? How would you pick up your passengers coming back from British Columbia?

Mr. Dawes: If it were a charter operation, they would just go to an assembly point that the organization that is chartering the bus would specify. It could be a church; it could be the ferry terminal in Vancouver, if they are taking people from there into the mountains.

Senator Oliver: I want to make sure that I have on the record your opinion about what you would like to see in the report of this committee once it finishes all its hearings and studies.

On page 11, under "Towards Full Economic Deregulation," you say:

The Department encourages the federal government to legislate, as soon as feasible, the full economic deregulation of scheduled, extra-provincial, inter-community busing, in order to remove what are in effect barriers to internal trade and innovation across Canada.

Le sénateur Forrestall: Vous comprenez que, après un certain temps, l'enveloppe va se déchirer. La bande de roulement et le pneu ont l'air magnifique, mais le support aura tendance à se détériorer.

Du point de vue de la sécurité, en particulier en ce qui concerne les pneus de direction et les pneus économiques, je me demandais simplement si une réglementation prévoyait qu'un pneu ne peut être rechapé que quatre ou six fois, disons, ou si on le recape jusqu'à ce que l'enveloppe soit détériorée au point où le pneu doit être mis au rebut. Apparemment, vous n'en avez pas. Il s'agissait simplement d'une question liée à la sécurité.

Le sénateur Phalen: Vous avez fait allusion aux autocars qui se rendent en Colombie-Britannique et qui doivent rentrer à vide. Comment, à votre avis, les choses devraient-elles se passer?

M. Dawes: Si on ne devait pas se procurer un permis d'exploitation dans chaque administration, une entreprise dont le siège social est en Alberta pourrait, à condition de se conformer à toutes les exigences de sécurité, conduire un groupe à Vancouver, par exemple, et en ramener un autre de Vancouver en Alberta.

Le sénateur Phalen: À Montréal, on nous a parlé d'un circuit dans lequel les chauffeurs étaient permutés à Montréal. Envisagez-vous l'établissement à la frontière d'une sorte de gare routière où les chauffeurs pourraient être permutés?

M. Dawes: Nous espérons que cela ne sera pas nécessaire si l'entreprise répond à toutes les exigences de sécurité et qu'il s'agit de la province d'origine; on peut penser que les chauffeurs sont qualifiés et que les véhicules sont sécuritaires. Les entreprises en question devraient être autorisées à conduire des passagers partout au Canada, à faire monter des passagers au lieu de destination pour les conduire dans une autre administration, avant de rentrer dans leur province d'attache, sans restriction.

Le sénateur Phalen: Existe-t-il une gare routière dans d'autres régions d'une autre province? Comment vous y prendriez-vous pour faire monter des passagers revenant de la Colombie-Britannique?

M. Dawes: Dans le cas d'un service nolisé, l'autocar se rendrait simplement à un lieu de rassemblement désigné par les organisateurs. Il pourrait s'agir d'une église ou du terminal du traversier à Vancouver, à supposer que l'autocar ramène des voyageurs dans les montagnes.

Le sénateur Oliver: Je tiens à ce que vous établissiez clairement aux fins du compte rendu ce que, à votre avis, le rapport du comité devrait contenir, une fois qu'il aura terminé ses audiences et ses études.

À la page 11, dans la section portant sur le chemin vers la déréglementation économique complète, vous dites:

Le ministère encourage le gouvernement fédéral à légiférer le plus rapidement possible pour imposer la déréglementation économique complète des services de transport par autocar extraprovinciaux à horaire fixe afin de supprimer ce qui constitue dans les faits un obstacle au commerce interne et à l'innovation partout au Canada.

Is that what you would like to see come from our report?

Mr. Dawes: Yes.

Senator Oliver: You will recall that at the beginning of this hearing our chairman outlined what are the issues, and she talked about what the economists called the demand side. Do you feel that those demand-side conditions can be met with full economic deregulation?

Mr. Dawes: I am not sure what you mean by that.

Senator Oliver: If we have full economic deregulation, as you propose, will all those people across Canada that we have talked about, the disabled, the rural people, the elderly who do not have a car or truck, have an opportunity to be afforded transportation services by busing under your proposal?

Mr. Dawes: Based on the Alberta experience under a highly streamlined system of regulation, that is, relatively open to innovation and given the kind of innovation that we have seen from our two big carriers here, Greyhound and Red Arrow, we are confident that any demand from any segment of the population would be met under that kind of system, yes.

Senator Oliver: We will find out shortly how much cross-subsidization is going on to permit them to continue to do that, but if there were to be a rule that cross-subsidization could not go on, then your proposal for full deregulation economically would not work, would it?

Mr. Dawes: Our proposal depends on the rural routes being served by more appropriate vehicles operated by companies with an appropriate cost structure, which is the case on some routes here in this province and elsewhere in the country now. However, it is, we believe, not the case where Greyhound is still operating low volume routes like that.

Senator Oliver: As a department of the provincial government here in Alberta, do you envisage that some of the busing would be not for profit?

Mr. Dawes: I described the existence of a large number of local transportation providers that currently take seniors, or people with disabilities or youth groups either to a nearby connecting point on a mainline bus route or, frankly, more usually into a city themselves. Those are not-for-profit organization, and they definitely have a role to play. We have found that that type of service has been increasing because of changes in healthcare and social service delivery. There has been a change in the way local service providers provide transportation because people now often have to go to a nearby town to get to a hospital, for example — not for an emergency, obviously.

Senator Oliver: Day surgery.

Est-ce bien là ce que vous attendez de notre rapport?

M. Dawes: Oui.

Le sénateur Oliver: Vous vous rappellerez que, au début de la présente audience, la présidente a exposé les enjeux et évoqué ce que les économistes appellent la demande. Pensez-vous que la déréglementation économique complète pourra répondre aux besoins de la demande?

M. Dawes: Je ne suis pas certain de comprendre ce que vous voulez dire.

Le sénateur Oliver: Si nous en venons à la déréglementation économique complète comme vous le proposez, tous les habitants du Canada dont il a été question, par exemple les personnes handicapées, les personnes qui vivent en milieu rural et les aînés qui n'ont ni voiture ni camion, auront-ils accès à des services d'autocar en vertu de votre proposition?

M. Dawes: Compte tenu de l'expérience albertaine dans un cadre de réglementation hautement rationalisé, la situation est relativement ouverte à l'innovation. Compte tenu du genre d'innovation dont ont fait preuve les deux importants transporteurs présents ici, soit Greyhound et Red Arrow, nous sommes convaincus que, en vertu d'un tel système, on répondra à la demande de tous les segments de la population.

Le sénateur Oliver: Dans un instant, nous allons constater l'importance de l'interfinancement qui permet aux sociétés en question de continuer de le faire, mais, au cas où on interdirait l'interfinancement, votre proposition en faveur de la déréglementation économique complète ne fonctionnerait plus, n'est-ce pas?

M. Dawes: La réussite de notre proposition est fonction de l'utilisation de véhicules plus appropriés pour les circuits ruraux, lesquels doivent être exploités par des entreprises dotées d'une structure de coût adéquate, ce qui est le cas sur certains des circuits ici dans la province, et ailleurs au pays. Ce n'est toutefois pas le cas, pensons-nous, là où Greyhound continue d'exploiter des circuits à faible volume de ce genre.

Le sénateur Oliver: En tant que représentant du ministère provincial de l'Alberta, envisagez-vous l'existence de certains services de transport par autocar sans but lucratif?

M. Dawes: J'ai fait allusion à l'existence d'un grand nombre de fournisseurs de services de transport en gros qui conduisent des aînés, des personnes handicapées ou des groupes de jeunes vers un point de correspondance sur le circuit d'autocar principal. Le plus souvent, pour dire les choses franchement, ils les reconduisent dans une ville. Il s'agit d'organismes sans but lucratif, et ils ont assurément un rôle à jouer. Nous avons constaté que ce genre de service gagne en popularité en raison des modifications apportées au mode de prestation des services de santé et des services sociaux. Les fournisseurs de services locaux n'assurent plus les services de transport de la même manière parce que, de nos jours, il arrive souvent que les gens se rendent dans une ville voisine pour aller à l'hôpital, par exemple — de toute évidence, je ne parle pas ici d'urgence.

Le sénateur Oliver: Pour une chirurgie d'un jour.

Mr. Dawes: Well, at least ongoing care or follow-up care.

In summary, there would be a non-profit aspect to this as well working with the mainline bus companies.

Senator Oliver: And you factor that into your proposal.

Mr. Dawes: Yes.

The Chairman: Thank you again for your presence here today. The answers to all our questions are very important to us and will be dealt with when we prepare our report.

Our next witnesses are from the Greyhound Canada Transportation Corporation.

Please proceed.

Mr. Roger Pike, Senior Vice President, Operations Canada, Greyhound Canada Transportation Corporation: Madam Chair, honourable senators, thank you for the opportunity to appear before this committee. We believe that Minister Collenette's initiative to develop a transportation blueprint is essential in the formation of a coordinated transportation system, and we believe that the findings of this committee and those of the CTA review panel will undoubtedly assist in that process.

Greyhound Canada is a generic term; it includes Greyhound Canada Transportation Corp., Grey Goose and Voyageur. The core business of those three companies is the provision of intercity scheduled service, or if you prefer intercommunity scheduled service.

Greyhound Canada is a wholly owned subsidiary of Laidlaw. Laidlaw also owns the company that the witness from yesterday, Mike Cafferky, is with, that is, Island Coach Lines. It owns Gray Line Vancouver, Gray Line Banff, Gray Line Toronto, Gray Line Ottawa, PMCL, and ChaCo. The core business of those companies is mostly charters, sight-seeing and tours. Laidlaw also owns Greyhound U.S.

My comments today will be limited to Greyhound Canada and the scheduled intercity operations. I should like to briefly cover what we do. Our area of coverage extends from Montreal in the East to Vancouver in the West, and from Whitehorse in the Yukon and Hay River in the Northwest Territories. We have a pretty extensive coverage.

There is a map in our handout. I intend to paraphrase our handout. If you want to refer to the map later, then we can talk about the area of coverage.

Within our network, we have 633 agents that provide passenger depots. As well, we have 1,360-odd flag stops, as we call them. There is no agency at a flag stop; we just stop the bus, which may address some of the questions you had about

M. Dawes: Au moins pour une série de traitements ou un suivi.

Bref, il y aura, outre le travail auprès des sociétés d'autocars exploitant les lignes principales, un aspect sans but lucratif.

Le sénateur Oliver: Et vous en avez tenu compte dans votre proposition.

M. Dawes: Oui.

La présidente: Merci une fois de plus de votre présence. Les réponses à toutes nos questions sont très importantes pour nous, et nous allons en tenir compte au moment de la préparation de notre rapport.

Nos prochains témoins représentent la société Greyhound Canada Transportation Corporation.

La parole est à vous.

M. Roger Pike, premier vice-président, Opérations Canada, Greyhound Canada Transportation Corporation: Madame la présidente, honorables sénateurs, merci de l'occasion qui nous est donnée de comparaître devant le comité. À notre avis, l'initiative du ministre Collenette visant l'établissement d'un plan d'action pour les transports était essentielle à la formation d'un réseau de transport coordonné, et nous pensons que les conclusions du comité et celles du Comité d'examen de la LTC se révéleront sans aucun doute utiles dans ce contexte.

Greyhound Canada est un terme générique comprenant Greyhound Canada Transportation Corp., Grey Goose et Voyageur. Ces trois entreprises se spécialisent dans la prestation de services interurbains à horaire fixe, ou, si vous préférez, de services intercommunautaires à horaire fixe.

Greyhound Canada est une filiale en propriété exclusive de Laidlaw. Laidlaw est également propriétaire de la compagnie dont fait partie le témoin que vous avez entendu hier, soit Mike Cafferky, d'Island Coach Lines. La société Laidlaw est également propriétaire de Gray Line Vancouver, Gray Line Banff, Gray Line Toronto, Gray Line Ottawa, PMCL, et ChaCo. Ses entreprises se spécialisent principalement dans les services nolisés de même que dans les visites et les excursions touristiques. La société Laidlaw est également propriétaire de Greyhound U.S.

Aujourd'hui, mes propos se limiteront à Greyhound Canada et aux activités liées au transport interurbain à horaire fixe. J'aimerais brièvement donner une idée de nos activités. Notre territoire s'étend de Montréal à l'est jusqu'à Vancouver à l'ouest, et de Whitehorse au Yukon à Hay River dans les territoires du Nord-Ouest. Nous avons donc un rayonnement considérable.

Dans le document qui vous a été distribué, vous trouverez une carte. J'ai l'intention de paraphraser le contenu du document. Si vous souhaitez vous référer à la carte plus tard, nous pourrions alors parler de notre aire de service.

Notre réseau compte 633 agents mettant une gare routière à la disposition des passagers. De même, nous avons environ 1 360 points d'arrêt sur demande, ainsi que nous les appelons. Aux points d'arrêt sur demande, il n'y a pas de comptoir; nous

communities earlier on. A flag stop is not an official bus stop. In addition to those flag stops, we have several company-operated terminals.

We have over 2,000 employees, and we also cause the hiring of another 1,000 full-time equivalents in our agency network. We carried 6.3 million scheduled passenger and operated 72 million bus miles in the last fiscal year. We handled 7 million parcels in the last year on both a depot-to-depot and door-to-door basis. We serve more than 4,000 parcel destination points. Bus charters form less than 8 per cent of Greyhound Canada's revenues. We utilize a fleet of 490 intercity buses, 12 tractor-trailer units and 54 bus parcel trailers. Those are the trailers that we pull behind buses.

I would like to talk about the density of markets, if I may, for a moment. Within our network, there are theoretically 200,000-plus possible intercity pairs. In any one year, only about 30,000 are actually used, and that 30,000 changes from year to year. We do not always get a passenger from Blind River to One Ring River.

That network is 70 times greater than Air Canada's, yet we only have 30 per cent of the their passengers. Of that 30,000 city pairs, 27,000 have between 1 and 99 annual passengers. That is pretty lean. Only the top 16 city pairs have over 25,000 passengers per year.

To put this into perspective, it is less than one bus round trip full a day. In other words, the top city pairs we have on the road account for less than one bus trip a day.

Without a comprehensive interconnecting network, only the top city pairs would see any scheduled service; the remainder would either see no service at all or monopoly service.

I will now talk about bus parcel markets. Greyhound has been in the bus parcel or courier market since its inception 73 years ago. The courier market, as Mr. Dawes mentioned, has been deregulated for a good many years, too. We are a player in the rural-to-rural markets and urban-to-rural markets, but not much of a player in the urban-to-urban market.

Just as many corner stores in Canada require multiple lines of business to remain viable, Greyhound routes require the synergies of passengers and parcels in order to make them viable. We cannot do it by just the one.

nous contentons d'arrêter l'autocar, ce qui répond peut-être à certaines des questions que vous avez plus tôt soulevées au sujet des collectivités. Un point d'arrêt sur demande n'est pas un arrêt d'autocar officiel. Outre ces points d'arrêt sur demande, nous disposons de quelques terminaux exploités par l'entreprise.

Nous comptons quelque 2 000 employés, et nous engageons 1 000 équivalents temps plein de plus pour notre réseau de comptoirs. Au cours du dernier exercice, nous avons transporté 6,3 millions d'utilisateurs de notre service à horaire fixe, et nos autocars ont parcouru 72 millions de milles. L'année dernière, nous avons également transporté 7 millions de colis, de gare routière à gare routière et de porte à porte. Pour les colis, nous desservons plus de 4 000 destinations. Les autocars nolisés comptent pour moins de 8 p. 100 des recettes de Greyhound Canada. Nous misons sur un parc de 490 autocars interurbain, de 12 semi-remorques et de 54 remorques d'autocar, lesquelles servent au transport de colis.

Avec votre permission, je vais maintenant dire un mot de la densité des marchés. Notre réseau compte théoriquement plus de 200 000 paires de villes possibles. Au cours d'une année donnée, nous en exploitons effectivement environ 30 000, et le chiffre change d'année en année. Il n'y a pas toujours de passagers pour la liaison Blind River-One Ring River.

Ce réseau est 70 fois supérieur à celui d'Air Canada. Pourtant, le nombre de passagers que nous transportons ne correspond qu'à 30 p. 100 de ceux d'Air Canada. Parmi les 30 000 paires de villes dont j'ai parlé, 27 000 comptent entre 1 et 99 passagers par année. C'est relativement peu. Il n'y a que dans les 16 principales paires de villes que le nombre de passagers est supérieur à 25 000 par année.

Pour mettre les choses en perspective, c'est moins qu'un aller-retour en autocar complet par jour. En d'autres termes, les principales paires de villes que compte notre réseau représentent moins d'un déplacement par jour.

Sans un réseau exhaustif de correspondance, seules les principales paires de villes bénéficieraient d'un service à horaire fixe; les autres n'auraient droit à aucun service ou devraient se contenter d'un service de type monopolistique.

Je vais maintenant dire un mot des marchés pour les colis transportés par autocar. Greyhound est présent dans ce marché ou dans le marché de la messagerie depuis sa création il y a 73 ans. Le marché de la messagerie, comme M. Dawes l'a mentionné, est lui aussi déréglementé depuis de très nombreuses années. Nous sommes présents dans le marché des livraisons d'un point rural à un autre et d'un point urbain à un point rural, mais beaucoup moins dans celui des réseaux d'un point urbain à un point urbain.

Tout comme de nombreux dépanneurs canadiens doivent miser sur de multiples gammes de service pour demeurer viables, les circuits de Greyhound doivent compter sur la synergie entre le transport des passagers et le transport des colis pour demeurer viable. Nous ne pourrions pas nous tirer d'affaire en ne faisant que l'un ou l'autre.

One third of Greyhound's revenues, and this comes as a surprise to most, is from the parcel business. In Western Canada, 50 per cent of our revenues are from the freight side of the business. Without that cross-subsidization, our whole network would implode.

I would like to talk a little bit about deregulation. Until a clear transportation policy can be developed that answers the question, "Should rural Canada keep its only form of public transport?" then and only then can alternatives be developed. Assuming the answer to the question is yes, we want to continue rural service, then there are only two solutions: The first is the current regulated system; the second is some form of external subsidized system. The second begs the following questions: Where does the funding come from? Who will administer the process? What will the administrative costs be?

If, on the other hand, the answer is no, we do not care, then we have to look at what happened in the U.S. and the U.K. as examples of where that leaves us.

It is our opinion that bus deregulation is a solution looking for a problem. The search for this problem has been ongoing since 1994. In answer to why, the following reasons have been advanced.

Initially, it was supposed to fix the lack of harmony between the modes. Everybody else has got it; it is your turn. This reason was dropped in favour of the argument that deregulation would bring more competitors into the market, thereby providing the consumers with more choices. However, both U.S. and U.K. post-deregulation saw a shedding of unprofitable routes and the fairly rapid emergence of a deregulated monopoly. In the case of the U.S., even where there was bitter and long competition in the Northeast, they now have revenue-sharing pools between the operators and those routes that have been blessed by the U.S. government.

Hence, in summary, deregulation in other jurisdictions has not seen the outcome expected going in — far from it. We finished up with a deregulated monopoly.

We now hear from Transport Canada that bus deregulation is supposed to, one, address shrinking ridership and diminishing profitability and, two, solve the issue of regulatory fragmentation. Neither of these two issues is a problem in our view, and I will come back to them, both of them.

I should also like to point out that an incumbent carrier, particularly a dominant one like ourselves, or in the U.S., Greyhound Lines Inc., or in the U.K., National Express, tends to come out of deregulation as the dominant carrier going in and coming out. It is not difficult to explain why this happens. If you think about a corridor such as Calgary to Edmonton, a new

Greyhound tire le tiers de ses revenus — et c'est une surprise pour la plupart — du transport des colis. Dans l'Ouest canadien, nous tirons 50 p. 100 de nos revenus de nos activités de transport de fret. Sans cet interfinancement, tout notre réseau imploderait.

J'aimerais maintenant vous dire un mot de la déréglementation. Ce n'est que quand on aura adopté une politique des transports claire répondant à la question suivante: «Le Canada rural devrait-il conserver sa seule forme de transport en commun?» qu'on pourra mettre au point les solutions de rechange. Si on postule que la réponse à la question est oui, c'est-à-dire que nous souhaitons préserver le service en milieu rural, seulement deux solutions s'offrent à nous: la première est le système de réglementation tel qu'il existe aujourd'hui; la seconde consiste à établir une certaine forme de système de financement extérieur. La deuxième solution soulève les questions suivantes: d'où les fonds viendront-ils? Qui administrera le processus? Quels seront les frais d'administration?

Si, en revanche, la réponse est non, nous n'allons rien faire, nous devons nous tourner vers les États-Unis et le Royaume-Uni pour avoir une idée de ce qui nous attend.

À nos yeux, la déréglementation du transporteur par autocar est une solution en quête d'un problème. Ce problème, on le cherche depuis 1994. Pour en expliquer les raisons, on a invoqué les raisons suivantes.

Au départ, la déréglementation était censée remédier au problème de l'absence d'harmonie entre les divers modes de transport. Tout le monde bénéficie de tel ou tel avantage, et c'est maintenant notre tour. On a depuis abandonné ce motif au profit d'un argument selon lequel la déréglementation attirerait un plus grand nombre de concurrents dans le marché, ce qui aurait pour effet de procurer plus de choix aux consommateurs. Cependant, la déréglementation, aux États-Unis et au Royaume-Uni, s'est soldée par l'abandon des circuits non rentables et l'émergence relativement rapide d'un monopole déréglementé. En ce qui concerne les États-Unis, même dans le Nord-Est, où il existe depuis longtemps une vive concurrence, on met en commun les recettes des exploitants des circuits qui ont reçu la bénédiction du gouvernement américain.

En résumé, la déréglementation, dans d'autres administrations, n'a pas donné les résultats escomptés, loin de là. On a abouti à un monopole déréglementé.

Transports Canada nous dit maintenant que la déréglementation du transport par autocar doit, premièrement, régler le problème de la diminution du nombre de passagers et des profits et, deuxièmement, remédier au problème de la fragmentation réglementaire. À nos yeux, aucune de ces questions ne représente un véritable problème, et j'y reviendrai dans les deux cas.

J'aimerais également souligner qu'un transporteur en place, particulièrement un transporteur dominant comme nous ou comme Greyhound Lines Inc. aux États-Unis ou National Express au Royaume-Uni, tend à entrer dans le régime de déréglementation et à en sortir en tant que transporteur dominant. Il n'est pas difficile d'expliquer ce qui arrive. Prenons

entrant would come in trying to tackle that high-density corridor. Now, what market is open to that new entrant? It would be any traffic that moves from Calgary to Edmonton, from Edmonton to Calgary, or any point in between. That would be the new entrant's potential market.

