



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, April 17, 2002

Issue No. 27

Thirteenth meeting on:
The examination of issues facing the
intercity busing industry

WITNESSES:
(See back cover)

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

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 17 avril 2002

Fascicule n° 27

Treizième réunion concernant:
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant
l'industrie du transport interurbain par autocar

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

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

The Honourable Senators:

Adams
Biron
* Carstairs, P.C.
(or Robichaud, P.C.)
Callbeck
Eyton
Forrestall

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

Gustafson
Jaffer
LaPierre
* Lynch-Staunton
(or Kinsella)
Phalen

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
Biron
* Carstairs, c.p.
(ou Robichaud, c.p.)
Callbeck
Eyton
Forrestall

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 17, 2002
(44)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:32 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Forrestall, Gustafson, LaPierre, Oliver and Phalen (9).

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 Rural Secretariat, Rural and Co-Operatives Secretariats:

Donna Mitchell, Executive Director;

Christian Fortin, Senior Analyst.

From Autobus Maheux:

Pierre Maheux, Vice President.

The witnesses from Autobus Maheux and the Rural Secretariat made a presentation and answered questions.

Autobus Maheux and the Rural Secretariat submitted a brief.

At 8:04 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 17 avril 2002
(44)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd’hui, à 17 h 32, dans la pièce 256-S de l’édifice du Centre, sous la présidence de l’honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Forrestall, Gustafson, LaPierre, Oliver et Phalen (9).

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 Secrétariat rural:

Donna Mitchell, directrice exécutive;

Christian Fortin, analyste principal.

D’Autobus Maheux:

Pierre Maheux, vice-président.

Les représentants d’Autobus Maheux et du Secrétariat rural font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants d’Autobus Maheux et du Secrétariat rural soumettent un mémoire.

À 20 h 04, le comité suspend ses travaux jusqu’à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 17, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:32 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the Chair

[*English*]

The Chairman: I wish to welcome our witnesses to this hearing.

[*Translation*]

This evening, we will be hearing from two witnesses from the Rural Secretariat, a government body which, I hope, will enlighten us about the needs of a significant segment of the bus transportation clientele and Autobus Maheux, a Quebec bus company.

[*English*]

For the benefit of our witnesses, I will say a few words about why we have been asked to study intercity busing. 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 is inexpensive, can go virtually everywhere and is environmentally friendly. There are several possible explanations for the decline. One is that people are better off than they used to be and are travelling by automobile. It could be that more people are living in big cities. It could be that there is too much government regulation and that it varies too much from one province to another.

This is what we hope to learn about in the weeks and months to come. Our first witness will be the Rural Secretariat, followed by Autobus Maheux.

I would ask the Rural Secretariat to please proceed.

Ms Donna Mitchell, Executive Director, Rural Secretariat: Madam Chair and members of the committee, thank you for inviting the Rural Secretariat to be here today.

[*Translation*]

I am pleased to have this opportunity to make some comments about transportation and rural communities and to answer questions.

I am the Executive Director of the Rural Secretariat in the Department of Agriculture and Agri-Food. With me is Mr. Fortin, Manager, Policy Development Section and Rural Lens.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 17 avril 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 32 pour étudier les difficultés rencontrées par les stratégies touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

[*Français*]

Ce soir, nous entendrons deux témoins du Secrétariat rural, un organisme du gouvernement fédéral qui, je l'espère, saura nous éclairer sur les besoins d'un important segment de la clientèle du transport par autocar et Autobus Maheux, un transporteur du Québec.

[*Traduction*]

Voici quelques renseignements pour nos témoins: Je veux dire quelques mots des raisons pour lesquelles on nous a demandé d'étudier le transport interurbain par autocar. Pour l'essentiel, le problème tient à la baisse de la clientèle, depuis plusieurs décennies, dans le transport interurbain par autocar. Cette diminution est très malencontreuse, car l'autocar constitue un élément important dans le transport des passagers.