In a network like ourselves, the market is much larger than that. It includes from Lloydminster to Calgary or from Lethbridge to Grande Prairie, and in our case, on that particular corridor, 50 per cent of the passengers travelling on it are from beyond or behind the origin and destination points of the route. So you can see how the incumbent carrier has an advantage.

In Canada, it is even more appropriate to explore this, because in the U.K. and the U.S., parcels were not a major part of their market going into deregulation. It was there, but it was not the big chunk like ourselves, 50 per cent.

The new entrant would have to break into the courier market to compete with us. What the new entrant is competing for is just that 25 per cent of the origin destination market and between the passenger market, leaving the other 75 per cent to the incumbent carrier, which is why in the U.S. case and in the U.K. case we saw such a concentration in a single monopoly.

I will now turn to the topic of ridership decline. There is no getting away from it — over the last 30 years, ridership has declined. The advent of two-car families, more economical vehicles and better roads have resulted in 92 per cent of all intercity trips being taken by the private automobile; the remaining 8 per cent share the rest. However, in the last five years, Greyhound's ridership has grown 32 per cent, 10 per cent of which is through internal growth, the remainder through acquisitions. As an aside, our parcel business has also grown by 10 per cent.

Passengers will choose a mode of travel by weighing a multitude of factors in their choices. Is an 80-minute airplane ride to Vancouver worth twice the price of a 14-hour bus ride? Depending on your income level, you may say yes to that question; depending on your time availability, you may say no. So how do you weigh these factors?

With respect to the regulatory framework, Greyhound operates in the greatest number of jurisdictions of any bus carrier in Canada. We do not have a problem with it; it works. Should it be streamlined? Is the Alberta model a good model? Yes, it is. However, if nobody else wants to adopt that model, then we can live with it. Less than one tenth of 1 per cent of our passenger revenues is spent on regulatory issues. As far as fighting with other carriers, it is so minuscule it is off the map. With

par exemple le cas d'un nouvel arrivant qui tenterait de s'imposer dans le couloir à forte densité Calgary-Edmonton. Quel est le marché ouvert à ce nouvel arrivant? Celui des passagers qui vont de Calgary à Edmonton, d'Edmonton à Calgary, ou d'un point à un autre entre ces deux destinations. Tel serait le marché potentiel du nouvel arrivant.

Dans un réseau comme le nôtre, le marché est beaucoup plus vaste. Il s'étend de Lloydminster à Calgary ou de Lethbridge à Grande Prairie. Dans ce couloir particulier, pour ce qui nous concerne, 50 p. 100 des passagers viennent d'au-delà ou d'en deçà des points d'origine et des points de destination du circuit. Vous voyez donc que le transporteur en place bénéficie d'un avantage.

Au Canada, la question mérite encore plus d'être étudiée puisque, au Royaume-Uni et aux États-Unis, les colis ne comptaient pas pour une part importante du marché visé par la déréglementation. Le marché existait, mais il ne comptait pas pour une grande part de l'activité, comme c'est le cas pour nous avec 50 p. 100.

Le nouvel arrivant devra donc s'imposer dans le marché de la messagerie pour nous livrer concurrence. Le nouvel arrivant se battra donc pour 25 p. 100 du marché origine-destination et le marché des passagers, abandonnant les 75 p. 100 qui restent au transporteur en place. C'est pourquoi, aux États-Unis et au Royaume-Uni, on a assisté à une telle concentration aux mains d'un monopole.

Je vais maintenant dire un mot de la diminution du nombre de passagers. Il n'y a pas à en sortir — au cours des 30 dernières années, le nombre de passagers a diminué. L'avènement des familles qui possèdent deux voitures, les véhicules plus économiques et des routes de meilleure qualité ont fait en sorte que 93 p. 100 de l'ensemble des déplacements interurbains se font dans une voiture privée; les autres modes se partagent les 8 p. 100 qui restent. Cependant, au cours des cinq dernières années, le nombre de passagers transportés par Greyhound a augmenté de 32 p. 100, 10 p. 100 à la suite d'une croissance interne et le reste à la suite d'acquisitions. Soit dit en passant, notre secteur des colis a lui aussi connu une croissance de 10 p. 100.

Avant de choisir un mode de transport, les passagers soupèsent une multitude de facteurs. Un voyage en avion de 80 minutes jusqu'à Vancouver vaut-il deux fois plus qu'un voyage en autocar de 14 heures? Selon votre niveau de revenu, vous répondrez peut-être oui à la question; selon le temps dont vous disposez, vous répondrez peut-être non. Comment, dans ce contexte, concilier ces facteurs?

En ce qui concerne le cadre de réglementation, Greyhound est présent dans un plus grand nombre d'administrations que tout autre transporteur offrant des services de transport par autocar au Canada. Cette situation ne nous pose pas de problème; en fait, le système fonctionne. Devrait-il être rationalisé? Le modèle albertain est-il valable? Oui. Si, en revanche, personne d'autre ne souhaite l'adopter, nous nous accommoderons de la décision. Moins de un dixième de 1 p. 100 de nos recettes voyageurs est

respect to this concept that it is a big onerous issue on the carriers, we should be the ones to know, and we do not know of any real problem.

Let me now talk about corporate concentration and profitability. In Greyhound's 73 years, we have always turned a profit, except for two years when we tried to be an airline and we lost money. Do we make a massive return? No, we do not, but we do cover our costs and we do have enough to re-equip our fleet.

We are a wholly owned subsidiary, so we do not release detailed financial information. I would have to seek permission to grant that information. Either that, or I will be looking for another job.

Right now, the Laidlaw group of companies has a 45 per cent share of the scheduled bus industry, less than 15 per cent share of the chartered tour sightseeing industry and about a 65 per cent share of the bus courier industry, which in itself is only about 1 per cent of the total courier industry in Canada.

If economic regulation continues, the oversight is provided by the regulators. Should deregulation occur, nobody should be surprised to see what happened in the U.S. and the U.K. occurring in Canada. If the minister's concerns stem from the fact that this is exactly what happened to Air Canada and the subsequent domination of the Canadian air industry after deregulation, I can understand the question.

Modal subsidies: Greyhound receives no subsidy whatsoever from any level of government. The bus industry was recognized by the Royal Commission as being the least subsidized, if you take all the environmental issues into account, both direct and indirect. The Royal Commission and the CTA review panel also acknowledged that intercity bus travel is the lowest cost mode, the least environmentally damaging mode, the most extensive network coverage and, along with Class 1 air, the safest mode of transport.

One has to wonder why are we thinking about deregulating this industry.

Intermodalism: I know this is a favourite of the minister's. Greyhound is almost the tail wagging the dog. We have negotiated shared, co-sharing and interline agreements with Air Canada and VIA Rail and, recently, out of Prince George with WestJet. In all these cases, we initiated the dialogue.

affecté aux questions réglementaires. En ce qui concerne la concurrence livrée à d'autres transporteurs, les coûts sont si minimes qu'on n'en tient même pas compte. Pour ce qui est de l'idée selon laquelle il s'agit d'un énorme problème coûteux pour les transporteurs, nous devrions être les premiers au courant, et la situation ne nous pose pas de véritable problème.

Permettez-moi de vous dire un mot de la rentabilité et de la concentration des entreprises. En 73 ans d'existence, Greyhound a toujours généré des profits, sauf au cours des deux années où nous avons tenté de devenir une compagnie aérienne et où nous avons perdu de l'argent. Obtenons-nous un rendement massif? Non, mais nous faisons nos frais, et nous disposons de fonds suffisants pour renouveler notre parc.

Nous sommes une filiale à propriété exclusive, de sorte que nous ne publions pas de renseignements financiers détaillés. Avant de fournir une telle information, je devrais demander une autorisation. Ou encore je pourrais chercher du travail ailleurs.

À l'heure actuelle, le groupe de sociétés Laidlaw dispose de 45 p. 100 des parts du marché du transport par autocar à horaire régulier, de moins de 15 p. 100 du marché des autocars nolisés à vocation touristique et d'environ 65 p. 100 du marché de la messagerie par autocar, lequel ne compte que pour environ 1 p. 100 du marché total de la messagerie au Canada.

Si le régime de réglementation économique est maintenu, ce sont les organismes de réglementation qui s'occupent de la surveillance. En cas de déréglementation, personne ne s'étonnera de constater l'émergence au Canada d'une situation comparable à celle que connaissent les États-Unis et le Royaume-Uni. Si l'inquiétude du ministre vient du fait que c'est exactement ce qui est arrivé à Air Canada et à la domination subséquente de l'industrie aérienne canadienne exercée par cette société au lendemain de la déréglementation, je comprends la question.

En ce qui concerne les subventions versées à certains modes de transport, je précise que Greyhound ne reçoit aucune subvention de quelque ordre de gouvernement que ce soit. La Commission royale a admis que l'industrie du transport par autocar était la moins subventionnée, si on tient compte de toutes les questions environnementales, à la fois directes et indirectes. La Commission royale et le Comité d'examen de la LTC ont aussi admis que le transport interurbain par autocar est le mode de transport le moins coûteux et le moins dommageable pour l'environnement. Notre industrie est également celle qui propose le réseau le plus étendu et qui, de concert avec les services aériens de classe 1, constitue le mode de transport le plus sûr.

On doit se demander pourquoi il est même question de déréglementer l'industrie.

En ce qui concerne les services intermodaux, je sais qu'on a affaire à une des marottes du ministre. Greyhound est pratiquement à l'origine du phénomène. Nous avons négocié des ententes de partage et de coparticipation de même que des accords intercompagnies avec Air Canada, VIA Rail et, récemment, WestJet à Prince George. Dans tous les cas, c'est nous qui avons été les instigateurs du dialogue.

In conclusion, it is our belief that dogma has overtaken thoughtful evaluation in advancing economic bus regulation. It is our position that the issue has not been researched in any meaningful way with the notable exception of the KPMG report that was commissioned by the bus industry. Incidentally, we invited Transport Canada to participate and they declined.

This underscores the need for a strategic overview and a more detailed study before decisions are made regarding the Canadian transportation strategy.

I would be more than pleased to answer any questions you may have.

The Chairman: Would the views of your corporation be reflected in the joint presentation by the Canadian Bus Association, Motor Coach Canada, the Ontario Motor Coach Association and the Quebec Bus Owners Association?

Mr. Pike: Our views are not at odds with that document, no.

The Chairman: Are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decade detrimental to the industry or to the travelling public?

Mr. Pike: Certainly not detrimental to the travelling public. As I said earlier, we have used the greatest number of jurisdictions and we do not really have a problem at all. We would like to see it streamlined, but it is not realistic.

The Chairman: What are the prospects for reversing the long-term decline in scheduled bus ridership?

Mr. Pike: I would like to point out that when I said that Greyhound, through internal growth, has grown by 10 per cent in the last five years, WestJet was expanding in Western Canada at the same time, and we are still growing. To think about it, one airplane has twice the seats of two buses, and they have been parking themselves basically on our high-density corridors. Despite that, we are still growing, so we are doing something right.

The Chairman: You remind me of people we met in Montreal who are very happy. Business-wise, they make a lot of money they say. They are very busy; a lot of people are travelling on their buses. Why should we mention the decline then? There is no decline.

Mr. Pike: I did not say we make a lot of money.

The Chairman: Is there a decline in ridership throughout Canada?

En conclusion, nous sommes d'avis que, dans l'établissement de la réglementation économique du transport par autocar, le dogme a pris le dessus sur l'évaluation réfléchie. À nos yeux, la question n'a pas fait l'objet d'études sérieuses, si on excepte le rapport de KPMG commandé par l'industrie du transport par autocar. Soit dit en passant, nous avons invité Transports Canada à participer, et le ministère a refusé.

Voilà qui montre bien qu'on doit se donner un aperçu stratégique et procéder à des analyses plus poussées avant que des décisions ne soient prises en ce qui a trait à la stratégie canadienne des transports.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Vos opinions reflètent-elles la présentation faite conjointement par l'Association canadienne de l'autobus, Motor Coach Canada, l'Ontario Motor Coach Association et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec?

M. Pike: Nos vues ne vont pas à l'encontre de celles qui sont exposées dans ce document.

La présidente: Les différences qui sont apparues entre les régimes provinciaux qui régissent le transport par autocar depuis une dizaine d'années nuisent-elles à l'industrie ou aux voyageurs?

M. Pike: Ils n'ont certainement pas porté préjudice au public voyageur. Comme je l'ai indiqué plus tôt, c'est nous qui avons fait affaire avec le plus grand nombre d'administrations, et nous n'avons pas véritablement rencontré de problèmes. Nous aimerions que la réglementation soit rationalisée, mais ce n'est pas réaliste.

La présidente: Quelles sont les chances de renverser la baisse à long terme de la clientèle des services d'autocar à horaire fixe?

M. Pike: Au cours des cinq dernières années, Greyhound, comme je l'ai indiqué, a vu ses activités augmenter de 10 p. 100 grâce à la croissance interne; pendant ce temps, WestJet prenait de l'expansion dans l'Ouest canadien et continue toujours d'en prendre. Quand on y pense, un avion compte deux fois plus de sièges que deux autocars, et les compagnies aériennes se sont massées essentiellement dans nos couloirs à forte densité. Malgré tout, nous sommes toujours en croissance. Il faut croire que notre recette n'est pas mauvaise.

La présidente: Vous me faites penser à des personnes que nous avons rencontrées à Montréal et qui sont très heureuses. Sur le plan des affaires, elles disent gagner beaucoup d'argent. Elles sont très occupées; un grand nombre de personnes voyagent à bord de leurs autocars. Dans ce cas, pourquoi parler de déclin? Il n'y a pas de déclin.

M. Pike: Je n'ai pas dit que nous gagnions beaucoup d'argent.

La présidente: Assiste-t-on à un déclin du nombre de passagers partout au Canada?

Mr. Pike: There was a decline as the number of cars grew and as the airlines lowered and lowered their fares. However, I think we have stabilized it, and we are showing that we can compete in that market, particularly in those markets that are probably 500 miles and less.

Senator ForreSTALL: Could you tell us, Mr. Pike, something about your company's policy with respect to tires. I am thinking generally in terms of industry safety. At the same time, could you comment from your broad knowledge of the industry in Canada and your dominant role in it whether or not there are different rules and regulations province to province.

Do you, for example, have a policy with respect to your drive tires and is it perhaps a little less stringent than that of your steering tires? Could you give us some idea of this as a safety concern.

Mr. Pike: On the steering axle, we will not put retread tires. They have to be new tires. With respect to tire depth, there has to be more tread than what is found in the National Safety Code. We adopt a higher standard than the National Safety Code. Safety is vital to our existence, so we focus very heavily on that.

With respect to the tag axles, the drive axles, we will put retreads on those. However, we lease our tires, we do not buy them, and it is the manufacturer who will advise us whether the side walls are such that they need replacing.

Senator ForreSTALL: Do not be shy on this. Tell us where you get those magnificent tires from.

Mr. Pike: Goodyear.

Senator ForreSTALL: I have a couple of questions having to do with security and measures that your corporate structure has put in place.

Was security a concern — and, generally, 9/11 is what prompts the question. Did you have any formal security measures in place prior to September 11; and if so, have those changed since then, as a consequence of that disaster?

Mr. Pike: One of the tabs in the book illustrates exactly that point. However, yes, we did have security in place beforehand. At our major terminals, we have a security company. Our drivers are trained. People who are drunk and/or obnoxious are not allowed in our terminals or on our buses, so there is that safety.

The events of September 11 opened another door for us, which was frightening for the world and for Greyhound. We tried to do a risk assessment, but, frankly, we did not have the skills or the background to be able to do it. We asked Transport Canada and

M. Pike: Il y a eu un déclin au moment où le nombre de voitures a augmenté et que les compagnies aériennes ont réduit et réduit davantage leurs tarifs. Cependant, je pense que la situation s'est stabilisée, et nous faisons la preuve de notre capacité de soutenir la concurrence au sein du marché, en particulier dans les marchés de 500 milles et moins.

Le sénateur ForreSTALL: M. Pike, pouvez-vous nous dire quelque chose au sujet de la politique de votre société concernant les pneus. Je pense à la sécurité dans l'industrie au sens général du terme. En même temps, pourriez-vous, sur la foi de votre connaissance approfondie de l'industrie au Canada et du rôle dominant que votre entreprise y joue, nous dire si les règles et les règlements varient d'une province à l'autre.

Par exemple, avez-vous une politique concernant vos pneus de charge? Est-elle un peu moins rigoureuse que celle qui s'applique à vos pneus de direction? Pouvez-vous nous dire un mot de ces questions qui ont trait à la sécurité.

M. Pike: Nous n'utilisons pas de pneus rechapés sur l'essieu directeur. Il faut que ce soit des pneus neufs. En ce qui concerne la profondeur des rainures, nous exigeons qu'elle soit supérieure à celle que prescrit le Code national de sécurité. Nous adoptons une norme plus élevée que celle du Code national de sécurité. La sécurité est essentielle à notre existence. Nous insistons donc très lourdement sur ce point.

En ce qui concerne les essieux traînés ou les essieux moteurs, nous utilisons des pneus rechapés. Cependant, nous louons nos pneus. Nous ne les achetons pas. C'est le fabricant qui nous informe lorsque l'enveloppe est usée au point où le pneu doit être remplacé.

Le sénateur ForreSTALL: Ne soyez pas timide. Dites-nous qui vous fournit ces pneus magnifiques.

M. Pike: Goodyear.

Le sénateur ForreSTALL: J'aimerais vous poser d'autres questions concernant la sécurité et les mesures mises en place par votre structure d'entreprise.

La sécurité était-elle — de façon générale, ce sont les événements du 11 septembre qui sont à l'origine de la question. Avant le 11 septembre, appliquiez-vous des mesures de sécurité officielles? Le cas échéant, en quoi ont-elles été modifiées par suite de la catastrophe?

M. Pike: L'un des onglets du cahier d'information porte précisément sur ce point. Oui, nous appliquions auparavant des mesures de sécurité. Dans nos principaux terminaux, nous avons recours à une agence de sécurité. Nos chauffeurs sont formés. Les personnes ivres ou désagréables ne sont admises ni dans nos terminaux ni dans nos autocars. C'est donc là une forme de sécurité.

Les événements du 11 septembre ont ouvert une nouvelle porte pour nous, effrayante pour le monde comme pour Greyhound. Nous avons tenté de procéder à une évaluation des risques, mais, franchement, nous n'avons ni les compétences ni les antécédents

CSIS if they would help us with this assessment, which they did.

As a result of those discussions, we are implementing additional security measures. It is always dangerous to make statements in this field, but their assessment of Greyhound Canada's risk was low. The most likely scenario they could come up with was a copycat-type situation, where, say, somebody watching T.V. and seeing bombs falling in Afghanistan would decide to high-jack a bus. That is a pretty long stretch of the imagination, but that is what we saw as being our danger at that time.

Unfortunately, people who board buses do not have a sign on their forehead reading "I am safe" or "I am dangerous." So we have to make an assessment. We are a public carrier. We cannot refuse somebody based on race, or for other reasons.

Senator Forrestall: Do you have a screening process that might identify the mass that would represent a nuclear instrument in a so-called suitcase bomb?

Mr. Pike: No.

Senator Forrestall: You do not?

Mr. Pike: No, we do not.

Senator Forrestall: That surprises me. I thought you might have had that.

Mr. Pike: Senator, with 1,300 flag stops, how could we possibly X-ray somebody's baggage before getting on the bus in the middle of nowhere?

Senator Forrestall: The assumption is that it would come from a major centre, because the bomb would not have been manufactured in Canada but would have come in by air or rail or by water.

Mr. Pike: I think the security measures are proportional to the risk.

Senator Forrestall: If I were going to take that thing to Vancouver, I would put it on the bus and beat the bus to Vancouver.

It does not have an impact on the costs for security.

Mr. Pike: It is significant, but it is a worthwhile cost to provide protection to our passengers. In Calgary itself, we probably have seven or eight security people. We are a 24/7 operation, so when I say seven or eight people, it is maybe one person per shift throughout the week, but we certainly have that.

Senator Forrestall: I have one final question. What is the engine in a bus?

nécessaires pour le faire. Nous avons demandé à Transports Canada et au SCRS de nous aider à procéder à cette évaluation, et ils ont obtempéré.

À la suite de ces discussions, nous mettons en place des mesures de sécurité additionnelles. Il est toujours dangereux de faire des déclarations dans ce domaine, mais, selon leur évaluation, les risques sont faibles pour Greyhound Canada. Le scénario le plus probable qu'ils aient mis au point, c'est une situation dans laquelle un «copieur», après avoir vu à la télé les bombardements en Afghanistan, décideraient de détourner un autocar. Il faut faire preuve de beaucoup d'imagination, mais c'est ce qui, à l'époque, nous est apparu comme le danger principal.

Malheureusement, les personnes qui montent à bord des autocars ne portent pas sur le front un écriteau disant «Je suis inoffensif» ou «Je suis dangereux». Nous devons donc faire une évaluation. Nous sommes un transporteur public. Nous ne pouvons refuser d'accepter un passager pour un motif racial ou pour quelque autre motif.

Le sénateur Forrestall: Avez-vous recours à des procédures de balayage qui permettraient de repérer la masse pouvant représenter un engin nucléaire dans ce qu'on appelle une valise bombe?

M. Pike: Non.

Le sénateur Forrestall: Vous ne le faites pas?

M. Pike: Non, nous ne le faisons pas.

Le sénateur Forrestall: Cela me surprend. J'aurais cru que vous le faisiez.

M. Pike: Sénateur, avec 1 300 points d'arrêt facultatif, comment pourrions-nous passer aux rayons X les bagages d'une personne qui monte à bord de l'autocar au beau milieu de nulle part?

Le sénateur Forrestall: L'hypothèse est qu'on aurait affaire à un centre majeur parce que la bombe n'aurait pas été fabriquée au Canada et qu'elle y serait venue par voie aérienne, ferroviaire ou maritime.

M. Pike: Je pense que les mesures de sécurité que nous prenons sont proportionnelles au risque.

Le sénateur Forrestall: Si j'avais pour but de faire venir une bombe jusqu'à Vancouver, je la mettrais à bord d'un autocar et je m'arrangerais pour arriver à Vancouver avant l'autocar.

Cela n'a pas d'incidence sur le coût de la sécurité.

M. Pike: Les coûts sont importants, mais ils en valent la peine puisqu'il s'agit d'assurer la protection des passagers. À Calgary, nous avons probablement sept ou huit responsables de la sécurité. Nous exerçons nos activités 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Quand je dis que nous avons sept ou huit responsables de la sécurité, il est possible qu'il y ait une personne par quart de travail pendant la semaine, mais il est certain que nous prenons ce genre de mesures.

Le sénateur Forrestall: J'ai une dernière question à vous poser. Quel genre de moteur utilise-t-on dans un autocar?

Mr. Pike: It is a truck engine.

Senator Forrestall: Are you actively seeking out new methods, like fuel cells?

Mr. Pike: We are not bus manufacturers; we are bus users. However, we do take an active interest in what is out there. The fuel cell is of interest to us, but unless the fuel for that cell, hydrogen, is available through our network — our buses are not isolated in any location. We have to have the ability to fuel them. It would be a lot easier to incorporate that type of technology if you are operating a transit system where the buses come home every night.

However, we use AB 92 diesels, which have very low emissions.

Senator Callbeck: I want to come back to ridership, if I can. We hear that ridership is declining, and you mentioned that it is declining because of cars and better roads and so on. You then went on to say that in the last five years you have grown by 10 per cent. By that, do you mean that up until five years ago ridership was declining but it is now increasing?

Mr. Pike: It was probably declining until about 1990. When I said five years ago, it was just an arbitrary time.

Senator Callbeck: What has caused it to increase?

Mr. Pike: The skill of my friend here in pricing and scheduling.

Senator Callbeck: Have the prices gone down?

Mr. Brad Shephard, Director, Pricing and Scheduling, Greyhound Canada Transportation Corporation: On some of the competitive corridors where we are competing against airlines and other modes, we have definitely lowered our price and come into more competitive pricing as well as our scheduling. We have increased our schedules or looked at the times of the schedules that they depart to make sure we are competing on both levels.

Senator Callbeck: Can you provide those ridership figures in writing, as to what they were 10 years ago and what they are now?

Mr. Shephard: Yes, we can provide those figures.

Mr. Pike: We are talking about Greyhound, not the industry, because we do not share the industry stats.

Senator Callbeck: What about promoting bus service? Are you doing much of that to try to increase ridership?

Mr. Pike: Yes, we do. We spend about 3.5 per cent of our passenger revenues on developing our ridership. If you look at our document, you will see a series of print ads. We also

M. Pike: Un moteur de camion.

Le sénateur Forrestall: Êtes-vous activement à la recherche de nouvelles méthodes, par exemple les piles à carburant?

M. Pike: Nous ne fabriquons pas d'autocars. Nous nous contentons de les utiliser. Cependant, nous nous intéressons activement à ce qui se passe dans le marché. Les piles à carburant nous intéressent, mais, à moins que le carburant des piles en question, soit l'hydrogène, ne soit offert dans l'ensemble de notre réseau — nos autocars ne sont nulle part isolés. Nous devons pouvoir les alimenter en carburant. Il serait beaucoup plus facile d'intégrer ce type de technologie si on avait affaire à un réseau de transport dans lequel les autocars rentreraient au bercail tous les soirs.

Cependant, nous utilisons des diesels AB 92, qui produisent de très faibles émissions.

Le sénateur Callbeck: Je voulais, avec votre permission, revenir à la question des passagers. On nous dit que le nombre de passagers diminue, et vous avez dit que la diminution s'expliquait par les voitures, les routes de meilleure qualité et ainsi de suite. Vous avez ajouté que, au cours des dernières années, vous aviez connu une croissance de 10 p. 100. Voulez-vous dire par là que le nombre de passagers diminuait jusqu'à il y a cinq ans, mais qu'il est aujourd'hui à la hausse?

M. Pike: Il a probablement diminué jusqu'aux environs de 1990. J'ai utilisé cinq ans de façon arbitraire, pour vous donner une idée.

Le sénateur Callbeck: Quelle est la cause de cette augmentation?

M. Pike: Mon ami ici présent se spécialise dans l'établissement des prix et l'ordonnement.

Le sénateur Callbeck: Les prix ont-ils diminué?

M. Brad Shephard, directeur, établissement des prix et ordonnancement, Greyhound Canada Transportation Corporation: Dans certains corridors concurrentiels où nous devons faire face à la compétition des compagnies aériennes et d'autres modes de transport, nous avons assurément réduit nos prix et adopté des prix et des horaires plus concurrentiels. Nous avons augmenté nos fréquences et examiné les horaires de nos concurrents pour pouvoir leur livrer la lutte sur les deux tableaux.

Le sénateur Callbeck: Pouvez-vous nous fournir par écrit des chiffres sur le nombre de passagers aujourd'hui par rapport à ce qu'il était il y a dix ans?

M. Shephard: Oui, nous pouvons vous fournir de tels chiffres.

M. Pike: Il s'agit bien des chiffres concernant Greyhound et non l'industrie: en effet, nous ne mettons pas en commun les données pour l'industrie.

Le sénateur Callbeck: Qu'en est-il de la promotion du transport par autocar? Déployez-vous beaucoup d'efforts pour tenter d'accroître le nombre de passagers?

M. Pike: Oui. Nous dépensons environ 3,5 p. 100 de nos recettes passagers pour accroître le nombre de voyageurs. Si vous examinez le document que nous vous avons remis, vous verrez

commented on our television and radio advertising in a letter we wrote to the chairman of the committee. Yes, we spend a considerable amount on promoting our services, both our passenger and our courier product.

Senator Callbeck: Is that generally what you spend in the States? Is 3.5 per cent also what you spend in the United States?

Mr. Pike: My comments are strictly limited to Greyhound Canada.

Senator Callbeck: So you do not have that comparison? You do not really know what Greyhound is trying to do in the States?

Mr. Shephard: Off the top of my head, I do not know what they would spend on promotion and advertising.

Mr. Pike: I imagine they would be very close, because they spend a lot of money on it, too, but I cannot guarantee that.

Senator Callbeck: Is spending that 3.5 per cent helping to increase ridership?

Mr. Pike: I think it is, combined with better pricing, better scheduling, better access to information on fares and schedules. We are not completely there yet, but the Internet is becoming a more and more important tool for us in getting our message out, particularly to students.

Senator Callbeck: Is 3.5 per cent what you have been spending in the last 10 years? Has that been consistent, or has it been increased recently?

Mr. Shephard: It has increased slightly over the last, I would say, five years. We were about 2 per cent prior to that.

Mr. Pike: It has probably moved from 2 to 3.5 per cent in five years.

Mr. Shephard: Mainly on the courier side.

Senator Callbeck: Are you satisfied that that 3.5 per cent is doing the job, or are you giving any thought to increasing it?

Mr. Pike: I think the standard line about advertising is that 50 per cent of it is wasted, and you do not know which part of the 50 per cent you wasted. If there were a direct correlation, I would love to know how you do it.

Senator Callbeck: It is pretty difficult.

You talked about the parcel service. I was surprised that in Western Canada half of your revenue comes from parcels.

Mr. Pike: That is correct.

une série d'annonces publiées dans des journaux. Nous avons également évoqué la publicité que nous faisons à la télévision et à la radio dans une lettre que nous avons adressée à la présidente du comité. Oui, nous consacrons des sommes considérables à la promotion de nos services, du point de vue des passagers tout autant que de celui de la messagerie.

Le sénateur Callbeck: La somme comprend-elle les fonds que vous dépensez aux États-Unis? Les 3,5 p. 100 auxquels vous avez fait allusion comprennent-ils vos dépenses aux États-Unis?

M. Pike: Mes propos se limitent strictement à Greyhound Canada.

Le sénateur Callbeck: Vous n'êtes donc pas en mesure d'établir une comparaison? Vous ne savez pas vraiment ce que Greyhound tente de faire aux États-Unis?

M. Shephard: Je ne suis pas en mesure de vous citer de mémoire ce que la société affecte à la promotion et à la publicité aux États-Unis.

M. Pike: J'imagine que la proportion serait à peu près la même parce qu'on dépense là aussi des sommes considérables, mais je ne peux rien garantir.

Le sénateur Callbeck: Les 3,5 p. 100 que vous affectez à la publicité contribuent-ils à augmenter le nombre de passagers?

M. Pike: Je pense que oui, surtout lorsqu'on combine ce facteur à l'établissement de meilleurs prix, de meilleurs horaires et d'un meilleur accès aux tarifs et aux horaires. Nous ne sommes pas entièrement parvenus à nos fins, mais Internet constitue pour nous un outil de plus en plus important de diffusion de notre message, en particulier auprès des étudiants.

Le sénateur Callbeck: Avez-vous affecté à la publicité 3,5 p. 100 au cours des dix dernières années? La proportion a-t-elle été constante, ou a-t-elle été haussée récemment?

M. Shephard: Je dirais que nous l'avons haussée légèrement au cours des cinq dernières années. Auparavant, nous étions à environ 2 p. 100.

M. Pike: Au cours des cinq dernières années, la proportion est probablement passée de 2 à 3,5 p. 100.

M. Shephard: Principalement dans le secteur de la messagerie.

Le sénateur Callbeck: Êtes-vous convaincu que l'investissement de 3,5 p. 100 est suffisant, ou envisagez-vous de l'augmenter?

M. Pike: Dans le domaine de la publicité, me semble-t-il, la sagesse populaire veut que 50 p. 100 des fonds dépensés le sont en pure perte, et on ignore à quoi s'appliquent les 50 p. 100 gaspillés. S'il y avait une corrélation directe, j'aimerais bien savoir comment on peut procéder.

Le sénateur Callbeck: C'est plutôt difficile.

Vous avez fait allusion au service de messagerie. J'ai été surprise d'apprendre que, dans l'Ouest canadien, il compte pour la moitié de vos revenus.

M. Pike: C'est exact.

Senator Callbeck: How do your prices compare with other courier companies?

Mr. Pike: We are below midpoint. For sake of comparison, we are slightly cheaper than Loomis. If I may do an extension on this just for a moment, the reason we do not use vans on those corridors where there are only two or three or five or seven passengers is that on those corridors we tend to have the highest volume of freight, so we use the big bus, because you cannot get that freight on a little van.

Senator Callbeck: Has that 50 per cent been fairly consistent the last 10 years, or has it gone up or down?

Mr. Pike: It is gone up slightly. What has changed fairly significantly over the last little while is that our niche has always been the depot to depot. You drop off at the Greyhound depot and you pick up at the Greyhound depot. However, that represents only about 6 per cent of the total courier market in Canada. So we are flogging a dead horse trying to grow that business.

Therefore, we have expanded into the door-to-door market. Currently, 46 per cent of our revenue from courier is on door to door. We provide at the major locations our own delivery and pickup service, and in other locations our agency network provides it.

Senator Callbeck: Door to door, that is right to the person's house?

Mr. Pike: Yes.

Senator Oliver: You get it to your depot first, and then your subsidiary delivers the parcel to the home.

Mr. Pike: Yes. There are a number of dealerships also. John Deere is a big customer of ours.

Senator Adams: Do you have a travel agent that connects to an airline like Air Canada or any other airline coming into Canada?

Mr. Pike: No, we do not. We have a fares and access schedule system. One of the shortcomings with Canadian transportation is that the separate development of air, rail and bus has resulted in no interconnectivity. We have to work on that.

If our average fare is, say, \$35, an agent charges about \$5 to make a reservation. The cost to us to get into those systems would be a lot. We would lose money.

However, we have to find some way of doing that; you are quite right.

Senator Adams: Are you connected to any charter, say, from here to Banff, for example?

Le sénateur Callbeck: Comment vos prix se comparent-ils à ceux d'autres services de messagerie?

M. Pike: Nous nous situons légèrement sous le point mitoyen. À titre de comparaison, nous sommes légèrement moins chers que Loomis. Si je puis me permettre d'étoffer ma réponse, nous n'utilisons pas de fourgonnette dans les corridors où nous ne transportons que deux, trois, cinq ou sept passagers parce que c'est dans ces corridors qu'on retrouve le volume de fret le plus élevé. Nous utilisons donc de gros autocars parce qu'il est impossible de caser tous ces colis dans une petite fourgonnette.

Le sénateur Callbeck: La proportion a-t-elle été relativement constante au cours des dix dernières années? A-t-elle augmenté ou diminué?

M. Pike: Elle a légèrement augmenté. Ce qui a changé radicalement ces derniers temps, c'est que le marché de gare routière à gare routière a toujours été notre créneau. Vous déposez votre colis dans une gare Greyhound et vous le récupérez dans une gare Greyhound. Cependant, cette activité ne compte que pour environ 6 p. 100 du marché total de la messagerie au Canada. On perdrait son temps et sa peine en tentant de stimuler ce marché.

Par conséquent, nous avons accru notre marché de porte à porte. À l'heure actuelle, 46 p. 100 des recettes que nous tirons des services de messagerie ont trait au porte à porte. Nous assurons nos propres services de ramassage et de livraison dans les principaux centres; ailleurs, c'est notre réseau de comptoirs qui s'en occupe.

Le sénateur Callbeck: De porte à porte, c'est-à-dire jusqu'à la résidence de l'intéressé?

M. Pike: Oui.

Le sénateur Oliver: Vous recevez le colis à votre gare routière, puis une filiale se charge de l'acheminer jusqu'au domicile du destinataire.

M. Pike: Oui. Il y a aussi un certain nombre de concessionnaires. John Deere est un de nos importants clients.

Le sénateur Adams: Y a-t-il une agence de voyages qui se charge d'établir la liaison avec une compagnie aérienne comme Air Canada ou toute autre compagnie aérienne desservant le Canada?

M. Pike: Non. Nous avons un barème de tarifs et des horaires définis. L'une des lacunes du réseau canadien des transporteurs, c'est que l'avion, le train et l'autocar ont crû en vase clos. Il n'y a pas de connectivité. Nous devons travailler à ce dossier.

Si notre tarif moyen s'établit à 35 \$, disons, un agent nous facturerait environ 5 \$ pour faire une réservation. Pour nous, les coûts de la participation à de tels systèmes seraient très élevés. Nous perdriions de l'argent.

Cependant, nous devons trouver un moyen de faire davantage. Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Adams: Êtes-vous lié à un service de transport nolisé permettant, par exemple, d'aller d'ici à Banff?

Mr. Pike: Yes. Within the Greyhound network, 8 per cent of our revenue is charter. However, Laidlaw also owns exclusive charter companies, such as Laidlaw Banff, who work with the airlines as well.

Senator Adams: Do you have any shares in the airline?

Mr. Pike: Do we have shares in the airlines?

Senator Adams: Yes.

Mr. Pike: No. I wish I had shares in WestJet, but I was too late.

We do have an international sales force that on behalf of the charter side of the organization attends all of the major shows around the world.

Senator Adams: Three or four years ago you had an airline. What happened?

Mr. Pike: We went broke, basically. It cost us a lot of money.

Senator Adams: What about competition? Are there any smaller bus companies that want to compete?

Mr. Pike: We do have one or two competitive routes. Red Arrow right here in Alberta offers service between Calgary, Edmonton and Fort McMurray, which is also our routing; and in Ontario, we have a few routes as well. However, by and large, on the routes we operate we tend to be the monopoly carrier.

Senator Adams: For extra passengers, are you able to hire or charter other buses or a private company?

Mr. Pike: We do not take reservations, so we operate on what is termed an overload system. If a bus fills up, we put on another one, and we keep doing that until everybody has been moved.

This is best illustrated by our Christmas period, where a single schedule, say, from Calgary to Vancouver, may operate with 12 buses. In that case, we would go outside to other carriers.

Senator Adams: What would happen if one of your buses were to break down halfway between cities? What contingency plan do you have in place for that?

Mr. Pike: One of two things would happen: Either we would provide another bus, because we have buses positioned all through our network to handle this, or we would call someone from the list of carriers that we use to bail us out of that type of situation. We would charter their bus, move our passengers to the next Greyhound location, and then carry on.

M. Pike: Oui. Dans le réseau de Greyhound, les services nolisés comptent pour environ 8 p. 100 de nos recettes. Cependant, la société Laidlaw possède également des entreprises offrant uniquement des services de transport nolisés, par exemple Laidlaw Banff, qui collabore aussi avec les compagnies aériennes.

Le sénateur Adams: Avez-vous une participation dans la compagnie aérienne?

M. Pike: Vous voulez savoir si nous avons une participation dans les compagnies aériennes?

Le sénateur Adams: Oui.

M. Pike: Non. J'aimerais bien avoir des actions de WestJet, mais je m'y suis pris trop tard.

Nous misons sur une force de vente internationale dont les représentants, au nom de notre secteur du transport nolisé, participent à toutes les foires majeures du monde.

Le sénateur Adams: Il y a trois ou quatre ans, vous aviez une compagnie aérienne. Qu'est-il arrivé?

M. Pike: Essentiellement, nous avons fait faillite. L'aventure nous a coûté beaucoup d'argent.

Le sénateur Adams: Qu'en est-il de la concurrence? Y a-t-il de plus petites entreprises souhaitant vous livrer concurrence?

M. Pike: Nous sommes présents sur un ou deux circuits concurrentiels. Ici, en Alberta, Red Arrow offre le service entre Calgary, Edmonton et Fort McMurray, où nous sommes également présents. En Ontario, nous avons aussi quelques circuits. Cependant, pour l'essentiel, nous tendons à être en situation de monopole sur la plupart des circuits que nous exploitons.

Le sénateur Adams: Lorsqu'il y a des passagers excédentaires, pouvez-vous nolisier ou retenir d'autres autocars ou une société privée?

M. Pike: Nous ne prenons pas de réservations. Nous fonctionnons donc selon ce qu'on appelle le système de la surcharge. Lorsque l'autocar est plein, nous en mettons un autre sur la route, et nous continuons jusqu'à ce que tous les passagers aient trouvé un siège.

La période de Noël représente le meilleur exemple: pour le circuit entre Calgary et Vancouver, par exemple, nous pouvons, à une heure donnée, avoir 12 autocars sur la route. Dans de tels cas, nous nous adressons à d'autres transporteurs.

Le sénateur Adams: Qu'arrive-t-il si un de vos autocars tombe en panne entre deux villes? Avez-vous prévu un plan d'urgence en cas d'une telle éventualité?

M. Pike: Dans un tel cas, l'une de deux choses arriverait: ou bien nous dépêcherions un autre autocar, parce que nous avons des autocars positionnés stratégiquement sur l'ensemble de notre réseau pour faire face à de telles éventualités, ou encore nous ferions appel à une entreprise figurant sur la liste des transporteurs pour nous tirer d'affaire. Nous nolisierions un autocar, transporterions nos passagers jusqu'à la prochaine gare de Greyhound, puis le voyage reprendrait.

Senator Gustafson: Of all your statements, the most striking one to me — and one that is important to this committee and our recommendations — is that deregulation is a solution looking for a problem.

Would you please expand on that.

Mr. Pike: In our opinion, we should be defining what we want the bus industry to do within a bigger transportation framework, then decide on how to provide that service, rather than saying that what we have got right now needs to be deregulated because it does not serve any objective. What objective are we trying to serve? I do not know. Every time we questioned it, the reasons changed. Transport Canada moves the goal posts on us when we try to define what that is.

Senator Gustafson: Air Canada.

Mr. Pike: Air Canada? I am not going there.

Senator Oliver: I want to ask basically the same question that Senator Gustafson did, but I want to ask it in a different context.

First of all, I would like to commend you on the excellence of the booklet you have prepared. I have not read it all, because it is so thick, but it incorporates the kind of meat and detail we need to do our study.

This morning is interesting for me. First of all, we had a presentation from the provincial Department of Transport. Now we have you, the biggest user, giving your evidence. The position of the gentleman this morning is diametrically opposed to yours. This is like Hamlet's dilemma: to regulate or not regulate or to deregulate. It is really not different from that.

I read the letter that you sent to the chairman of this committee, dated February 20, 2002. We have a copy of that letter. In it, you complain bitterly about some comments made at an earlier hearing in Ottawa about Greyhound.

Mr. Pike: I did.

Senator Oliver: In the course of that letter, on page 3, you make an interesting comment that I would like you to elaborate on. I will read the comment. It says:

On page 25 (and elsewhere), Mr. Colborne —

And we will be seeing him later today.

Mr. Pike: He is sitting behind me, I believe.

Senator Oliver: In any event, your comment reads as follows:

On page 25 (and elsewhere), Mr. Colborne comments that where “there is a market, someone will provide the service” and where “there is no market, there will be no service.”

This is one of the core issues surrounding the deregulation issue. In the end, governments must decide —

Le sénateur Gustafson: Parmi tous les commentaires que vous avez faits, celui qui m'a le plus frappé — et il revêt de l'importance pour le comité et ses recommandations —, c'est que la déréglementation est une solution en quête d'un problème.

Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet.

M. Pike: À notre avis, nous devrions définir ce que nous attendons de l'industrie du transport par autocar dans le cadre plus large des transports, puis décider des moyens d'assurer la prestation de ce service, au lieu d'affirmer que la déréglementation est la solution. En fait, elle ne répond à aucun objectif. Que cherchons-nous à accomplir? Je ne sais pas. Chaque fois que nous posons des questions, les raisons ont changé. Transports Canada change les règles du jeu chaque fois que nous tentons de définir les enjeux.

Le sénateur Gustafson: Air Canada.

M. Pike: Air Canada? Je ne vais pas m'aventurer sur ce terrain.

Le sénateur Oliver: Essentiellement, je veux poser la même question que le sénateur Gustafson, mais je vais la situer dans un contexte différent.

Premièrement, je tiens à vous féliciter de l'excellence du cahier d'information que vous avez préparé. Je n'ai pas tout lu, parce qu'il est très volumineux, mais on y retrouve le genre de substance et de détails dont nous avons besoin pour notre étude.

La séance de ce matin présente beaucoup d'intérêt à mes yeux. Premièrement, nous avons entendu un représentant du ministère provincial des Transports. C'est maintenant votre tour de témoigner en tant que représentant du principal utilisateur. La position du témoin que nous avons entendu ce matin est diamétralement opposée à la vôtre. C'est un peu comme le dilemme de Hamlet: réglementer ou ne pas réglementer, ou encore déréglementer. Ce n'est pas si différent.

J'ai lu la lettre que vous avez fait parvenir à la présidente du comité, en date du 20 février 2002. Nous avons reçu une copie de cette lettre. Vous vous y plaignez amèrement de certains commentaires sur Greyhound formulés plus tôt à l'occasion d'une séance tenue à Ottawa.

M. Pike: C'est vrai.

Le sénateur Oliver: Dans cette lettre, à la page 3, vous faites une observation intéressante que je vais vous inviter à étoffer. Je vais lire l'observation en question. Vous écrivez:

À la page 25 et à d'autres endroits, M. Colborne [...]

Et nous allons l'entendre plus tard aujourd'hui.

M. Pike: Je crois qu'il est assis tout juste derrière moi.

Le sénateur Oliver: Quoi qu'il en soit, votre observation se lit comme suit:

À la page 25 et à d'autres endroits, M. Colborne indique que lorsqu'il existe un marché, il y a quelqu'un pour assurer le service et lorsqu'il n'existe pas de marché, aucun service n'est offert.

C'est là l'une des questions centrales dans le dossier de la déréglementation. Les gouvernements doivent définir [...]