L'autocar est un moyen de transport peu coûteux, il permet d'aller à peu près partout et il est écologique. Cette diminution peut s'expliquer de différentes manières. Tout d'abord, les Canadiens sont plus à l'aise financièrement et ils voyagent en voiture. Il se pourrait aussi que les gens ont plus tendance à vivre dans les grandes villes. Il se pourrait que la réglementation gouvernementale soit trop lourde et qu'elle varie trop d'une province à l'autre.

C'est ce que nous espérons apprendre dans les semaines et les mois à venir. Notre premier témoin sera le Secrétariat rural, et le deuxième, les Autobus Maheux.

Je donne maintenant la parole au Secrétariat rural.

Mme Donna Mitchell, directrice exécutive, Secrétariat rural: Madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie d'avoir invité le Secrétariat rural ici ce soir.

[*Français*]

C'est avec plaisir que je profite de l'occasion de faire certaines observations sur le transport et les collectivités rurales et de répondre à certaines questions.

Je suis la directrice exécutive du Secrétariat rural au ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Je suis accompagnée de M. Fortin, gestionnaire de la section de l'élaboration des politiques et de la Lentille rurale.

[English]

The Rural Secretariat recognizes that its research in transportation issues is not extensive. We have not had the technical expertise to provide comments on issues such as concentration of ownership and bus safety standards, nor do we have an extensive analysis of deregulation. However, we have concentrated on the issues brought to our attention by rural citizens and the experiences that we have observed in other countries.

We have noted that the Solidarité rurale du Québec has appeared as a witness before this committee. As an umbrella organization in Quebec, it is regarded as a key rural voice. Many of the concerns in their brief are consistent with our perspective, particularly the importance of transportation for the health and employment of rural residents and their overall participation in community life.

They also emphasize the implications for those who are aging and those who are economically disadvantaged. Consistent with our view and the British approach, they want public transportation to maintain and revitalize small communities and prevent the exodus of their residents.

The role of the Rural Secretariat is to coordinate with its federal partners to help ensure that national policies and programs have a positive impact on rural communities and to strengthen the capacity of rural communities in Canada. Therefore, my comments will focus on transportation challenges as they pertain to rural communities. I will talk about rural transportation needs for travelling to work, community economic development and accessing health services. I will note some of the work of the Rural Secretariat and share what rural Canadians have told us about their transportation barriers.

Also, the Rural Secretariat has mechanisms for accessing the rural voice. We would be pleased to offer their use should the committee be interested in consulting users of intercity transportation systems who live in rural and remote Canada.

Finally, because of the interest expressed by the committee in the experiences of Britain and the United States, I will also highlight some of the recent efforts in those countries and some preliminary observations that may be important to decision makers in Canada.

Our discussion of rural in Canada is complicated by the many existing definitions of what rural Canada is and by the lack of statistics at the small community level. There are two definitions commonly used in defining "rural." Based on the definition of the Organization of Economic Cooperation and Development — OECD — 31 per cent of Canada is considered rural, with a population of less than 150 persons per square kilometre. Statistics Canada denotes rural as towns with a population of less than 10,000 persons, or 22 per cent of Canada's population, but the Statistics Canada definition excludes remote communities with populations of between 10 and 20,000, which most of us would consider rural by nature.

[Traduction]

Le Secrétariat rural reconnaît que son étude sur les problèmes de transport n'est pas étendue. Nous n'avons pas la compétence technique pour commenter des problèmes comme la concentration de la propriété et les normes de sécurité des autocars. Nous n'avons pas fait non plus une analyse exhaustive de la déréglementation. Nous nous sommes concentrés sur les expériences d'autres pays applicables au Canada et sur les problèmes soulevés dans d'autres pays par les citoyens ruraux.