— Committees like ours have to weigh the pros and cons and consider what kind of recommendations we want to make to governments —

— upon their strategic goals in respect of intercity passenger transportation. If governments are willing to accept that many smaller communities will lose connecting bus service and that many more will receive a lower quality of connecting bus service (such as less service frequency, vehicles without washrooms, vehicles without accessible access, etc.), then deregulation is a plausible approach.

As a committee of the Senate of Canada with a national perspective and design to develop public policy for all Canadians, how can we possibly countenance to be willing to accept that many smaller committees will lose connecting bus services?

Mr. Pike: As an example, Senator Oliver, in the U.S., when deregulation occurred there, 50 per cent of all communities lost service either completely or significantly. Over time, that came back a little bit. In comparing then to now, about 30 per cent of communities lost service.

In Greyhound's case, on many of the rural routes, strictly rural routes or rural multiple stop services, we would probably cut back significantly on those and provide more service and faster service on the high-density corridors because that is where the competition will come from.

We would still try to provide our courier service because of its potential cross-subsidy. However, it would be easier to find somebody to provide that type of service for us, to pick up and deliver for us on those rural routes, than to have a big bus running down those highways.

Senator Oliver: You just told us that the reason you for having a big bus in those small areas is that you would pick up the parcels that are too big for the smaller buses. That is what you told us.

Mr. Pike: I do not back away from that at all; that is true. However, it is not necessarily the best way of doing it.

Senator Oliver: I presume that you are also making money there. If you are making most of your money on parcels and if you take a big bus into the small community and load it up with these parcels and have it delivered, I presume you are making a fair dollar on it.

Mr. Pike: There are three levels of profitability in our organization. The first is fully allocated; in other words, the trip covers everything, including overhead, a profit and the ability to cross-subsidize other routes.

— Les comités comme le nôtre doivent peser le pour et le contre et décider du genre de recommandation qu'ils souhaitent faire aux gouvernements —

[...] leurs objectifs stratégiques en ce qui a trait au transport urbain des voyageurs. Si les gouvernements sont disposés à accepter que les plus petites localités perdent le service de liaison par autobus et qu'un nombre encore plus élevé de localités reçoivent un service de moindre qualité (p. ex., service moins fréquent, véhicules sans toilettes, véhicules non accessibles aux personnes handicapées, etc.), alors la déréglementation est envisageable.

En tant que comité du Sénat du Canada ayant un point de vue national et ayant pour but d'élaborer des politiques gouvernementales pour l'ensemble des Canadiens, comment pouvons-nous être perçus comme étant disposés à accepter que de nombreuses petites collectivités perdent leur service de liaison par autocar?

M. Pike: Sénateur Oliver, prenons par exemple le cas des États-Unis. À la suite de la déréglementation, 50 p. 100 de l'ensemble des collectivités ont perdu leurs services, en totalité ou en grande partie. Au fil du temps, la situation s'est quelque peu rétablie. Aujourd'hui, environ 30 p. 100 des collectivités ont subi des pertes de service.

Pour ce qui est de Greyhound, nous pourrions probablement, dans de nombreux circuits ruraux, qu'il s'agisse de circuits strictement ruraux ou de services ruraux à arrêts multiples, imposer de sévères restrictions et fournir plus de services et des services plus rapides dans les couloirs à forte densité, parce que c'est de là que viendra la concurrence.

Nous continuerions de tenter d'offrir notre service de messager en raison de ses possibilités au titre de l'interfinancement. Cependant, au lieu de lancer de gros autocars sur ces routes, il serait facile pour nous de confier ce genre de service, c'est-à-dire ramasser les colis et les livrer le long de ces concepts ruraux, à un sous-traitant.

Le sénateur Oliver: Vous venez de nous dire que la principale raison qui explique la présence de gros autocars dans ces régions tient au fait que vous ramassez des colis qui sont trop gros pour les plus petits véhicules. C'est ce que vous nous avez dit.

M. Pike: Je ne renie pas mes propos. C'est exact. Cependant, ce n'est pas nécessairement la meilleure façon de procéder.

Le sénateur Oliver: J'imagine que vous réalisez également des profits dans ce secteur. Si vous tirez la majorité de vos recettes de la livraison des colis et que vous desservez de petites collectivités à l'aide de gros autocars que vous chargez de colis pour ensuite les livrer, j'imagine que vous réalisez des profits intéressants.

M. Pike: Au sein de notre organisation, il y a trois ordres de rentabilité. Il y a d'abord la répartition intégrale des coûts, c'est-à-dire que les circuits recouvrent tout, y compris les frais d'administration, un profit et la capacité d'interfinancer d'autres circuits.

The second level of profitability is the routes that cover direct operating costs, that is, fuel, driver and commissions. Our agencies get paid on commission.

The third level of profitability is those routes that do not cover direct operating costs. You operate them either because they provide feed to the network or because the regulators have told you to operate there. Those are the routes that would get close attention under deregulation.

Senator Oliver: So you are telling us today that if deregulation took place the first thing you would do is likely cut back substantially on service to remote rural areas of Canada that you cover now; is that correct?

Mr. Pike: I cannot make that statement categorically because much would depend on what level of competition was initiated against our network.

Senator Oliver: You have 490 buses in operation. How often do you sell an old bus and replace it with a new one? What is your replacement policy? Is it based on the number of kilometres, age of the bus? What is the test for you to get rid of a bus and buy a new one?

Mr. Pike: We depreciate the buses over 15 years.

Senator Oliver: Did you say 15?

Mr. Pike: Yes. Right now, our average passenger experience on a bus is about six to seven years old. We try to buy about 48 to 52 buses each year. Each one cost \$500,000 to \$600,000. We probably change the engine of a bus four or five times in its lifetime. With the newer engines, it will be less than that.

We run the new buses for approximately 200,000 miles a year in the first two, three and four years. As they get older, they are used as overload in remote areas or are converted, because we also have buses in the North Country that are freighters, parked passenger buses. The back end is converted to a freight hauler. Those buses probably run 40,000 miles a year. A new bus runs 200,000 miles a year.

Senator Oliver: Of the 40-odd new buses you buy each year, would they all be fully accessible and have washrooms and television sets and so on in them? Are you buying the Cadillac of buses?

Mr. Pike: They certainly would have washrooms; they would certainly be equipped with VCRs. They would also be equipped with a hook on the back to pull bus trailers. As well, a sufficient number of those buses would have wheelchair accessibility, to

Le deuxième ordre de rentabilité a trait aux circuits qui permettent le recouvrement des coûts d'exploitation directs, c'est-à-dire le carburant, le chauffeur et les commissions. Nos comptoirs sont à commission.

Le troisième ordre de rentabilité concerne les circuits pour lesquels nous ne pouvons recouvrer les frais d'exploitation directe. On continue de les exploiter parce qu'ils alimentent le réseau ou parce que les organismes de réglementation vous l'imposent. Ce sont les circuits qui, en vertu de la déréglementation, recevraient une attention toute particulière.

Le sénateur Oliver: Vous nous dites donc aujourd'hui que, en cas de déréglementation, la première mesure que vous prendriez consisterait vraisemblablement à réduire considérablement le service dans les régions rurales éloignées que vous desservez aujourd'hui. Est-ce exact?

M. Pike: Je ne suis pas en mesure de l'affirmer de façon catégorique parce que tout dépendrait du niveau de concurrence dont notre réseau ferait l'objet.

Le sénateur Oliver: Vous exploitez 490 autocars. À quelle fréquence vendez-vous un vieil autocar pour le remplacer par un nouveau? Quelle est votre politique de remplacement? Est-ce fonction du nombre de kilomètres ou de l'âge du véhicule? Quel est le critère que vous utilisez pour déterminer quand vous débarrasser d'un véhicule pour en acheter un neuf?

M. Pike: Nous amorçons les autobus sur une période de 15 ans.

Le sénateur Oliver: Vous avez dit 15 ans?

M. Pike: Oui. À l'heure actuelle, nos autocars servent au transport de passagers pour une période moyenne de six à sept ans environ. Nous tentons de faire l'acquisition d'environ 48 à 52 autocars par année. Chacun coûte entre 500 000 et 600 000 \$. Pendant la durée de vie d'un véhicule, nous allons probablement changer son moteur quatre ou cinq fois. Avec les nouveaux moteurs, la fréquence sera moindre.

Au cours des deux, trois et quatre premières années, les nouveaux autobus parcourent environ 200 000 milles par année. Mais quand ils sont plus vieux, ils servent au transport des passagers excédentaires dans les régions éloignées ou sont convertis parce que nous avons également des autocars dans le Nord qui sont utilisés pour le transport de matériel et de passagers dans les parcs. Les véhicules en fin parcours servent au transport de marchandises. Ces autocars parcourent probablement 40 000 milles par année. Les nouveaux en effectuent plutôt 200 000 par année.

Le sénateur Oliver: Les quelque 40 autocars que vous achetez chaque année sont-ils tous accessibles aux personnes handicapées, munis de toilettes, d'appareils de télévision et ainsi de suite? Achetez-vous la Cadillac des autocars?

M. Pike: Ils sont assurément munis de toilettes; ils sont également munis de magnétoscopes. Il y a également à l'arrière un crochet pour les remorques. De même, un nombre suffisant d'entre eux sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant, ce

allow us to maintain our service level of providing wheelchair accessible transportation at 24-hours notice. Wheelchair accessibility is not necessary on every bus to provide that service.

Senator Oliver: I would image that it is very expensive to make a bus wheelchair accessible.

Mr. Pike: Yes. The difference in cost is approximately \$30,000.

Senator Oliver: Is there anything you can suggest to this committee or anything we ought to keep in mind if we did not want smaller communities to lose connecting bus services and many more to receive a lower quality of connecting bus services? Is there anything you can recommend that we consider doing to prevent that?

Mr. Pike: I think in my presentation I mentioned two options. One is to leave the system alone, to have it operate the way it does now, with internal cross-subsidies by the bus operators. There could be a bidding process for each route. High-density corridors would turn a profit, and the low-density corridors would require a subsidy, and try and balance the two as we do internally. Alternatively, you could open up competition on the major routes and let somebody else figure out how to do the minor routes and provide a subsidy for that. Those are the only two alternatives I can see. There would be a subsidy for the low-density corridors one way or the other, whether it is provided by the carrier or by some level of government.

Senator Oliver: I know that you operate from Montreal to Vancouver. However, we are in Alberta and I am interested in your response to Alberta. Is there a lot of competition for the charter work you do in this province? Do you have a lot of competitors?

Mr. Pike: Yes. However, to put that in context — and I do not know the number of charter operators in, say, Calgary currently — there are probably a couple of dozen, at most. The lower mainland in B.C. has 200.

B.C. is a highly regulated charter market, yet it has a lot of charter operators; Alberta is an open market with a limited number of charter operators.

The Chairman: I want to go back to your letter. On page 3, you speak of the need of national passenger strategy. You use other words, but that is their meaning. Section 5 of the policy statement of the Canada Transportation Act calls for the market forces. If market forces will match supply to demand, why is there a need for the government to devise a strategy and, in effect, to direct the market?

Mr. Pike: I think, Madam Chairman, that over the years the bus industry has been used as an instrument of social policy. History has taken us to where we are at today, not market forces. We have to decide whether service to rural Canada, and the social

qui nous permet de maintenir notre niveau de service actuel, c'est-à-dire la prestation de services de transport adapté moyennant un préavis de 24 heures. Ce service n'exige pas que tous les véhicules soient accessibles.

Le sénateur Oliver: J'imagine qu'il est très coûteux de rendre un autocar accessible aux personnes en fauteuil roulant.

M. Pike: Oui. La différence de prix s'élève à environ 30 000 \$.

Le sénateur Oliver: Avez-vous offert au comité des suggestions que nous devrions garder présentes à l'esprit si nous n'acceptons pas que les plus petites localités perdent le service de liaison par autobus et qu'un nombre encore plus élevé de localités reçoivent un service de moindre qualité? Avez-vous des recommandations à nous faire pour éviter que cela ne se produise?

M. Pike: Je crois avoir mentionné deux options dans mon exposé. La première consiste à ne rien faire, à laisser le système fonctionner comme aujourd'hui, les exploitants d'autocars procédant à une forme d'interfinancement à l'interne. On pourrait aussi instaurer un processus d'appels d'offres pour chacun des circuits. Les couloirs à forte densité permettraient de réaliser des profits, tandis que les couloirs à faible densité exigeraient une forme de subvention, et il faudrait tenter d'équilibrer les deux, comme nous le faisons à l'interne. Sinon, on peut ouvrir les principaux circuits à la concurrence et laisser à quelqu'un le soin de déterminer ce qu'il faut faire des circuits mineurs et leur financement. Ce sont les deux seules solutions que j'entrevois. Il faudra subventionner les couloirs à faible densité d'une façon ou d'une autre, que ce soit le transporteur qui s'en charge ou un ordre de gouvernement quelconque.

Le sénateur Oliver: Je sais que vous êtes présents de Montréal à Vancouver. Cependant, nous sommes en Alberta, et j'aimerais connaître votre réponse en Alberta. En ce qui concerne le transport nolisé, faites-vous face à une vive concurrence dans la province? Avez-vous beaucoup de concurrents?

M. Pike: Oui. Cependant, pour situer les choses en contexte — et j'ignore le nombre d'exploitants d'autocars nolisés à Calgary, par exemple —, il y en a probablement deux ou trois douzaines au plus. Dans la vallée du bas Fraser en Colombie-Britannique, il y en a 200.

En ce qui concerne le transport par autocar nolisé, le marché de la Colombie-Britannique est fortement réglementé. Pourtant, il y a de nombreux exploitants d'autocars nolisés. L'Alberta est un marché ouvert, où le nombre d'exploitants est limité.

La présidente: Je tiens à revenir à votre lettre. À la page 3, stratégie nationale du transport de passagers. Vous utilisez d'autres mots, mais c'est ce qu'ils signifient. À l'article 5 de l'énoncé de principes qui sous-tend la Loi sur les transports au Canada, on plaide en faveur de l'exploitation des forces du marché. Si les forces du marché ont pour effet d'apparier l'offre et la demande, pourquoi le gouvernement doit-il mettre au point une stratégie et, dans les faits, diriger le marché?

M. Pike: Madame la présidente, je crois que, au fil des ans, on a utilisé l'industrie du transport par autocar comme instrument de politique sociale. C'est l'histoire qui a fait de nous ce que nous sommes aujourd'hui, et non les forces du marché. Nous devons

values that accompany that, is valid. If so, then we have to find some way of making the system work. If it is not true, then deregulation is obviously the course to take.

Senator Forrestall: I have some concern that the existing process is very cumbersome, time-consuming and expensive. Do you have any thoughts about whether on a national basis the regulatory process might not better fall under the competition tribunal?

Mr. Pike: I really do not know how to answer that, senator. What I can say is that I think Mr. Dawes talked to it. In 1995, there was a federal-provincial-industry task force set up to look at regulation, bus regulation. The closest that task force got to consensus was adopting the Alberta streamline model. However, it never went any further than that; there was noble intent, but it never moved ahead.

The Chairman: Senators, our next witness is Mr. Andre Dimitrijevic.

Mr. Andre Dimitrijevic, Executive Director, Internal Trade Secretariat: Madam Chair, thank you for the invitation and the opportunity to present to the committee. I would like to talk to you today about the Agreement on Internal Trade and, in particular, about the transportation chapter in the Agreement on Internal Trade. What I would like to do is provide you with some background information and a context for some of the testimony that you have received and some that I understand you will be receiving later on.

I will spend a little bit of time talking about the agreement in general; I will then spend some time more specifically talking about the provisions in the transportation chapter.

The Agreement on Internal Trade was signed by First Ministers on July 18, 1994. The agreement, to which the federal government, the 10 provinces and the Northwest and Yukon Territories subscribe, came into effect on July 1, 1995. The objectives are to reduce and eliminate, to the extent possible, barriers to the free movement of persons, goods, services and investments within Canada and therefore to establish an open, efficient and stable domestic market.

In the application of the agreement, the parties — that is, the 13 signatory governments — are guided by four principles: The parties will not establish new barriers to internal trade and will facilitate the cross-boundary movement of persons, goods, services and investments within Canada; the parties will treat persons, goods, services and investments equally, irrespective of where they originate; the parties will reconcile relevant standards and regulatory measures to provide for such free movement; and the parties will ensure that their administrative policies operate to provide for the free movement of persons, goods, services and investment within Canada.

décider si la prestation de services dans le Canada rural et les valeurs sociales qui s'y rattachent sont valables. Le cas échéant, nous devons trouver un moyen quelconque d'assurer le fonctionnement du système. Sinon, la déréglementation constitue sans doute la solution à envisager.

Le sénateur Forrestall: Je trouve pour ma part la procédure actuelle très lourde et coûteuse, sans compter qu'elle exige beaucoup de temps. Ne pensez-vous pas qu'il vaudrait mieux que ce soit le Tribunal de la concurrence qui régit le processus de réglementation?

M. Pike: Je ne sais vraiment pas comment répondre à votre question, sénateur. Tout ce que je peux dire, c'est que, si je ne m'abuse, M. Dawes en a parlé. En 1995, on a créé un groupe de travail composé de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux de même que de l'industrie chargée d'examiner la réglementation du transport par autocar. L'adoption du modèle albertain de rationalisation est le seul consensus que le groupe de travail ait pu dégager. Cependant, on n'est jamais allé plus loin; l'intention était noble, mais le dossier n'a pas avancé.

La présidente: Sénateurs, notre prochain témoin est M. Andre Dimitrijevic.

M. Andre Dimitrijevic, directeur exécutif, Secrétariat du commerce intérieur: Madame la présidente, merci de l'invitation et de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant le comité. J'aimerais aujourd'hui vous entretenir de l'Accord sur le commerce intérieur et, en particulier, le chapitre qui y est consacré aux transports. J'aimerais vous fournir certains renseignements généraux et vous présenter le contexte de certains témoignages que vous avez entendus et que, si je comprends bien, vous entendrez plus tard.

Je vais dire un mot de l'accord au sens général; ensuite, je prendrai quelques minutes pour vous parler de façon plus précise des dispositions que renferme le chapitre sur les transports.

L'Accord sur le commerce intérieur a été signé par les premiers ministres le 18 juillet 1994. L'accord, auquel le gouvernement fédéral, les dix provinces de même que les territoires du Nord-Ouest et le Yukon adhèrent, est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1995. Il a pour objectif de réduire et d'éliminer dans la mesure du possible les obstacles à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des investissements au Canada et, par conséquent, d'établir un marché intérieur ouvert, efficient et stable.

Dans l'application de l'accord, les parties — c'est-à-dire les 13 gouvernements signataires — sont guidés par quatre principes: les parties n'érigeront pas de nouveaux obstacles au commerce intérieur et elles faciliteront la circulation des personnes, des produits, des services et des investissements entre les provinces au Canada; elles traiteront sur un pied d'égalité les personnes, les produits, les services et les investissements, indépendamment de leurs lieux d'origine au Canada; elles concilieront leurs normes et leurs mesures réglementaires pertinentes, en vue d'assurer la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements à l'intérieur du Canada; elles veilleront à ce que

In applying these principles, the parties agree that they will recognize, among others, the need for full disclosure of information, legislation, regulations, policies and practices that have the potential to impede an open and stable domestic market; and the need for transition periods and exceptions, including exceptions required to meet regional development objectives in Canada.

There is a reaffirmation of constitutional powers and responsibilities that is part of the agreement itself.

To accomplish these objectives, the agreement provides some six general rules, and these rules can be found throughout the agreement in one shape or another. The rules are there to facilitate the removal of existing trade barriers and the reduction of existing ones. So we are talking about non-discrimination, right of entry and exit, no unnecessary obstacles, legitimate objectives — which means that in some cases there are opportunities to derogate from the provisions of the agreement to achieve a legitimate objective that is defined in the agreement — reconciliation of standards, and transparency.

There are 11 chapters in the agreement that provide specific obligations in each of the following economic sectors. The first is procurement — which probably represents the more substantial part of the agreement. Therefore, there is open tendering for government procurement above certain thresholds; there is open tendering for the greater public sector, that is, municipalities, academic institutions, and health and social services entities. Negotiations are in the final stages right now for extending some procurement provisions to the Crown corporation sector and other excluded government entities.

There is a chapter on investments. There is a code of conduct prohibiting poaching from one party to another; the local residency requirements have been eliminated; and extra-provincial corporate registration and reporting requirements have been streamlined.

There is a chapter on labour mobility, to facilitate mobility of qualified people across the country. There is a chapter on consumer-related measures. There is a chapter on agriculture and food goods, and one on alcoholic beverages. The chapter on energy is still under negotiation. We hope to be able to finalize it soon.

There is a chapter on natural resources processing dealing with measures adopted or maintained by a party relating to processing of natural resources, and a chapter on communications. There is a chapter on transportation, and I will spend more time on that chapter, and finally a chapter on environmental protection, which applies to environmental measures adopted or maintained by one of the parties that may affect interprovincial mobility.

leurs politiques administratives favorisent la libre circulation des personnes, des produits, des services et des investissements à l'intérieur du Canada.

Dans l'application de ces principes, les parties reconnaissent la nécessité d'assurer la communication intégrale de l'information, des lois, des règlements, des politiques et des pratiques susceptibles de faire obstacle à un marché intérieur ouvert et stable et de prévoir des exceptions et des périodes de transition, notamment pour la poursuite des objectifs de développement régional au Canada.

Il s'agit d'une réaffirmation des responsabilités et des pouvoirs constitutionnels qui font partie de l'accord lui-même.

Pour permettre la réalisation de ces objectifs, l'accord définit six règles générales, lesquelles sont présentes dans l'accord sous une forme ou une autre. Ces dernières visent à faciliter la suppression ou la réduction des obstacles au commerce existants. Ces règles ont donc trait à la non-discrimination, au droit d'entrée et de sortie, à l'absence d'obstacles superflus, aux objectifs légitimes — ce qui signifie que, dans certains cas, les provinces peuvent déroger aux dispositions de l'accord pour réaliser un objectif légitime défini dans l'accord —, la conciliation des normes et la transparence.

L'accord compte 11 chapitres définissant des obligations spécifiques pour chacun des secteurs économiques suivants. Le premier concerne les marchés publics — et c'est probablement ce qui représente l'élément le plus substantiel de l'accord. Par conséquent, on prévoit une procédure d'appel d'offres ouvert pour les marchés gouvernementaux d'une valeur supérieure à un certain seuil et des appels d'offres ouverts pour le secteur public au sens plus large, c'est-à-dire les municipalités, les maisons d'enseignement supérieur et les services de santé ou de services sociaux. Les négociations visant l'application des dispositions relatives au marché aux sociétés d'État et à d'autres organismes gouvernementaux exclus en sont au stade final.

Un chapitre est consacré aux investissements. On y retrouve un code de conduite interdisant le maraudage. En outre, on a supprimé les exigences de présence locale et de résidence. Par ailleurs, on a rationalisé les exigences applicables aux sociétés en matière d'enregistrement et de déclarations.

Un chapitre est consacré à la mobilité de la main-d'œuvre. Il a pour but de favoriser la mobilité des travailleurs qualifiés au pays. Il y a un chapitre sur les mesures en matière de consommation. Un chapitre est consacré aux produits agricoles et alimentaires, et un autre, aux boissons alcooliques. Le chapitre sur l'énergie est toujours en cours de négociation. Nous espérons être en mesure d'y mettre la dernière main sous peu.

Il y a un chapitre sur les ressources naturelles qui porte sur les mesures adoptées ou maintenues par une partie relativement à la transformation des ressources naturelles et un autre sur les communications. Il y a un chapitre sur les transports, et je vais consacrer plus de temps à ce dernier. Il y a enfin un chapitre consacré à la protection de l'environnement, lequel s'applique aux mesures environnementales prises ou maintenues par une des parties et pouvant avoir un effet sur la mobilité interprovinciale.

In the agreement, the parties have also agreed on mechanisms for handling complaints. A dispute resolution process is in place. If memory serves me, 129 complaints have reached the dispute resolution stage since the agreement was signed, and most of them have been resolved. A number of them are resolved amicably by consultation with the parties, but provisions are in place for a dispute to go all the way up to the panel.

There are commitments in the agreement to further liberalize internal trade through negotiation, and the agreement of course provides for the creation of the secretariat with which I am employed.

The agreement is administered by a committee on internal trade. That committee is composed of the ministers responsible for internal trade for each of the 13 parties. Currently, the co-chairs are Mr. Alan Rock for Canada and Mr. Halvar Jonson for Alberta.

The Internal Trade Secretariat reports to the committee of ministers and provides operational and administrative support to the parties. We are an unincorporated association located in Winnipeg and funded by all 13 parties according to the formula.

Let me turn now to the transportation chapter. I believe I left a copy of that chapter for your information as well. The objectives of the transportation chapter are fairly broad. They are to ensure a seamless, integrated Canadian transportation system that is safe, secure, efficient and responsive to the needs of shippers and travellers and which promotes a competitive and sustainable economy throughout Canada; and to create effective procedures for the implementation and application of the chapter and for consultations to cooperatively resolve issues related to the application of the chapter and to expand and enhance its benefit.

The chapter applies to measures adopted or maintained by the federal government that relate to or affect trade in transportation services by carriers of a province; it also applies to measures adopted or maintained by a province that relate to or affect trade in transportation services by carriers of another province.

Each signatory party is responsible for compliance with this chapter by its other governmental bodies, including Crown corporations, and by non-governmental bodies that exercise authority delegated by law. For some of the obligations, that compliance also extends to regional, local, district or other forms of municipal government.

Keeping in mind that a party does have the right to invoke limited objectives and that there are certain rules that apply to how you can invoke that, the chapter requires that the federal government accord to carriers of a province treatment that is no less favourable than the best treatment that it accords to carriers of any other province or of a non-party that provide like, competitive or substitutable services; it also requires that the

Dans l'accord, les parties ont également convenu des mécanismes de traitement des plaintes. Un processus de règlement des différends est en place. Si ma mémoire est bonne, 129 plaintes se sont rendues jusqu'au stade du règlement de différends depuis la signature de l'accord, et la plupart d'entre elles ont été réglées. Un certain nombre d'entre elles ont été réglées à l'amiable au terme de consultations avec les parties, mais, au besoin, des dispositions sont prévues pour qu'un différend soit arbitré par le groupe spécial.

Dans l'accord, les parties s'engagent à libéraliser davantage le commerce intérieur au moyen de la négociation, et on y prévoit bien entendu la création du secrétariat où je travaille.

L'accord est administré par un Comité du commerce intérieur. Ce comité se compose des ministres responsables du commerce intérieur de chacune des treize parties. À l'heure actuelle, les coprésidents sont M. Alan Rock pour le Canada et M. Halvar Jonson pour l'Alberta.

Le Secrétariat du commerce intérieur relève du comité des ministres et assure un soutien opérationnel et administratif aux parties. Nous sommes une association non constituée établie à Winnipeg et financée par l'ensemble des 13 parties, selon la formule établie.

Permettez-moi maintenant de tourner mon attention vers le chapitre portant sur les transports. Je pense vous avoir laissé une copie du chapitre à titre d'information. Les objectifs de ce chapitre sont relativement larges. Ils visent à assurer un réseau de transport canadien intégré et continu qui soit sûr et efficace, adapté aux besoins des expéditeurs et des voyageurs et qui favorise une économie concurrentielle, productive et solide, partout au Canada, de même qu'à créer des procédures efficaces pour la mise en oeuvre et l'application du chapitre et pour la tenue de consultations propres à résoudre, par la coopération, les questions que soulève l'application du chapitre, et à élargir et améliorer les avantages découlant de celui-ci.

Le chapitre s'applique aux mesures adoptées ou maintenues par le gouvernement fédéral qui se rapportent au commerce des services de transport fournis par les transporteurs d'une province ou qui influent sur ce commerce de même qu'à celles prises par une province et qui se rapportent au commerce des services de transport fournis par une autre province ou qui influent sur ce commerce.

Chaque partie veille au respect du chapitre par ses autres organismes gouvernementaux, y compris les sociétés d'État et les organismes non gouvernementaux qui exercent des pouvoirs qui leur sont délégués par la loi. Certaines obligations s'appliquent également aux administrations locales, régionales, de district et autres formes d'administration municipale.

Sous réserve du fait qu'une partie a le droit d'invoquer des objectifs limités et que certaines règles régissent l'application de ce pouvoir, le chapitre porte que le gouvernement fédéral accorde aux transporteurs d'une province un traitement qui n'est pas moins favorable que le meilleur traitement qu'il accorde aux transporteurs d'une autre province ou d'une tierce partie qui fournissent des services analogues, concurrents ou substituables; il

federal government not discriminate between carriers of any province and carriers of any other province that provide like, competitive or substitutable services.

Similarly, each province must accord to carriers of any other province treatment that is no less favourable than the best treatment that the province accords to its own carriers and carriers of a non-party, and does not discriminate between carriers of any province.

The chapter also provides that no party shall adopt or maintain any measure that restricts or prevents the movement of transportation services across provincial boundaries or that creates an obstacle to trade in transportation services.

Under the chapter, the parties agree to reconcile by harmonization, mutual recognition or any other means their regulatory or standards-related measures, including, among other things, motor vehicle weights and dimensions. There has been a fair bit of progress in that area, although it is in a continuing area of discussion and negotiation among the parties. It also includes extra-provincial truck carrier operating authorities, motor carrier safety rules, bill of lading — and I think there has been a lot of progress toward development of the national bill of lading format in that case — fuel and sales tax and vehicle registration administrative harmonization, and agents for service.

There are a couple of provisions in the agreement that you will note: One is there is as annex to the agreement, 1410, which lists a number of measures to which the chapter does not apply. As I reviewed my note this morning, I realized that we have to drop the words “and Canada” there. There is an upcoming protocol amendment to the agreement that that in fact is no longer one of the parties that has a measure listed to which the chapter does not apply.

The chapter specifies that the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety shall, at least every two years, according to the chapter, “endeavour to negotiate to liberalize or remove” such listed measures.

There is also a second annex, 1411. It lists non-conforming measures and the provisions for their phase-out. Again, in this case from the list, B.C. and Canada can now be removed.

Finally, the chapter provides a mechanism for dispute resolution that includes consultations between the parties, calling for the assistance of the Council of Ministers in resolving an issue, and if that does not work, a referral to a dispute panel for resolution.

précise aussi que le gouvernement fédéral n'établit aucune distinction entre les transporteurs d'une province et les transporteurs d'une autre province qui fournissent des services analogues, concurrents ou substituables.

De la même façon, chaque province accorde aux transporteurs d'une autre province un traitement qui n'est pas moins favorable que le meilleur traitement qu'elle accorde à ses propres transporteurs et aux transporteurs d'une tierce partie et n'établit aucune distinction entre les transporteurs d'une province et les transporteurs d'une autre province.

Dans le chapitre, on indique aussi que les parties ne peuvent adopter ou maintenir une mesure qui restreint ou empêche le commerce interprovincial des services de transport, ou qui crée un obstacle à ce commerce.

En vertu de l'article, les parties harmonisent, reconnaissent mutuellement ou concilient de quelque autre manière leurs mesures réglementaires et leurs mesures normatives, notamment en ce qui a trait aux poids et aux dimensions des véhicules à moteur. On a réalisé des progrès considérables dans ce domaine, même s'il s'agit d'un secteur pour lequel les parties poursuivent leurs discussions et leurs négociations. Les dispositions s'appliquent également aux permis d'exploitation d'une entreprise de camionnage extraprovinciale, aux règles de sécurité concernant les transporteurs routiers, le connaissement — je suis d'avis qu'on a réalisé beaucoup de progrès en vue de l'établissement d'une présentation uniforme du connaissement partout au pays —, l'harmonisation des formalités administratives touchant la taxe sur les carburants, la taxe de vente et les droits d'immatriculation des véhicules et, enfin, les mandataires aux fins de la signification des actes de procédure.

Il y a dans l'accord deux ou trois dispositions dont vous voudrez prendre note. La première a trait au fait que l'accord comporte une annexe, l'annexe 1410, où on énumère un certain nombre de mesures non visées par le chapitre. En repassant mes notes ce matin, je me suis rendu compte que nous y avons supprimé les mots «et le Canada». On modifiera sous peu l'accord pour indiquer que le Canada ne compte plus parmi les parties ayant des mesures énumérées non visées par le chapitre.

Dans le chapitre, on précise aussi que le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière «s'efforcent de négocier périodiquement, mais au moins tous les deux ans, la libéralisation ou l'élimination des mesures énumérées à l'annexe 1410.1».

Il y a également une deuxième annexe, soit l'annexe 1411. On y énumère les mesures non conformes et les dispositions devant présider à leur élimination progressive. Une fois de plus, on peut rayer le Canada de la liste et, dans ce cas-ci, faire la même chose pour la Colombie-Britannique.

Enfin, le chapitre prévoit un mécanisme de règlement des différends comprenant des consultations entre les parties, l'aide du conseil des ministres pour régler un différend et, en cas d'échec, un renvoi à un groupe spécial chargé de trancher.

I would be pleased to answer any questions or provide you with any further information.

The Chairman: The agreement argues for open entry on bus service. Why has this not happened since 1994?

Mr. Dimitrijevic: Negotiations under the agreement take necessarily a long time. All decisions under the agreement are decisions that are taken by consensus, which means there has to be agreement and no objection by any other party. As a result, in some cases, some of the timetables that are reflected in the agreement have not been met, although there is ongoing work and discussion among the parties to try to reach the effort. Those particular dates have not been met. I am not aware that there are specific reasons other than it takes time to get there.

The Chairman: That is a long time.

Mr. Dimitrijevic: It certainly is. It can be a frustrating process, but it does achieve results. Many results have been met through that process under the IT.

Senator Oliver: I am interested in dispute resolution. When I look at articles 1412 and 1413, and having listened to what you had to say about it, it strikes me as being incredibly cumbersome and not something that is set out to resolve a dispute quickly.

Article 1412 relates to consultations. If a party requests a consultation, article 1412 provides that consultations shall begin “within 60 days after the date of delivery of the request.” There are no guidelines whatsoever for how the parties should sit down to try to work something out. If they do not work things out, article 1413 provides that they have a right to go to someone else, and so on and so on.

Modern dispute resolution normally provides for mediation first. A professional mediator is appointed to try to resolve the dispute. It may be that the matter is resolved with a week, say.

What is before us is perhaps the most complicated procedure for dispute resolution I have seen anywhere. It would take a year to get some of this stuff done.

I wonder if you would comment on that.

Mr. Dimitrijevic: What is before us reflects the thinking and the will of the parties of the governments when they signed the agreement. They wanted to encourage the resolution of complaints and disputes to consultation. They felt that the initial step at least should reflect willingness on the part of the parties, in this case, the governments, to try to resolve between two parties issues that may arise, without having to refer the matter to any other parties. That philosophy is reflected throughout the agreement. Whether it is efficient or not, that is basic.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions ou de vous fournir des renseignements supplémentaires.

La présidente: L'accord plaide en faveur d'une entrée libre pour les services de transport par autocar. Pourquoi, depuis 1994, cela ne s'est-il pas produit?

M. Dimitrijevic: Les négociations menées aux termes de l'accord prennent nécessairement beaucoup de temps. Toutes les décisions prises aux termes de l'accord sont par nature consensuelles, ce qui signifie que toutes les parties doivent être d'accord, qu'aucune ne doit avoir d'objection. Ainsi, dans certains cas, on n'a pu respecter certains échéanciers définis dans l'accord, même si les parties poursuivent leurs travaux et leurs discussions pour parvenir à un accord. On n'a pas respecté ces dates en particulier. S'il y a des raisons précises expliquant le retard, je ne suis pas au courant.

La présidente: C'est un long retard.

M. Dimitrijevic: Absolument. Le processus est parfois frustrant, mais il donne des résultats. On a obtenu de nombreux résultats en vertu du processus établi pour le commerce interne.

Le sénateur Oliver: Je m'intéresse au mécanisme de règlement des différends. Lorsque je consulte les articles 1412 et 1413 — et après avoir entendu ce que vous avez dit à ce sujet —, je suis frappé par le fait qu'il s'agit d'une procédure incroyablement lourde, peu susceptible de résoudre rapidement un différend.

L'article 1412 porte sur les consultations. Si une partie demande la tenue de consultations, l'article 1412 prévoit que les consultations débutent «dans les 60 jours qui suivent la date de la transmission de la demande». Il n'y a absolument aucune ligne directrice précisant les modalités des négociations que les parties pourraient mener pour parvenir à un accord. En cas d'échec, l'article 1413 prévoit qu'elles ont le droit de s'adresser ailleurs, et ainsi de suite.

Normalement, les mécanismes modernes de règlement des conflits prévoient d'abord un recours à la médiation. On désigne un médiateur professionnel chargé de tenter de régler le différend. La question pourrait se régler, disons, en une semaine.

Ce que nous avons sous les yeux est la procédure de règlement des différends la plus complexe que j'aie jamais vue. Il faudrait un an pour obtenir certains résultats.

Je me demande si vous avez des commentaires à faire à ce sujet.

M. Dimitrijevic: Le texte que nous avons sous les yeux rend compte de la réflexion et de la volonté des parties gouvernementales au moment de la signature de l'accord. Elles souhaitaient encourager le règlement des plaintes et des différends au moyen de consultations. Elles étaient d'avis que la première étape devrait à tout le moins rendre compte de la volonté des parties, dans ce cas-ci les gouvernements, de donner à deux d'entre elles la possibilité de régler un éventuel différend sans que les autres aient à intervenir. On retrouve la même philosophie partout dans l'accord. Il s'agit d'un point fondamental, efficient ou pas.

Senator Oliver: In my experience, most parties need some professional assistance, and that is why you bring in a mediator at a very early stage. In this instance before us, mediation comes in your third stage, after several months have gone by. To me, it seems an incredible waste of time and money, and it seems ineffective.

Mr. Dimitrijevic: That may very well be the case. Not only that, I think that as we take disputes through, particularly the disputes that reach the panel stage, which is the ultimate stage, the feedback that we are getting from a number of the parties is that they would like to see some structure placed around the consultations. As you pointed out, senator, the word consultation is there, but just the word; no structure is provided for the consultation process.

Hence, there is at least some recognition that it may be necessary to review the dispute resolution procedure.

Senator Oliver: I do not think there is any question about that.

There are annexes to the agreement, but there are no guidelines or regulations pursuant to this to make it any more specific; is that correct? Are there any guidelines or regulations pursuant to this agreement?

Mr. Dimitrijevic: No, the agreement stands as it is. However, the agreement is modified periodically, as changes occur — additions, deletions. For example, annex 1410.1, which is in the document circulated to you, will be modified. The new frontal end entry will be modified. However, there is nothing further; the agreement stands on its own.

Senator Callbeck: On page 4 of your presentation, you mention several economic sectors. Could you tell us in which of these sectors there has been agreement between the provinces.

Mr. Dimitrijevic: Procurement to some extent, except for the fact that there is still one sector that is being negotiated. There is open tendering for government procurement of goods over \$25,000 and construction over \$100,000; as well all procurement by what is referred to as the MASH sectors — municipalities, academic, et cetera — is covered right now. Also with respect to procurement, negotiations are ongoing with respect to the Crown sector. They have not been completed, but by the time the ministers responsible for internal trade meet, I expect that that too will be completed.

There has been progress and agreement on investments. The extra-provincial corporate registration reporting requirements have been streamlined. There is a code of conduct to prohibit incentives for relocation of industry — poaching. There is agreement to remove local residency requirements.

Le sénateur Oliver: D'après mon expérience, la plupart des parties ont besoin d'une aide professionnelle, et c'est pourquoi on invite un médiateur à intervenir à un stade très précoce. Dans le cas qui nous occupe, la médiation intervient à la troisième étape, c'est-à-dire après des mois. À mes yeux, il s'agit d'un incroyable gaspillage de temps et d'argent, et la procédure semble inefficace.

M. Dimitrijevic: C'est très possible. En plus, au fur et à mesure que les différends progressent, me semble-t-il, en particulier ceux qui se rendent au stade du groupe spécial, qui est l'étape ultime, un certain nombre de parties ont dit souhaiter que les consultations bénéficient d'une certaine forme de structure. Comme vous l'avez souligné, sénateur, le mot «consultations» est là, mais ce n'est qu'un mot. Aucune structure n'est prévue pour le processus de consultations.

On admet donc tout au moins qu'il faudra peut-être revoir la procédure de règlement des différends.

Le sénateur Oliver: Je pense que cela ne fait aucun doute.

L'accord comporte des annexes, mais il n'y a ni lignes directrices ni réglementation ayant pour but de le rendre plus spécifique, n'est-ce pas? Y a-t-il des lignes directrices ou des règlements qui accompagnent l'accord?

M. Dimitrijevic: Non, il s'agit d'un accord autonome. Cependant, on le modifie périodiquement au gré des changements — qu'il s'agisse d'ajouts ou de suppressions. Par exemple, l'annexe 1410.1, qui fait partie du document que je vous ai fait circuler, sera modifiée. Le critère relatif à l'entrée subira des changements. Cependant, il n'y a rien de plus. L'accord est autonome.

Le sénateur Callbeck: À la page 4 de votre mémoire, vous faites mention de quelques secteurs économiques. Pouvez-vous nous dire dans lesquels de ces secteurs les provinces en sont venues à un accord.

M. Dimitrijevic: Les marchés publics, dans une certaine mesure, si on ne tient pas compte du fait qu'un secteur fait toujours l'objet de négociations. Les marchés publics gouvernementaux pour des biens d'une valeur de plus de 25 000 \$ et les projets de construction d'une valeur de plus de 100 000 \$ font l'objet d'une procédure d'appel d'offres ouvert. De même, les appels publics dans ce qu'on appelle le secteur des municipalités, des universités, des écoles et des hôpitaux sont aujourd'hui visés. Toujours en ce qui a trait aux marchés publics, les négociations se poursuivent en ce qui concerne le secteur des sociétés d'État. Elles n'ont pas abouti, mais je m'attends à ce que tout soit terminé lorsque les ministres responsables du commerce interne se réuniront.

Dans le dossier des investissements, on a réalisé des progrès et conclu des ententes. On a rationalisé les exigences extraprovinciales applicables aux sociétés en matière d'enregistrement et de déclaration. Il existe un code de conduite interdisant les incitatifs relatifs au déplacement d'industries — le maraudage. Il y a une entente sur le retrait des exigences touchant la présence locale et la résidence.

With respect to labour mobility, the governments have facilitated and encouraged regulated professions. They identified 51 of the regulated professions; 42 of the 51 have met and completed mutual recognition agreements. There are nine that are outstanding, but they are continuing to work to complete that.

Under consumer-related measures and standards, there has been agreement with respect to issues like direct selling and cost-of-credit disclosure.

The agriculture ministers have identified 10 technical barriers to trade. They are in place; disputes are being handled under that.

Every chapter has had significant progress. However, there are ongoing negotiations under a lot of the chapters.

Senator Callbeck: What about alcoholic beverages? Has that been worked out?

Mr. Dimitrijevic: Substantially, there has been some removal of certain of the non-conforming measures. A wine standard, which was one of the issues, particularly with respect to wine trade with our foreign trading partners, has been developed. Discussions are ongoing for it to be implemented. Substantially, there is free trade in terms of alcoholic beverages. It is no longer the case, as it used to be, that one can purchase Moose Head beer in New Jersey but not in Manitoba. Those days are gone.

Senator Callbeck: So there has been considerable process.

Mr. Dimitrijevic: There has been considerable progress in the agreement. There is more work to be done. The agreement really is a live document. New issues may arise or new conditions may come up that will require further work, but there has been substantial progress in its implementation.

The Chairman: Is it fair to say that consensus has been harder to achieve in the transportation area than in other sectors?

Mr. Dimitrijevic: No, there are some areas of significant difficulty. I am not sure I would qualify the transportation sector as being more difficult than some of the other areas. Some of the issues in energy and in procurement for Crown corporations have been much more difficult, in my opinion.

Senator Oliver: In your response to Senator Callbeck, you mentioned a wine standard. Senator Gustafson's committee just visited Europe, and it was told that the lack of a wine standard is the reason various Canadian provinces cannot sell their wine products in the European community. What did you say about there being a wine standard in Canada now?

En ce qui concerne la mobilité de la main-d'œuvre, les gouvernements ont facilité et encouragé les professions réglementées. Elles ont défini cinquante et une professions réglementées. Dans 42 cas sur 51, on en est parvenu à des accords de reconnaissance mutuelle. Neuf cas demeurent en suspens, mais les travaux se poursuivent.

En ce qui concerne les mesures et les normes en matière de consommation, on a conclu un accord sur des questions comme la vente directe et la divulgation des coûts du crédit.

Les ministres de l'Agriculture ont défini dix obstacles techniques au commerce. Des mesures sont en place. On s'en inspire pour régler les différends.

On a réalisé des progrès considérables relativement à tous les chapitres. Cependant, les négociations se poursuivent à l'égard d'un grand nombre d'entre eux.

Le sénateur Callbeck: Qu'en est-il des boissons alcooliques? A-t-on obtenu des résultats probants?

M. Dimitrijevic: Essentiellement, on est parvenu à supprimer certaines mesures non conformes. On a élaboré une norme concernant le vin, ce qui représentait un des problèmes, en particulier le commerce du vin avec nos partenaires commerciaux étrangers. Des discussions sont en cours au sujet de la mise en oeuvre. Sur le fond, les boissons alcooliques bénéficient du libre-échange. Autrefois, on pouvait acheter de la bière Moose Head au New Jersey, mais pas au Manitoba. Ce n'est plus le cas. Cette époque est révolue.

Le sénateur Callbeck: On a donc réalisé des progrès considérables?

M. Dimitrijevic: On a réalisé des progrès considérables relativement à l'accord. Beaucoup reste à faire. L'accord est véritablement un document dynamique. De nouveaux problèmes peuvent se poser ou de nouvelles situations peuvent se présenter, ce qui exigera des travaux additionnels, mais on a réalisé des progrès considérables au chapitre de la mise en oeuvre.

La présidente: Est-il juste de dire qu'il a été plus difficile de parvenir à un consensus dans le domaine des transports que dans d'autres secteurs?

M. Dimitrijevic: Non, il y a certains secteurs où les difficultés sont considérables. Je ne suis pas certain de pouvoir dire que le secteur des transports s'est révélé plus difficile que certains autres. Certains problèmes liés à l'énergie et aux marchés publics pour les sociétés d'État ont été, à mon avis, beaucoup plus difficiles.

Le sénateur Oliver: Dans votre réponse au sénateur Callbeck, vous avez fait allusion à une norme concernant le vin. Le comité du sénateur Gustafson rentre tout juste d'une tournée en Europe, et on a indiqué aux membres du comité que l'absence d'une telle norme est la raison pour laquelle quelques provinces canadiennes ne peuvent vendre leurs produits à la Communauté européenne. Qu'avez-vous dit au sujet de l'existence d'une norme concernant le vin au Canada?

Mr. Dimitrijevic: I said that a wine standard has been developed, but the means of implementation have not been agreed to by all the parties. Therefore, you are absolutely right — with respect to our foreign partners looking to us, there is not a standard.

Senator Oliver: In your estimation, when do you think the means of implementation will be agreed to with respect to the wine standard?

Mr. Dimitrijevic: There was a suggestion that they were trying to aim for the end of this month. I do not think that that date will be achievable, for concluding their discussion and negotiations. It is difficult for me to hazard a guess, but I would suspect that likely within this year that would be reached.

Senator Callbeck: How many people are employed by the secretariat?

Mr. Dimitrijevic: A staff of six people. In Canada, the secretariat is made up of six people in total located in Winnipeg. High-quality people, if I may say so, but nonetheless, six.

Senator Forrestall: How long has the wine standard issue been an issue?

Mr. Dimitrijevic: My understanding is that negotiations started shortly, if not before, the agreement was signed, so we are talking 1995 or thereabouts, or earlier. I do not have the exact date, but I would suspect that it has been a number of years.

Senator Forrestall: It had been an issue, no doubt, for 20 years before that.

Mr. Dimitrijevic: I would not put it past.

Senator Gustafson: One of the economic sectors in your document is agriculture and food goods. It seems that with respect to that sector we are operating as 10 vassal states in Canada. We just do not seem to be making any headway. It concerns me greatly. We seem to be miles away from any agreement. I wish I knew the answer.

I go back to the John Wise days, which was 23 or 24 years ago. He brought all the farm groups together to try to develop a policy with national standards, standards for all of Canada. Well, Alberta opted out, Ontario opted out, and Quebec opted out. We still do not have a program. What is the answer?

Mr. Dimitrijevic: I do not have an answer, except that it is my understanding that part of the difficulty with the agriculture chapter is finding out what is going to happen on the international scene and the impact of that. That is something I hear from my agricultural colleagues across the country.

M. Dimitrijevic: J'ai dit qu'on avait élaboré une norme concernant le vin, mais que toutes les parties n'ont pas encore convenu du mécanisme de mise en oeuvre. Par conséquent, vous avez absolument raison — en ce qui concerne nos partenaires étrangers, il n'y a pas de norme.

Le sénateur Oliver: À votre avis, quand les parties s'entendront-elles sur le mode de mise en oeuvre de la norme concernant le vin?

M. Dimitrijevic: On a laissé entendre qu'elles allaient tenter d'y parvenir d'ici la fin du mois. Je ne crois pas qu'il s'agit d'un échéancier réaliste pour la conclusion des discussions et des négociations. Il est difficile pour moi de fixer une date, mais j'imagine que cela se fera probablement dans le courant de l'année.

Le sénateur Callbeck: Combien de personnes emploient le secrétariat?

M. Dimitrijevic: Six personnes. Au Canada, le secrétariat compte au total six employés qui travaillent à Winnipeg. Il s'agit de personnes de grande qualité, si je puis me permettre, mais, néanmoins, nous sommes six.

Le sénateur Forrestall: Depuis combien de temps la question de la norme relative au vin se pose-t-elle?

M. Dimitrijevic: Je crois comprendre que les négociations ont débuté peu après, sinon avant, la signature de l'entente, donc 1995 environ ou avant. Je n'ai pas la date exacte, mais j'imagine que la question est sur la table depuis un certain nombre d'années.

Le sénateur Forrestall: Je parie qu'on en parlait 20 ans avant cette date.

M. Dimitrijevic: Cela ne m'étonnerait pas outre mesure.

Le sénateur Gustafson: Les produits agricoles et alimentaires sont l'un des secteurs mentionnés dans votre document. En ce qui concerne ce secteur, j'ai parfois l'impression qu'il y a dix États vassaux au Canada. Nous ne semblons pas réaliser de progrès. Cette question me préoccupe vivement. Nous donnons l'impression d'être à des années-lumière d'un accord. Je voudrais bien avoir la solution.

Permettez-moi de revenir à l'époque de John Wise, c'est-à-dire à il y a 23 ou 24 ans. Il a réuni tous les groupements d'agriculteurs pour tenter d'élaborer une politique sur des normes nationales, des normes pour l'ensemble du Canada. Eh bien, l'Alberta s'est retiré, l'Ontario s'est retiré, et le Québec s'est retiré. Toujours pas de programme. Quelle est la solution?

M. Dimitrijevic: Je n'ai pas la solution, à ceci près que je crois comprendre que l'une des difficultés, en ce qui concerne le chapitre consacré à l'agriculture, tient à l'établissement de ce qui va arriver sur la scène internationale et des impacts éventuels. C'est ce que me disent mes collègues du secteur agricole des quatre coins du pays.

Senator Gustafson: We were able to reach the Auto Pact agreement with the Americans. That was 25 years ago, or longer. When it comes to agriculture, I do not know whether there is a lack of interest, or just what the problem is. We cannot seem to get any agreement. I wish I had the answer.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Dimitrijevic. If you have any other information, do not hesitate to send it to the committee.

The committee adjourned.

CALGARY, Tuesday, March 26, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:05 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

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

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we are continuing our examination of issues facing the intercity busing industry, and we have with us Professor Barry Prentice.

Welcome to our committee, professor.

Professor Barry E. Prentice, Director, Transport Institute: Thank you very much for inviting me. I should tell you that I did take the shuttle bus from the airport, so I did have a little contact with this industry.

I would like to open my remarks with a short discussion of the economics of transportation. First, it is my belief that economic regulation cannot create a market. At the very best, all economic regulation can do is partition a market to allow one party to have a bigger share than another. The market is either there or it is not.

The two most important variables in the economics of travel are money and time. Those translate into: the cost of travel, which can include your ticket price, the cost to get to a station, meals along the way and so on; and time, being the opportunity cost, how much of your personal time you actually spend travelling.

Other factors such as comfort, security and reliability are influential, but they cannot compete with time or money. In some cases, they are overridden completely.

The consequences of this are fairly straightforward. The intercity bus market is generally constrained to fairly short hauls because of time. Where time is a factor, people will always fly. Those who place a high value on their time, particularly business people, will definitely fly. They will not take the bus unless it is a very short haul.

Le sénateur Gustafson: Nous sommes parvenus à conclure le Pacte de l'automobile avec les Américains. C'était il y a 25 ans ou même plus. En ce qui concerne l'agriculture, je me demande s'il s'agit d'un manque d'intérêt. Je ne sais pas d'où vient le problème. Nous ne semblons pas en mesure de parvenir à une entente. J'aimerais bien avoir la solution.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Dimitrijevic. Si vous avez d'autres renseignements, n'hésitez pas à les faire parvenir au comité.

La séance est levée.

CALGARY, le mardi 26 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 05, dans le but d'examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

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

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous poursuivons notre examen des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar et nous accueillons aujourd'hui le professeur Barry Prentice.

Nous vous souhaitons la bienvenue.

M. Barry E. Prentice, directeur, Transport Institute: Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité. Je dois préciser que j'ai pris la navette qui dessert l'aéroport de sorte que j'ai eu un petit contact avec cette industrie.

J'aimerais commencer par un bref exposé des données économiques du secteur du transport. Tout d'abord, je suis convaincu que la réglementation économique ne peut pas créer un marché. Au mieux, elle peut diviser un marché de façon à permettre à une partie de détenir une plus grande part qu'une autre. Soit qu'il y a un marché, soit qu'il n'y en a pas.

Les deux plus importantes variables économiques du transport sont l'argent et le temps, c'est-à-dire le coût du déplacement, qui peut comprendre l'achat de votre billet, le coût pour se rendre à une gare, les repas pris en cours de route, etc; et le temps, soit le coût de renonciation, votre temps personnel réel que vous consacrez aux déplacements.

D'autres facteurs tels que le confort, la sécurité et la fiabilité influent, mais absolument pas comme le temps ou l'argent. Dans certains cas, ils sont complètement effacés.

Les conséquences de tout cela sont donc passablement simples. Le marché du transport interurbain par autocar se limite généralement à de petits déplacements en raison du facteur temps. Lorsque le temps est un facteur, les gens prennent toujours l'avion. Ceux qui accordent une grande importance à leur temps, en particulier les gens d'affaires, vont très certainement prendre l'avion. Ils ne prendront pas l'autocar, à moins qu'il s'agisse d'un très court trajet.

It is also true that if money is important, people will take the bus. Therefore, low-income people are overrepresented in the market, particularly those who cannot afford an automobile.

Our study shows that the market is bimodal in nature. The young and the old, particularly those who do not have driver's licences, are overrepresented because perhaps the greatest of all competitors to the bus is the car. In most jurisdictions around the world, bus ridership falls as car ownership increases.

Bus service is most competitive on short haul routes where you have a dense population because you can have regular service. Markets such as Calgary-Edmonton and Toronto-Montreal make sense, and in some cases, Winnipeg to, say, Brandon, because it is too short a distance for air travel and the bus will work well.

We did a comprehensive study of intercity bus service on the Prairies in 1991, and you may have already seen a copy of the report. It was done with a grant from Transport Canada. I have made copies of the abstract and the conclusions. That was 10 years ago. Some things have changed, but in fact, the structure of the industry has changed very little. It is a little more concentrated, and Greyhound purchasing Grey Goose in Manitoba is one example of that. However, I would say the market has not changed very much, except perhaps to shrink a little further, so that fewer people are travelling by bus.

One of our observations from this study is that the regulatory boards were very passive. There were regulations, but the boards seemed to be much more concerned about the profitability of the bus lines than about whether the passengers were happy or looked after or whatever. I believe that that was influenced by the desire to cross-subsidize services.

There is this notion that if you allow people to run the better routes — in Manitoba we will take Winnipeg to Brandon, which could be profitable — they have to also run on some other route, for example, Winnipeg to Reston, which is not as profitable. Presumably there is cross-subsidization. If that does not exist, then there will be more of a burden on the taxpayers to provide some sort of service. I will come back to that point later.

We also did a comprehensive passenger survey study at the bus stations in Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon and Winnipeg. We also surveyed people at the airports and asked them why they were not taking buses. We did an intensive survey of the community of Brandon, which had lost air service, and those numbers are in the publication. I will not go into them in any great detail, except to say that they really fit the kind of logical profile I spoke of at the beginning as to who would ride.

Il faut dire d'ailleurs que si l'argent est un facteur important, les gens prendront à coup sûr l'autocar. Par conséquent, les bas salariés sont sureprésentés dans le marché, en particulier ceux qui ne peuvent se permettre d'acheter une automobile.

Notre étude indique que le marché est par nature bimodal. Les jeunes et les personnes âgées, en particulier ceux qui n'ont pas un permis de conduire, sont sureprésentés car le plus grand des concurrents de l'autocar est peut-être l'automobile. Dans la plupart des compétences partout dans le monde, la chute du nombre de personnes qui prennent l'autocar est fonction de l'augmentation du nombre de celles qui achètent une voiture.

Le transport par autocar est le plus concurrentiel sur les courts trajets desservant une région à forte densité de population car vous pouvez exploiter un service régulier. Des marchés comme Calgary-Edmonton et Toronto-Montréal sont logiques et, dans certains cas, de Winnipeg à, disons, Brandon car il s'agit d'une courte distance pour un déplacement par avion et l'autocar sera efficace.

Nous avons effectué une étude détaillée du transport interurbain par autocar dans les Prairies en 1991, dont vous avez peut-être déjà consulté le rapport. Nous l'avons réalisée grâce à une subvention de Transports Canada. J'ai reproduit quelques exemplaires du sommaire et des conclusions. C'était il y a dix ans. Certaines choses ont changé, mais en réalité la structure de l'industrie a très peu changé. Elle est un peu plus concentrée. Il suffit de donner à titre d'exemple l'achat de Grey Goose au Manitoba par Greyhound. Cependant, le marché n'a pas beaucoup changé, sauf qu'il s'est peut-être un peu rétréci de sorte qu'il y a moins de gens qui prennent l'autocar.

Une de nos observations est que les organismes de réglementation étaient très passifs. Il y avait des règlements, mais les organismes semblaient beaucoup plus axés sur la rentabilité des lignes d'autocar que de savoir si les passagers étaient heureux ou si on s'occupait d'eux ou peu importe. Je crois que le désir d'interfinancer les services a joué à cet égard un certain rôle.

Il y a aussi cette notion selon laquelle si vous permettez aux gens d'exploiter de meilleurs itinéraires — au Manitoba, nous prendrons de Winnipeg à Brandon, qui pourrait être rentable — ils doivent également exploiter un autre itinéraire, par exemple, de Winnipeg à Reston, qui n'est pas aussi rentable. Je suppose qu'il y a interfinancement. Si ce n'est pas le cas, alors il y aura un plus grand fardeau pour les contribuables d'offrir un service quelconque. Je reviendrai d'ailleurs sur ce point un peu plus tard.

Nous avons également réalisé un sondage détaillé auprès des passagers aux gares de Calgary, d'Edmonton, de Regina, de Saskatoon et de Winnipeg. Nous avons en plus interrogé les gens dans les aéroports et leur avons demandé pourquoi ils ne prenaient pas l'autocar. Nous avons enfin effectué un sondage exhaustif à Brandon, qui avait perdu son service aérien, et toutes les données se trouvent dans la publication. Je ne les passerai pas de façon détaillée, sauf pour dire que c'est vraiment le genre de profil logique dont j'ai parlé au début pour ce qui est des gens qui prendraient l'autobus.

We did ask about deregulation and taking small shuttle vans and so on. The two concerns that came up were that vans might not be as safe or as comfortable as the large buses and do not have washrooms.

Do the regulations matter? I think this is a fundamental question with which you must deal. Where there is competition, as we observed between Calgary and Edmonton, the service is better and cheaper than where there is not, so it does matter to the passengers.

Would the marginal routes be discontinued if we had deregulation? My suspicion is yes. I do not see any way that they could survive in the current form, and something else would have to be done. Now, that does not mean that there would be no service at all.

For example, Senator Gustafson, I also have family in Macoun, so I know that area quite well. How would Macoun survive? Probably some local person would operate a jitney service or a shuttle bus, and travellers, who would mostly be non-business people, would call ahead of time. I think some kind of cooperative system, somewhere between a taxi and a bus service, would evolve.

Whether or not the government would have to subsidize that is uncertain. We do see a continuous depopulation of the rural areas. It is a concern for those of us who work in that area, but at the same time, perhaps it is less of an issue than it might have once been as people coalesce into small towns and villages.

Fares are not likely to change with deregulation. Buses are not overly profitable. At the same time, I do not anticipate much increase in fares because of competition, for example, from cars and vans, entering the marketplace.

The one problem area that has not been addressed very well is bus service within the city limits. We observed in our community a bus that runs from Selkirk, which is about five miles north of Winnipeg, into the downtown bus station. This bus can pick up passengers all along its route to the city limits, but it cannot carry anybody from inside the city to the station or from one point to another within the city.

I really think that that is an artificial and unnecessary regulation. Intercity buses should be more along the lines of commuter services. The Go Bus in Toronto, for example, carries people from outlying communities into the city, and I believe that we should work towards persuading the cities to allow the intercity buses to offer more competition to the transit services. That would be probably beneficial to both.

Nous avons posé des questions sur la déréglementation et sur le fait de prendre de petites navettes, etc. Les deux préoccupations qui ont ressorti étaient que les fourgonnettes ou navettes n'étaient peut-être pas aussi sécuritaires ni aussi confortables que les grands autocars, et ne comportaient pas de toilettes.

Les règlements ont-ils une importance? Je pense que c'est une question fondamentale à laquelle nous devons répondre. Lorsqu'il y a concurrence, comme celle que nous avons relevée entre Calgary et Edmonton, le service est meilleur et moins dispendieux que s'il n'y en avait pas, de sorte que pour les passagers, c'est important.

Les parcours moins utilisés seraient-ils discontinués s'il y avait déréglementations? Je suppose que oui. Je ne peux voir de quelle façon ils pourraient survivre dans leur état actuel, et autre chose devrait être fait. Maintenant, cela ne veut pas dire qu'il n'y aurait absolument aucun service.

Par exemple, sénateur Gustafson, j'ai également des membres de ma famille à Macoun de sorte que je connais cette région assez bien. Comment l'itinéraire sur Macoun pourrait-il survivre? Probablement qu'une personne de l'endroit exploiterait un service de transport à bon marché ou une navette, et les voyageurs, qui ne seraient pas pour la plupart des gens d'affaires, téléphoneraient à l'avance. Je pense qu'on verrait naître une sorte de système coopératif, quelque chose entre un service de taxi et un service d'autobus.

Je ne sais pas s'il faudrait des subventions gouvernementales. Nous assistons à un dépeuplement continu des régions rurales. C'est d'ailleurs une préoccupation pour ceux d'entre nous qui travaillent dans cette région, mais en même temps, c'est peut-être moins un problème que cela aurait pu l'être étant donné que les gens se retrouvent dans de petites villes et des villages.

Il est peu probable que les tarifs changent avec une déréglementation. Les autocars ne sont pas très rentables. En même temps, je ne prévois pas une forte augmentation des tarifs en raison de la concurrence, par exemple, des voitures et des fourgonnettes, sur le marché.

Le seul problème sur lequel on ne s'est pas très bien penché est celui du service de transport par autocar dans les limites des villes. Nous avons observé dans notre collectivité un autocar qui va de Selkirk, à environ cinq milles au nord de Winnipeg, jusqu'à la gare d'autobus au centre-ville. Cet autocar peut prendre des passagers tout le long de son trajet jusqu'aux limites de la ville, mais il ne peut prendre que ce soit entre les limites de la ville et la gare, ou entre deux endroits situés dans les limites de la ville.

Je suis convaincu qu'il s'agit d'un règlement artificiel et inutile. Le transport par autocar interurbain devrait ressembler davantage aux services de transport en commun. Par exemple, les autobus du réseau GO transportent des gens depuis les collectivités périphériques jusque dans la ville, et je crois que nous devrions nous efforcer de persuader les villes de permettre aux autocars interurbains d'offrir une plus grande concurrence aux services de transport en commun. Cette concurrence serait probablement bénéfique aux deux.

In conclusion, it is my belief that deregulation is long overdue. The market is small, and as much as it exists because of regulation, I believe that largely, consumers are more disadvantaged than benefited by it.

The Chairman: Which government policies would best support rural and small community services?

Dr. Prentice: I am not sure I understand the question.

The Chairman: What policies can we put forward to encourage better service for small and rural communities?

Dr. Prentice: I suppose the issue partly comes down to how do we regulate taxis, because are these shuttles considered to be taxis or buses? We had better be sure that we do not deregulate buses but then have another regulation that says you cannot operate something like a shuttle service. Provinces vary on what is considered to be a taxi or a bus. Presumably the market will look after itself to some degree.

The Chairman: We were in Eastern Canada, in both P.E.I. and Nova Scotia, and small communities there use vans, with nine or even seven seats, that pick people up at their door and take them to the city, for example, Halifax, and back. Would that be feasible here?

Dr. Prentice: I do not see why that would not work in Western Canada. Our distances are longer and our markets are thinner in some cases, and that does create more of a problem. However, people would likely travel to the major centres. There would be services to Regina, for example, or to Saskatoon. Getting to somewhere other than those places might be more difficult.

The Chairman: We no longer know if we should mention decline in ridership, but what are the prospects for reversing the long-term decline in scheduled bus ridership?

Dr. Prentice: I do not think the chances are very good, although with an aging population, more people may be forced to consider that as an option.

We are starting to see more concern about the elderly driving, and I think that licensing for drivers might become stricter. There is also more effort to introduce graduated licences. I know that younger people are having a more difficult time getting a full driver's licence, and those two market groups maybe will expand a little, but overall I do not see a great prospect for change just because of other competition, and depending on where you want to go.

Senator Oliver: You state that deregulation is long overdue, but you know that in Canada there is very strong opposition to any form of deregulation from a number of carriers. The say that

En conclusion, je suis convaincu qu'il aurait dû y avoir déréglementation depuis longtemps. Le marché est petit, et autant il existe en raison de la réglementation, je crois que les consommateurs en subissent beaucoup plus d'inconvénients qu'ils n'en retirent d'avantages.

La présidente: Quelle politique gouvernementale appuierait le mieux les services en milieu rural et dans les petites collectivités?

M. Prentice: Je ne suis pas certain de bien comprendre la question.

La présidente: Quelle politique pouvons-nous proposer pour encourager un meilleur service à l'intention des petites collectivités et des collectivités rurales?

M. Prentice: Je suppose que le problème tient en partie à la façon dont nous réglementons l'industrie du taxi. En effet, ces navettes sont-elles des taxis ou des autocars? Nous devons nous assurer de ne pas déréglementer les autocars et de prendre un autre règlement qui interdit d'exploiter un service comme une navette. Les provinces n'ont pas toutes la même définition de ce qui constitue un taxi ou un autocar. Je suppose que le marché se réglementera dans une certaine mesure.

La présidente: Nous étions dans l'Est du Canada, à l'île et en Nouvelle-Écosse, et dans les petites collectivités là-bas, on utilise des fourgonnettes à sept ou même neuf banquettes qui vont cueillir les gens chez eux et les conduire à la ville, par exemple, à Halifax, et les en ramènent. Serait-ce possible ici?

M. Prentice: Je ne vois pas pourquoi cela ne fonctionnerait pas dans l'ouest du Canada. Nous avons de plus grandes distances à franchir et nos marchés sont plus petits dans certains cas, ce qui crée davantage un problème. Cependant, les gens se rendraient probablement dans les principaux centres. Il y aurait, par exemple, des services à destination de Regina ou de Saskatoon. Aller ailleurs que ces endroits pourrait être un peu plus difficile.

La présidente: Nous ne savons plus si nous devrions mentionner une diminution du nombre de passagers, mais quelles sont les perspectives de mettre fin à la diminution à long terme du nombre de passagers dans les autocars à horaire régulier?

M. Prentice: Les chances ne sont pas très bonnes d'après moi, quoiqu'avec une population qui vieillit, davantage de gens pourraient être forcés d'envisager cette option.

Nous commençons à voir une plus grande préoccupation au sujet des personnes âgées au volant, et je pense que la délivrance des permis de conduire pourrait devenir plus rigoureuse. On déploie également plus d'efforts pour mettre en place l'immatriculation par étapes progressives. Je sais que les plus jeunes ont un peu plus de difficulté à obtenir un permis de conduire complet, et ces deux groupes verront peut-être leurs rangs grandir un peu, mais dans l'ensemble je ne vois pas de grandes possibilités de changement uniquement en raison d'une autre concurrence, et selon l'endroit où vous voulez aller.

Le sénateur Oliver: Vous dites que la déréglementation aurait dû se faire il y a longtemps, mais vous savez qu'au Canada plusieurs transporteurs s'opposent farouchement à toute forme de

if we do bring in deregulation, we will all suffer, because they will cut off service to the rural areas, or if service continues, it will be with inferior buses, without washrooms, without accessibility for the disabled and so on.

You say it is long overdue, but what about the people such as youth, the disabled and the elderly, who are the main users of the bus now?

Dr. Prentice: I perhaps should have been more specific when I talked about “deregulation.” Economic deregulation is long overdue. You might put in place regulations to allow anybody who wants to offer a bus service to do so. Economic deregulation does not mean you do not have to have a licence to run a bus; it just means that you do not have such an onerous system of entry into the market.

You still have to have a licence, even if the fee is nominal, and you have to be fit and meet the criteria of the community, whatever those are.

However, there is no guarantee that the system will flourish and evolve. All we have to go by is logic and past experience. We can look at the trucking industry, which was deregulated, and as far as I can see, the rural areas still have service; there is no problem there. In fact it has flourished. We move more freight at a lower cost than we did before.

I think the jury is still out in some other cases of bus deregulation. England, for example, is a very different market, and we have to be very careful of comparisons with England because of the density of the population and the short distances. However, they did not see as much influx of competition as they hoped; they saw it for a little while, and then one bus company started to gobble up the others and there was more concentration. That can happen because there are some economies of size. I do not think that is a big concern.

Senator Oliver: You said today that we are all seeing a continuous depopulation of rural areas. I presume that you mean that more and more people are leaving the farm and the rural areas and moving into the cities. What, in your mind, is the inter-relationship between the death of rural Canada and buses as a means of transporting people between urban and rural Canada?

Dr. Prentice: I do not believe there is a great cause and effect, that people’s decision to stay in the countryside or not is dependent on a bus service being there or not. Most bus services are not that frequent and people do not use them that much anyway, as the numbers will demonstrate.

déréglementation. Ils disent que s’il y a déréglementation, nous allons tous en souffrir parce qu’ils vont supprimer le service à destination des régions rurales ou, si le service est maintenu, ce sera avec des autocars de catégorie inférieure, sans toilettes, sans accès pour les personnes handicapées, etc.

Vous dites que cela aurait dû se faire il y a longtemps, mais qu’en est-il des jeunes, des personnes handicapées et des personnes âgées qui sont les principaux utilisateurs de l’autocar maintenant?

M. Prentice: J’aurais dû être plus précis lorsque j’ai parlé de «déréglementation». C’est la déréglementation économique qui aurait dû se faire il y a longtemps. Vous pourriez prendre des règlements pour permettre à quiconque veut offrir un service de transport par autocar de le faire. La déréglementation économique ne signifie pas que vous devez détenir un permis pour exploiter un autocar; elle signifie seulement que vous n’avez pas un système onéreux d’entrée sur le marché.

Évidemment vous devez détenir un permis, même si les frais sont modiques, et vous devez être en bonne condition et respecter les critères de la collectivité, quels qu’ils soient.

Cependant, rien ne garantit que le système prospérera et évoluera. Nous devons nous fier uniquement à la logique et à l’expérience passée. Nous pouvons jeter un coup d’oeil du côté de l’industrie du camionnage, qui a été déréglementée, et que je sache, les régions rurales ont toujours le service; il n’y a aucun problème de ce côté. En réalité, l’industrie a prospéré. Nous déplaçons plus de marchandises à un coût inférieur que par le passé.

Je pense que rien n’est encore décidé dans d’autres affaires de déréglementation de services de transport par autocar. En Angleterre, par exemple, le marché est très différent et nous devons être très vigilants dans nos comparaisons avec l’Angleterre en raison de la densité de la population et des courtes distances. Cependant, il n’y a pas eu là-bas autant de concurrence que ce à quoi on s’attendait; il y en a eu pendant quelque temps, puis une compagnie d’autocars a commencé à faire l’acquisition des autres et il s’en est suivi une plus grande concentration. Cela peut se produire en raison des économies d’échelle possibles. Je ne pense pas que ce soit une grande préoccupation.

Le sénateur Oliver: Vous avez dit plus tôt que nous sommes tous témoins d’une dépopulation continue des régions rurales. Je suppose que vous voulez dire que de plus en plus de gens quittent l’exploitation agricole et les régions rurales pour déménager dans des villes. À votre avis, quelle est l’inter-relation entre la mort du Canada rural et les autocars comme moyen de transport entre le Canada urbain et le Canada rural?

M. Prentice: Je ne pense pas qu’il y ait une grande relation de cause à effet, que la décision que prennent les gens de rester en région rurale ou non dépende de l’existence d’un service de transport par autocar. La plupart de ces services ne sont pas tellement fréquents et les gens ne les utilisent pas beaucoup de toutes façons, comme l’illustreront les chiffres.

The reasons for people moving from rural areas can be many. It can be for medical treatments or support that are only available in a larger urban centre. It could be job opportunities, which I think is probably the biggest push currently.

We talk about rural depopulation, yet at the same time, we are seeing a flight from the cities to the areas just outside. We have this growth of the extra-urban area. Those areas are not very well served by either the city transit or the intercity buses, and I would say that may be another reason for deregulation, to create better service there and perhaps have fewer people driving cars.

Senator Oliver: I thought you might have gone into how maybe the rural areas could be revitalized by a better bus transportation system to encourage ecotourism, taking tourists from the city to the rural areas and back, and also increased courier service. It seems to me there might be some ways that an enhanced bus system could in fact help to invigorate and add new life to rural Canada.

Dr. Prentice: It is a vital lifeline for moving packages. We know that a lot of communities do rely on bus service to deliver parts for farm equipment and so on. Would it still exist with deregulation? I would say, probably yes. Perhaps the firms might allocate more area to cargo and less to passengers, depending on how they were structured. I would like to think that the bus system has that power, but I am of the belief that transportation is a derived demand. It is there because people are there; it is not the other way around.

Senator Oliver: My comment on ecotourism refers to the fact that there is an increasing trend around the world, particularly in Europe, for city people, tourists and others to visit rural areas to see wild flowers, rivers and lakes, and the bus is their means of transportation.

Dr. Prentice: For ecotourism, I would suspect we are talking more about charter buses than scheduled bus service. Where the charter buses have been deregulated, they seem to be doing fine. Again, the market will provide that service. However, it is difficult to imagine that people will be taking part in ecotourism on the Prairies in the middle of the winter. You folks are lucky; you missed some of the glorious temperatures we experienced. You can do that for certain months of the year, but in transportation, you have to have a year-round market to afford to run a scheduled service, and I do not see that in ecotourism.

De nombreuses raisons peuvent expliquer pourquoi les gens quittent les régions rurales. Il se peut que ce soit pour recevoir des soins médicaux ou un soutien que l'on ne peut obtenir que dans les grands centres urbains. Il se pourrait que ce soit les perspectives d'emploi, d'après moi probablement la plus grande raison à l'heure actuelle.

Nous parlons de dépopulation des régions rurales, mais en même temps nous assistons à un exode des villes vers les régions périphériques. Il y a cette croissance des régions à l'extérieur des villes. Elles ne sont pas très bien desservies par le transport en commun des villes ni par les autocars interurbains, et j'ajouterais que cela pourrait être une autre bonne raison de procéder à une déréglementation, pour créer un meilleur service dans ces régions et peut-être avoir un peu moins de gens qui prennent leur voiture.

Le sénateur Oliver: Je pensais que vous auriez peut-être examiné la façon de revitaliser les régions rurales grâce à un meilleur réseau de transport par autocar afin d'encourager l'écotourisme, de prendre les touristes dans la ville et de les conduire dans les régions rurales et les ramener, et aussi un service accru de messageries. Il me semble qu'il y aurait des façons en fait pour un système amélioré de transport par autocar d'aider à revigorer le Canada rural et d'y mettre une nouvelle vie.

M. Prentice: C'est un lien essentiel pour le transport des paquets. Nous savons que de nombreuses collectivités comptent sur le transport par autocar pour livrer des pièces de machinerie agricole, etc. La déréglementation ferait-elle disparaître cela? Probablement que oui. Les entreprises pourraient peut-être affecter une plus grande superficie au transport des marchandises et une moins grande à celui des voyageurs, selon leur structure. D'après moi, le système de transport par autocar a ce pouvoir, mais je suis convaincu que le transport est une demande dérivée. Il existe parce que les gens sont là, et non l'inverse.

Le sénateur Oliver: Mon observation au sujet de l'écotourisme tient au fait qu'il y a une tendance à la hausse partout dans le monde, en particulier en Europe, pour les citoyens, les touristes et d'autres personnes de visiter les régions rurales pour y voir la flore sauvage, les rivières et les lacs, et l'autocar est leur moyen de transport.

M. Prentice: Dans le cas de l'écotourisme, je soupçonne que nous parlons davantage des autocars nolisés que des autobus à horaire fixe. Là où les autocars nolisés ont fait l'objet d'une déréglementation, ils semblent bien se porter. Encore une fois, le marché fournira ce service. Cependant, il est difficile d'imaginer que les gens feront de l'écotourisme dans les Prairies en plein cœur de l'hiver. Vous, vous êtes chanceux; vous n'avez pas eu à vivre les températures que nous avons connues. Vous pouvez le faire pendant quelques mois de l'année, mais dans le domaine du transport, vous devez avoir un marché à longueur d'année pour pouvoir exploiter un service à horaire fixe, ce que je ne peux concevoir dans le cas de l'écotourisme.

Senator Callbeck: You mentioned that fewer people are travelling. Do you have figures to back that up? We had Greyhound here this morning, and they indicated that the ridership has gone up by 10 per cent in the last five years.

Dr. Prentice: I do not have figures that would approach Greyhound's, because obviously my latest data is what we published in 1999, which shows that passenger traffic has declined since 1980 to about a third and has been fairly flat over the last 10-year period, with some bumps up and down. I find it difficult to believe there has been a 10 per cent increase. Over what period was that?

Senator Callbeck: Five years.

Dr. Prentice: So a 2 per cent increase per year?

Senator Callbeck: That is what they said, was it not? There has been a 10 per cent increase over the last five years.

Dr. Prentice: It is not impossible. I guess it depends on the circumstances.

One point I have not raised is the implications for some routes of these higher security fees at the airports and other fees being added on. This comes back to the price side of the market. We may well see, for example, in communities like Regina and Saskatoon, the bus actually pick up ridership because of that. However, I really cannot comment on the overall magnitude of the bus service.

Senator Callbeck: If we introduce economic deregulation, which you agree with, what is the best way to ensure that there will be some service in the rural areas? You said there is no guarantee, but are there steps that you would take or things you would try to put in place before bringing in economic deregulation?

Dr. Prentice: That is a really difficult question because you have to be able to foresee the future and then try to counteract or ameliorate any downside. I suppose you could do a study to find out how many people in the rural community actually do use the bus service now. What would be the total impact, and would they be willing to use shuttle buses or other services? Of course, there is the taxi issue. I know that taxis are regulated differently in various places. Would the taxi regulations impede the kind of service that might develop if you took away the bus service?

Senator Adams: You mentioned people who cannot afford to fly and do not have a licence to drive a car and who therefore use more buses. I forgot to ask the bus owners about it this morning. We are not sure if there is an increase in the bus fare every year. I think we have an airline right now that last year charged \$500 to travel from here to Ottawa, and now it might be close to \$1,000 to

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que de moins en moins de gens voyagent. Avez-vous des données pour étayer vos propos? Nous avons comme témoin Greyhound ce matin, et les représentants ont indiqué que le nombre de passagers a augmenté de 10 p. 100 au cours des cinq dernières années.

M. Prentice: Je n'ai pas de données pour corroborer celles de Greyhound, car évidemment mes plus récentes données sont celles que nous avons publiées en 1999, qui indiquent que le nombre de voyageurs a diminué depuis 1980 pour se situer à peu près au tiers de ce qu'il était et qu'il n'a pratiquement pas bougé au cours des dix dernières années, à part quelques hausses et baisses ici et là. Il me semble difficile de croire qu'il y ait eu une augmentation de 10 p. 100. Quelle période était-ce encore?

Le sénateur Callbeck: Cinq années.

M. Prentice: Donc une augmentation de 2 p. 100 par année?

Le sénateur Callbeck: C'est ce qu'ils nous ont dit, je pense. Il y a eu une augmentation de 10 p. 100 au cours des cinq dernières années.

M. Prentice: Ce n'est pas impossible. Je suppose que cela dépend de la situation.

Un aspect que je n'ai pas soulevé, c'est celui des répercussions pour certains itinéraires de la hausse des droits liés à la sécurité dans les aéroports et d'autres droits qui s'ajoutent. On revient à l'aspect prix du marché. Par exemple, nous pourrions très bien voir dans des collectivités comme Regina et Saskatoon une augmentation du nombre de voyageurs dans les autocars à cause de cela. Cependant, je ne peux vraiment pas faire d'observations sur l'ampleur globale du service de transport par autocar.

Le sénateur Callbeck: Si nous mettons en place une déréglementation économique, ce que vous préconisez, quelle est la meilleure façon de s'assurer qu'il y aura un service dans les régions rurales? Vous avez dit qu'il n'y aucune garantie, mais y a-t-il des mesures que vous prendriez ou des choses que vous essaieriez de mettre en place avant de passer à la déréglementation économique?

M. Prentice: C'est une question vraiment difficile parce que vous devez pouvoir prévoir l'avenir, puis essayer de compenser ou d'améliorer les inconvénients. Je suppose que vous pourriez réaliser une étude afin de déterminer le nombre de gens en milieu rural qui utilisent effectivement le transport par autocar en ce moment. Quel serait l'impact total, et seraient-ils prêts à utiliser des navettes ou d'autres services? Bien entendu, il y a la question du taxi. Je sais que les taxis sont réglementés de façon différente selon les endroits. Est-ce que les règlements régissant les taxis nuiraient aux services qui pourraient se créer si vous éliminez le transport par autocar?

Le sénateur Adams: Vous avez parlé des gens qui ne peuvent se permettre de prendre l'avion et de ceux qui n'ont pas un permis de conduire pour utiliser une voiture et qui ont par conséquent davantage recours aux autocars. J'ai oublié de poser cette question aux propriétaires de service d'autocars ce matin. Nous ne savons pas s'il y a une augmentation annuelle des tarifs

come here to Calgary.

Did you study the bus companies' rates?

Dr. Prentice: You can actually find out, of course, the buses' maximum prices because the rates are regulated. Our previous study looked at this, and in some places where there was competition, there were discounts on the regulated rates; Calgary-Edmonton was one example of that. However, in general, they were charging the regulated rate, which you would expect them to do, because otherwise the regulators might well wonder if they had made a mistake and should do a better job.

I am not sure if that answers your question, though.

Senator Adams: Somewhat.

I could get from here to Red Deer, or from Winnipeg to Brandon, faster than the bus if I drive my car. How many kilometres is that? Even people that have a car prefer to bus it? Do you have any idea about that?

Dr. Prentice: I am really glad you raised that issue because it is an important one, and it comes down this notion of how people actually operate their cars and what choices they make. Once you have actually purchased a car and insured it, you have already sunk a large amount into it and are only really looking at the marginal cost of your gasoline.

If we were to stand back and ask ourselves how much is it really costing us per mile to drive our cars, many of us might think it would be wiser to take the bus, but we do not operate that way.

Some suggestions have been made for per-mile insurance, so you only pay for the miles that you drive, or a toll road system of taxation; that might favour buses over cars. These efforts have environmental consequences, but I do not think we will justify them on the basis of saving the bus industry.

Senator Adams: We were talking earlier about bus service where Senator Gustafson and I live. It does not go to where you need to travel for a medical checkup. You fly down to Winnipeg, or from Baffin Island you go down to Ottawa, and people living in Wetaskiwin go to Edmonton. Are we able in Canada to provide some other transportation for people who have to travel a long way from home to get a checkup at the doctor's?

Dr. Prentice: You are really asking whether social policy should assist people, no matter where they live, to access medical treatments, and that is a judgment call that you might want to ponder in a different format.

d'autocar. Je pense qu'il y a une société aérienne qui l'année dernière exigeait 500 \$ entre ici et Ottawa, montant qui pourrait être près de 1 000 \$ maintenant pour venir à Calgary.

Avez-vous examiné les tarifs des services de transport par autocar?

M. Prentice: Évidemment, vous pouvez déterminer le prix maximum pour l'autocar car les tarifs sont réglementés. Notre étude antérieure avait examiné cet aspect, et à certains endroits où il y avait concurrence, on avait droit à des rabais par rapport aux tarifs réglementés; Calgary-Edmonton en était un exemple. Cependant, de façon générale, on demandait le tarif réglementé, ce qui est tout à fait normal, car autrement les organismes de réglementation auraient naturellement pu se demander s'ils avaient commis une erreur et devraient faire un meilleur travail.

Je ne suis pas certain si cela répond à votre question.

Le sénateur Adams: En quelque sorte.

Je pourrais donc me rendre d'ici à Red Deer, ou de Winnipeg à Brandon, plus rapidement au volant de ma voiture que par autocar. Combien kilomètres y a-t-il? Même les gens qui ont une voiture préfèrent le faire par autocar? Avez-vous une idée à ce sujet?

M. Prentice: Je suis tout à fait heureux que vous posiez cette question car elle est importante, et tout revient à la notion de la façon dont les gens utilisent en réalité leur voiture et des choix qu'ils font. Dès l'instant que vous devez acheter une voiture et que vous l'avez assurée, vous avez déjà investi une grande somme d'argent et il ne vous reste vraiment qu'à tenir compte du coût marginal de l'essence.

Si nous prenions un certain recul et nous nous demandions combien il nous coûte en réalité au mille pour utiliser nos voitures, un grand nombre d'entre nous pourraient penser qu'il serait avisé de prendre l'autocar, mais ce n'est pas ainsi que nous agissons.

On a entendu des suggestions d'assurance au mille, de sorte que vous ne payez que pour les milles que vous parcourez, ou encore d'un réseau routier à péage; de telles mesures pourraient favoriser l'utilisation de l'autocar par rapport à la voiture. Ces efforts comportent des conséquences environnementales, mais je ne pense pas que nous les justifierions pour sauver l'industrie du transport par autocar.

Le sénateur Adams: Nous parlions plus tôt du service d'autocar là où le sénateur Gustafson et moi vivons. Il ne dessert pas l'endroit où vous devez aller pour un contrôle médical. Vous prenez l'avion pour Winnipeg, ou à partir de l'île de Baffin, vous vous rendez à Ottawa, et les gens qui habitent à Wetaskiwin se rendent à Edmonton. Sommes-nous capables au Canada de prévoir un autre moyen de transport pour les gens qui doivent parcourir une longue distance pour un contrôle médical chez le médecin?

M. Prentice: Vous demandez en réalité si la politique sociale devrait aider les gens, peu importe où ils demeurent, pour avoir accès à des soins médicaux, et c'est une question de jugement que vous pourriez vouloir examiner sous un autre angle.

However, let me point out that what we are really doing now in the way we regulate buses is cross-subsidizing. We are making an effort to cross-subsidize from poor people to poor people. I am not saying that everybody who takes the bus is poor, but we found that it is generally lower-income people who take the bus. We are really creating a cross-subsidization between the most vulnerable people in society, and maybe we should not be doing that. Maybe we should deregulate the buses and offer assistance directly to people who need it.

Senator Adams: What about people who live in the North? They would be in a similar situation. If there is a death in the family, people cannot afford to go on the bus. Should the government be providing transportation?

Mr. Prentice: There is always a question of how much can we ask of government. It may not be a very pleasant notion, but at some point, maybe the people have to move to where the service is. If you do not have family or other ties there, then maybe that is a hard reality. I know it is not a nice suggestion, but people are mobile as well. It comes back to how far do we go to assist people; it is their decision where to live.

Senator Gustafson: In the history of the Crow deregulation, the railroads, there were winners and losers. The story is not yet complete. Alberta was a big winner. It costs anywhere from \$1 to \$2 a bushel more to freight wheat from Regina than when we had the Crow.

This year, I have talked to truckers who have not delivered one truckload of barley to Alberta feedlots — last year they could not keep up — because Alberta feedlots are getting corn from Illinois and Iowa and so on at U.S. \$1.25 a bushel.

There would also be winners and losers if there were full deregulation of the bus routes. I was surprised that the bus companies are not too excited about it, but, for instance, if 50 per cent of their business is in package deliveries and everything is opened up, there are no restrictions by licence, people could offer a van to do a better job of hauling repairs from Regina to Estevan than the big bus. In fact, they could pick the freight up rather than the customer having to bring it to the bus depot.

Although there will be winners and losers, I think that urban Canada would win the most. I am not sure that that is what we heard from the bus companies, but rural Canada will be a challenge regardless.

There will be more pressure on health services in rural Canada. How do people access health services as the hospitals, the specialists and so on consolidate in the bigger centres? That will

Cependant, permettez-moi de signaler que ce que nous faisons en réalité en ce moment dans la réglementation des autocars, c'est de l'interfinancement. Nous essayons d'interfinancer entre gens pauvres. Je ne dis pas que toutes les personnes qui prennent l'autocar sont pauvres, mais nous avons constaté que c'est habituellement les gens à faible revenu qui prennent l'autocar. Nous créons véritablement un interfinancement entre les gens les plus vulnérables de la société, et nous ne devrions peut-être pas agir de la sorte. Nous devrions peut-être déréglementer le service de transport par autocar et aider directement les gens qui en ont besoin.

Le sénateur Adams: Qu'en est-il des gens qui vivent dans le Nord? Ils se trouveraient dans une situation semblable. S'il y a un décès dans la famille, les gens ne peuvent pas se permettre de se rendre par autocar. Le gouvernement devrait-il assumer le transport?

M. Prentice: Il y a toujours la question de savoir combien nous pouvons demander au gouvernement. Ce n'est peut-être pas une notion très agréable, mais à un moment donné, peut-être que les gens doivent s'établir là où est le service. Si nous n'avons ni famille ni autre lien à cet endroit, c'est peut-être alors la dure réalité. Je sais que ce n'est pas la meilleure des suggestions à faire, mais les gens sont également mobiles. Tout revient à savoir jusqu'où nous voulons aller pour aider les gens; ce sont eux qui décident de l'endroit où ils veulent s'établir.

Le sénateur Gustafson: Dans l'histoire de la déréglementation du Corbeau, les chemins de fer, il y a eu des gagnants et des perdants. L'histoire n'est pas encore terminée. L'Alberta a été un grand gagnant. Il en coûte maintenant entre 1 et 2 \$ de plus le boisseau pour transporter le blé de Regina que lorsque nous avions le Corbeau.

Cette année, j'ai parlé à des camionneurs qui n'ont pas livré une seule charge d'orge aux parcs d'engraissement de l'Alberta — l'année dernière, ils ne pouvaient pas fournir — parce que les parcs d'engraissement de l'Alberta reçoivent du maïs de l'Illinois et de l'Iowa et d'autres États à raison de 1,25 \$ US le boisseau.

Il y aurait aussi des gagnants et des perdants advenant une déréglementation complète du transport par autocar. J'ai été surpris que les compagnies de transport par autocar ne soient pas trop emballées à l'idée mais, par exemple, si 50 p. 100 de leurs activités ont trait à la livraison de colis et que tout est ouvert, s'il n'y a aucune restriction en fonction du permis, des gens pourraient utiliser une fourgonnette et être plus efficaces pour livrer les pièces servant aux réparations entre Regina et Estevan que les gros autocars. En réalité, ils pourraient même faire la cueillette de la marchandise chez le client au lieu que celui-ci ait à l'apporter à la gare d'autobus.

Bien qu'il y aura des gagnants et des perdants, je pense que c'est le Canada urbain qui aurait le plus à gagner. Je ne suis pas certain que ce soit ce que nous ayons entendu de la part des compagnies de transport par autocar, mais le Canada rural constituera tout un défi, peu importe quoi.

Il y aura encore plus de pression sur les services de soins de santé au Canada rural. Comment les gens ont-ils accès aux services de santé alors que les hôpitaux, les spécialistes et tout le

probably be a big problem. As for ambulance service, people say, "Well, if I have a heart attack, by the time they get me to Regina, it will be too late anyway."

I would like to hear your comments on winners and losers. I know there is no final answer to this, but this committee must try to get as much information as it can on what to recommend to government.

Dr. Prentice: I think your observation that there will be winners and losers is certainly valid. At the same time, let me draw on your analogy with grain transportation. There were small branch lines that would have gone out of business no matter what had happened to the Crow Rate, simply because trucks could offer to move that grain at a fairly low cost to larger elevators, the total overall cost to the farmers was less, and they went for it.

I am not saying that that process was not accelerated, that we did not see more abandonment of railway tracks because of the abolition of the Crow Rate, but some lines would not have been saved regardless, and some went out of business even while it still existed.

I think that is similar to the bus service situation, in that we may not be able to save it in an effective way through regulation. Some companies will just simply cease to operate, although I guess if they have a lucrative route, and Greyhound may be the example, they obviously will not want to give up their entire route. Therefore they will continue to operate these van lines, just as CN wanted to operate its lines until finally there was a way to shed some of these unprofitable routes.

There were some winners and losers in that, but the evolution occurred and people made decisions. They moved things by truck or they went into other sorts of businesses, and I think that is part of what we have to have faith in, that we are not dealing with a static economy.

We might want to suggest that medical services should run some kind of a shuttle between communities to carry people to doctors' appointments and so on, but I do not think we can solve this by keeping the bus system regulated, because that creates other distortions. There are other winners and losers.

I do not want to get into too much detail, but I met a chap on the little shuttle bus from the airport who was taking the shuttle downtown to the Greyhound station to go out to Banff because it cost a couple of dollars more to go straight from the airport. He was spending a lot more time because of that. He would have gotten a premium service. Would he be better off with a deregulated system? I do not know.

reste se regroupent dans les grands centres? Ce sera probablement un gros problème. Pour ce qui est des services ambulanciers, les gens disent: «Eh bien, si j'ai une crise cardiaque, le temps qu'ils me conduisent à Regina, il sera trop tard de toutes façons».

J'aimerais savoir ce que vous pensez des gagnants et des perdants. Je sais qu'on ne peut avoir une réponse définitive à cet égard, mais le comité doit essayer d'avoir le plus possible de renseignements sur ce qu'il doit recommander au gouvernement.

M. Prentice: Je pense que votre observation selon laquelle il y aura des gagnants et des perdants est tout à fait valable. En même temps, permettez-moi de m'inspirer de votre analogie avec le transport des céréales. Il y avait de petits embranchements qui allaient cesser d'être rentables, peu importe ce qui arrivait au Corbeau, uniquement parce que les camions pouvaient transporter ce grain à un coût relativement faible jusqu'aux éleveurs plus grands; le coût total global pour les agriculteurs était moindre et ils ont décidé d'y recourir.

Je ne dis pas que ce processus n'a pas reçu un coup de pouce, que nous n'avons pas vu un plus grand nombre d'embranchements abandonnés en raison de l'abolition du tarif du Corbeau, mais certains embranchements n'auraient pu être sauvés, peu importe quoi, et d'ailleurs certains ont cessé d'être rentables alors que le tarif était toujours en vigueur.

Je pense que c'est semblable à la situation du transport par autocar, en ce sens que nous ne pourrions peut-être pas le sauver de façon efficace par la réglementation. Certaines compagnies vont simplement fermer les livres, quoique si elles ont un itinéraire lucratif, Greyhound pourrait être l'exemple, évidemment elles ne voudront pas tout abandonner. Par conséquent, elles continueront d'exploiter ces itinéraires à l'aide de fourgonnettes, tout comme le CN voulait exploiter ses lignes jusqu'à ce qu'on trouve finalement une façon de se départir des itinéraires non rentables.

Là aussi il y a eu des gagnants et des perdants, mais l'évolution s'est faite et les gens ont pris des décisions. Ils ont fait leur transport au moyen de camions ou ils se sont lancés dans d'autres champs d'activités et je pense que c'est une partie de ce en quoi nous devons croire, c'est-à-dire que nous avons affaire à une économie statique.

Nous pourrions vouloir proposer que les services médicaux exploitent une navette entre les collectivités pour conduire les gens à leur rendez-vous chez le médecin et tout le reste, mais je ne pense pas que nous puissions résoudre le problème en continuant de réglementer le transport par autocar, car cela crée d'autres distorsions. Il y a d'autres gagnants et perdants.

Je ne tiens pas à aller dans le détail, mais j'ai rencontré un type à bord de la navette qui m'amenait de l'aéroport et ce type prenait la navette jusqu'au centre-ville, à la gare de Greyhound, pour se rendre à Banff, parce qu'il en coûte quelques dollars de plus pour se rendre directement à partir de l'aéroport. À cause de cela, il a mis beaucoup plus de temps. Il aurait reçu un service de premier ordre. Est-ce que ce serait mieux avec un système déréglementé? Je ne sais pas.

Senator Gustafson: One result of deregulation of the rail lines, of course, is that now ConAgra has built a big plant in Southern Saskatchewan; Cargill is building, and these plants are costing a lot of money. ADM is building plants. Agricore, which used to be the Alberta Wheat Pool, joined with the United Grain Growers, which is 49 per cent owned by ADM, and so there is massive change coming.

There is no question in my mind that the Americans will control the grain business. The Saskatchewan Wheat Pool is broke. This whole situation has caused major change. ADM sends a truck from North Dakota to pick up my oilseeds and does not charge me for the freight. They give me the same price that Pioneer or any grain company in Canada can give me.

The point I am making is that we had better take a pretty close look at this. I should be careful what I say, but I think that in time, this will bring the Canadian Wheat Board into question. It is going to have far-reaching effects that might be for the better in the long term. In the short term, there will be some problems.

Dr. Prentice: Our chair may get a little annoyed with us for talking about grain and not sticking to the buses, but let me simply make one observation.

I have talked to some of the people in the grain industry, and they are locating those large grain elevators in small towns, or bigger towns like Souris and Brandon and so on. They are locating them there not because it is most convenient for farmers' deliveries, but because they cannot get people to run them unless they do.

People want their spouses to be able to work. They do not want their kids to be on the bus for an hour and a half each way to get to school and back. Those are some of the social issues driving the coalescing of the population into the smaller towns and communities. In some ways, that makes it easier to maintain some kind of public transportation service. You do not have to flag a bus down on the side of the highway somewhere.

Senator Oliver: Whenever we have a professor before us, someone like you, an expert in busing who has done a major study on it, I like to take the opportunity to put a certain question. We have our own researchers, of course, but are there any current papers, documents or studies to which you have not referred today that we should know about, that touch upon the subject matter of our senate study, and if so, could you let us know what they are, now or in the future? That is my first question.

Dr. Prentice: Certainly I would be happy to take a look through my archives and the literature and bring anything useful to your attention. I can tell you it has been very difficult to do any research in Canada on this subject because it is very difficult to get

Le sénateur Gustafson: Un résultat de la déréglementation des services ferroviaires est évidemment que maintenant ConAgra a construit une grande installation dans le sud de la Saskatchewan; Cargill est en train de construire et ces installations coûtent beaucoup d'argent. ADM construit des installations. Agricore, qui était auparavant l'Alberta Wheat Pool, s'est joint à l'Union des producteurs de grains, qui appartient à 49 p. 100 à ADM, et il y a donc des changements considérables qui s'en viennent.

Il ne fait aucun doute quant à moi que les Américains contrôleront tout le secteur des céréales. Le Saskatchewan Wheat Pool est sans le sou. Toute cette situation a entraîné des changements considérables. ADM envoie un camion du Dakota du Nord pour venir chercher mes graines oléagineuses, et je n'ai même pas à en défrayer le transport. Ils me consentent le même prix que Pioneer ou que n'importe quelle autre compagnie céréalière au Canada.

Ce que je fais valoir, c'est que nous avons tout intérêt à examiner cette situation de très près. Je devrais surveiller mes propos, mais je pense qu'avec le temps, on remettra en question la Commission canadienne du blé. Les répercussions seront profondes et on ne s'en portera peut-être que mieux à long terme. Pour le court terme, il y aura des problèmes.

M. Prentice: Cela importune peut-être un peu la présidente de nous entendre parler de céréales et non d'autocars, mais permettez-moi une dernière observation.

J'ai parlé à quelques personnes de l'industrie céréalière, et ces personnes sont en train d'installer leurs gros élévateurs à grains dans de petites villes, ou dans des villes plus grandes comme Souris et Brandon, etc. Ils choisissent ces emplacements non pas parce que c'est ce qui convient le plus aux agriculteurs pour leurs livraisons, mais parce que sinon ils n'ont personne pour les faire fonctionner.

Les gens veulent que leurs conjoints ou conjointes puissent travailler. Ils ne veulent pas que leurs enfants prennent l'autobus pendant une heure et demie pour se rendre à l'école et une heure et demie pour en revenir. Ce sont là quelques-uns des enjeux sociaux qui amènent la population à se regrouper dans des villes et des collectivités plus petites. À certains égards, cela facilite le maintien d'une certaine forme de transport public. Vous n'avez pas à attraper votre autobus le long de la route en quelque part.

Le sénateur Oliver: Chaque fois que nous accueillons un professeur, quelqu'un comme vous, un expert du transport par autocar, qui a réalisé une étude d'envergure sur le sujet, j'aime saisir l'occasion pour poser une certaine question. Nous avons nos propres attachés de recherche bien entendu, mais existe-t-il des documents ou des études à jour auxquels vous n'avez pas fait référence aujourd'hui et que nous devrions connaître, qui traitent du sujet sur lequel porte notre étude sénatoriale et, le cas échéant, pourriez-vous nous en faire part, maintenant ou plus tard? Voilà ma première question.

M. Prentice: Je vais me faire un plaisir de consulter mes archives et la documentation dont je dispose et de vous signaler quoi que ce soit qui pourrait vous être utile. Je peux vous dire par contre qu'il a été très difficile de faire des recherches au Canada

information for confidentiality reasons. There was only one bus service, and therefore they could not give us any data. You are always on the outside looking in when trying to study that.

Senator Oliver: Greyhound is a private company that does not put out financial statements, so we do not know much about the return on investment and so on. I asked the question.

I am wondering if you have done any work on comparison studies worldwide. You said that we should be very careful when looking at the experience in England, but there are other jurisdictions that have the same busing concerns that we do in Canada. Their geography will be different. Are there any comparisons that you would like to mention that might help us in our deliberations?

Dr. Prentice: I believe the only proper places to look at would be neighbouring jurisdictions in the United States with very similar income and social background profiles.

Senator Oliver: They have a stronger dollar.

Dr. Prentice: They do, but everything is priced higher, too. The other place I might suggest is Australia. I know good work is done there, but I am not familiar with the current literature.

Senator Oliver: My final question is put to you as an economist, since the main buzz word in this study we are doing is "cross-subsidization." Is cross-subsidization the proper way to provide a service to Canadians, or should we phase it out and find some other, more direct way to deliver the service?

Dr. Prentice: I think that is an insightful question that comes back to Senator Gustafson's point about winners and losers, because cross-subsidization automatically creates winners and losers. Somebody has to pay more so somebody else can have a subsidized service. The question is, are we asking the right groups in society to help the one group that is disadvantaged to survive or to receive a lower-cost service?

Certainly in Saskatchewan, and I do not know if that is still the case, they were giving direct subsidies to small groups to provide a bus service. Perhaps, Senator Gustafson, you know the answer to that. That is one approach, and perhaps it is a better one than worrying about cross-subsidization.

The other problem with cross-subsidization is you have to assume that somehow, everything will work out. There is no guarantee that sufficient extra revenues will be generated to actually cover the cost of providing the services, or that too much will not be taken in. How would that be given back? Cross-subsidization is a pretty blunt policy tool in many ways.

sur le sujet car il est très difficile d'obtenir de l'information pour des raisons de confidentialité. Il y avait un seul service de transport par autocar et il ne pouvait, par conséquent, nous fournir de données. Lorsque vous essayez de faire une telle étude, vous le faites toujours depuis l'extérieur.

Le sénateur Oliver: Greyhound est une entreprise privée qui ne publie pas ses états financiers de sorte que nous ne savons pas grand-chose sur le rendement du capital investi et tout le reste. J'ai posé la question.

Je me demande si vous avez jeté un coup d'oeil du côté d'études comparatives à l'échelle mondiale. Vous avez dit que nous devrions faire bien attention dans le cas de l'expérience en Angleterre, mais il y a d'autres pays qui ont les mêmes préoccupations que nous au Canada pour ce qui est du transport par autocar. La géographie sera différente. Y a-t-il des comparaisons que vous aimeriez mentionner qui pourraient nous aider dans nos travaux?

M. Prentice: Je pense que les meilleurs endroits seraient des États voisins des États-Unis qui ont des profils très semblables sur le plan du revenu et du contexte social.

Le sénateur Oliver: Leur dollar est plus fort.

M. Prentice: En effet, mais tout a également un prix plus élevé. L'autre pays que je pourrais suggérer serait l'Australie. Je sais qu'il y a de bonnes études qui sont réalisées là-bas, mais je ne suis pas au courant de la documentation actuelle.

Le sénateur Oliver: Ma dernière question vous est posée en votre qualité d'économiste, étant donné que le grand mot à la mode dans notre étude est «interfinancement». L'interfinancement est-il la bonne façon de fournir un service aux Canadiens et Canadiennes, ou devrions-nous nous en défaire graduellement et trouver une autre façon, plus directe, de fournir le service?

M. Prentice: Voilà à mon avis une question éclairée qui revient au point que soulevait le sénateur Gustafson au sujet des gagnants et des perdants, car l'interfinancement crée automatiquement des gagnants et des perdants. Quelqu'un doit forcément payer davantage pour qu'un autre puisse avoir un service subventionné. La question est de savoir si nous demandons aux bons groupes de la société d'aider le groupe désavantagé à survivre ou à recevoir un service à coût moindre?

Il est certain qu'en Saskatchewan, et je ne sais pas si c'est toujours le cas, qu'ils ont donné des subventions directes à de petits groupes pour fournir un service de transport par autocar. Sénateur Gustafson, vous connaissez peut-être la réponse. C'est une approche, et c'est peut-être mieux que de s'inquiéter au sujet de l'interfinancement.

L'autre problème avec l'interfinancement est que vous devez supposer que d'une façon ou d'une autre, tout va fonctionner. Rien ne garantit que les recettes seront suffisantes pour couvrir effectivement le coût de la prestation des services, ou qu'on n'en retiendrait pas trop. Comment ferions-nous pour remettre cela? L'interfinancement est un outil politique passablement émoussé à bien des égards.

Senator Oliver: You said that confidentiality prevented you from obtaining a lot of statistics, so I do not suppose you have any numbers on how much money is raised from profitable lines and how much is being used to subsidize those that are unprofitable?

Dr. Prentice: I have none. The only thing I could suggest is some kind of an economic engineering approach, where you look at the cost to run a bus on a certain route, how many times they are running it, and then try and do something artificial.

Senator Oliver: Taking into account the fare they charge, the cost of the gas, and all the other overheads.

Dr. Prentice: That is the only other way you could do it if you cannot get the information from the companies directly. I do not think it would be a worthwhile thing to put your researchers on to because it would be a pretty difficult task.

Senator Forrestall: Questions came up earlier this week about gathering and storing statistics, analysing and extrapolating from them, and disseminating information. More important is the end product. Who has the best library on this question in Canada?

Dr. Prentice: The best library on bus services? Probably Greyhound.

Senator Forrestall: I thought you would say something like that. I thought you might say "the industry."

Dr. Prentice: It would be the industry. There is data out there, and some of it is collected by Statistics Canada, but if I could also make a personal plea, I would ask you to look very closely at that data. I think our data is getting less and less complete over time.

Senator Forrestall: And it is dangerous?

Mr. Prentice: It is history by the time we look at it, so that I can only tell Senator Callbeck about data from 1999. We do not know what we are dealing with three years later.

So data is a problem, and I would encourage systematic efforts.

I am off the track a little here, but taxpayers' dollars are used to collect the data, yet when I want to access it, I have to pay again. These service charges on academics and others for use of the data really inhibit the kind of work that might be done.

The public availability of data in Canada is much worse than in the U.S. The U.S. puts it on the Internet, and anybody who wants to can access it.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Prentice. If you have any other information to provide to committee members, we would be pleased to receive it.

The committee adjourned.

Le sénateur Oliver: Vous avez dit que pour des raisons de confidentialité vous n'avez pu obtenir beaucoup de statistiques, de sorte que je suppose que vous n'avez pas des données sur les revenus des lignes rentables et les sommes qu'on utilise pour subventionner celles qui ne le sont pas.

M. Prentice: Je n'en ai aucune. Tout ce que je pourrais suggérer, c'est une forme d'approche technique économique, alors que vous examinez le coût d'exploitation d'un autocar pour un certain itinéraire, le nombre de fois que le parcours est exécuté, et vous essayez ensuite de créer quelque chose d'artificiel.

Le sénateur Oliver: En tenant compte du tarif demandé, du coût de l'essence et de tous les autres frais généraux.

M. Prentice: C'est la seule autre façon de le faire si vous ne pouvez pas obtenir l'information directement des compagnies. Je ne pense pas qu'il vaudrait la peine d'y affecter vos attachés de recherche car ce serait une tâche passablement difficile.

Le sénateur Forrestall: On a posé des questions plus tôt cette semaine au sujet de la collecte et du stockage de statistiques, leur analyse et les extrapolations, et enfin la diffusion de l'information. Le plus important, c'est le produit final. Qui a la meilleure documentation sur la question au Canada?

M. Prentice: La meilleure documentation sur le transport par autocar? Probablement Greyhound.

Le sénateur Forrestall: Je me doutais que c'est ce que vous me répondriez. J'espérais vous entendre dire «l'industrie».

M. Prentice: Ce serait l'industrie. Ce ne sont pas les données qui manquent, et certaines sont recueillies par Statistique Canada. Cependant, si vous me permettez une remarque personnelle, je vous demanderais d'examiner de très près ces données. Je pense que nos données sont de moins en moins complètes au fil des ans.

Le sénateur Forrestall: Et c'est dangereux?

M. Prentice: Elles relèvent de l'histoire une fois que nous les examinons de sorte que je ne peux que parler des données de 1999 au sénateur Callbeck. Nous ne savons pas à quoi nous avons affaire trois ans plus tard.

Les données sont donc un problème et j'encouragerais que l'on déploie des efforts systématiques.

Je m'écarte un peu du sujet, mais on se sert de l'argent des contribuables pour recueillir les données et pourtant lorsque je veux y accéder, je dois encore une fois payer. Ces frais que l'on exige des universitaires et d'autres pour utiliser les données nuisent vraiment au travail qui pourrait être fait.

La disponibilité publique de données au Canada est bien pire qu'aux États-Unis. Là-bas, on les met sur Internet, et quiconque le veut peut y avoir accès.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Prentice. Si vous avez d'autres renseignements à fournir aux membres du comité, nous serions heureux de les recevoir.

La séance est levée.



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

Tuesday, March 26, 2002 (morning session):

From the Department of Transport — Alberta:

Peter Dawes, Senior Policy Advisor, Passenger Transportation;

Wayne Lilley, Manager, National Safety Code and Operating Authority.

From the Greyhound Canada Transportation Corporation:

Roger Pike, Senior Vice President, Operations Canada;

Brad Shephard, Director, Pricing and Scheduling.

From the Internal Trade Secretariat:

Andre Dimitrijevic, Executive Director.

Tuesday, March 26, 2002 (afternoon session):

From the Transport Institute:

Professor Barry E. Prentice, Director.

TÉMOINS

Le mardi 26 mars 2002 (avant-midi):

Du ministère du Transport — Alberta:

Peter Dawes, conseiller principal en politiques, Transport des voyageurs;

Wayne Lilley, gestionnaire, Code national de sécurité et Exploitation.

De la Greyhound Canada Transportation Corporation:

Roger Pike, premier vice-président, Opérations Canada;

Brad Shephard, directeur, Établissement des prix et ordonnancement.

Du Secrétariat du commerce intérieur:

Andre Dimitrijevic, directeur exécutif.

Le mardi 26 mars 2002 (après-midi):

Du Transport Institute:

Professeur Barry E. Prentice, directeur.