Nous avons noté que Solidarité rurale du Québec est le seul organisme non gouvernemental au mandat spécifiquement rural qui ait témoigné devant ce comité. Cet organisme cadre est considéré comme un porte-parole essentiel des régions rurales du Québec. Plusieurs enjeux décrits dans son témoignage correspondent à notre perspective, surtout l'importance du transport pour la santé et l'emploi des résidents ruraux et pour leur participation à la vie de la collectivité.

Cet organisme insiste également sur le sort des personnes âgées et des personnes à faible revenu. Conformément à notre point de vue et à la perspective britannique, il souhaite que les transports publics assurent la pérennité et l'essor des petites collectivités, et qu'ils permettent d'éviter l'exode de leurs résidents.

Le Secrétariat rural a pour rôle d'assurer la coordination avec ses partenaires fédéraux afin que les politiques et les programmes nationaux aient une incidence positive sur les collectivités rurales et qu'ils renforcent leur capacité au Canada. Je vais donc mettre l'accent sur l'enjeu des transports pour les collectivités rurales. Je vais parler des transports nécessaires pour se rendre au travail, pour assurer le développement économique des collectivités et pour accéder aux services de santé. Je signalerai les travaux du Secrétariat rural et les obstacles en matière de transport dont nous ont parlé des Canadiens ruraux.

Par ailleurs, le Secrétariat rural s'est donné des moyens pour être à l'écoute des gens des régions rurales. Il serait heureux de les mettre à la disposition du comité si celui-ci souhaite consulter les usagers des systèmes de transport interurbain qui vivent dans les régions rurales et éloignées du Canada.

Enfin, comme le comité s'intéresse aux expériences menées en Grande-Bretagne et aux États-Unis, je décrirai certains efforts déployés récemment dans ces pays et ferai part d'observations préliminaires à l'intention des décideurs au Canada.

Pour nous, le débat sur le Canada rural est compliqué par les nombreuses définitions que l'on donne au terme rural et par le manque de statistiques sur les petites collectivités. On emploie couramment deux définitions pour définir la notion de ruralité. Selon la définition de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), 31 p. 100 du Canada est considéré comme rural, soit une densité de moins de 150 personnes par kilomètre carré. Statistique Canada, pour sa part, qualifie de rurales les agglomérations comptant moins de 10 000 personnes, soit 22 p. 100 de la population canadienne, mais sa définition exclut les collectivités éloignées dont la population s'établit entre 10 000 et 20 000 personnes, ce que nous considérerions d'emblée comme rurales.

Canada has one of the lowest population densities within the OECD. According to the 1996 census, there are about 9 million Canadians living in rural and remote Canada. The recently published census data shows that the population in rural areas grew at a rate of less than 1 per cent between 1996 and 2001, compared with growth in urban areas of over 3 per cent.

Our rural population has a greater proportion of elderly Canadians than its urban counterpart, which suggests transportation solutions must take into account an older population.

Some communities, such as North Hatley in Quebec and the Okanagan Valley in British Columbia, are attractive for retirement, also indicating a need to consider age-appropriate services and infrastructure.

Canada's rural geography, with its widely disbursed population, poses challenges that do not exist in other countries for delivering public and private sector services such as transportation. A lower population density drives the per capita cost of basic infrastructure considerably higher than in urban Canada. Many rural citizens express the view that existing infrastructure is inadequate to support the movement of goods and services for a growing economy.

Further, rural and remote Canada is not homogeneous. For our purposes, we delineate three distinct types of rural communities, which are defined in part by their interdependence with and proximity to the urban economy.

First, there are relatively prosperous rural communities such as Osgoode and Manotick in Ontario, which are adjacent to urban centres. We call them metro-adjacent. They have a sufficient tax base to support adjustment and to attract private-sector partnerships. Their transportation challenge is how to integrate their needs into the urban development strategies, including public transportation strategies, of the nearby cities.

Second, there are rural communities located in the heartland of Canada, such as those found in the Annapolis Valley. They are further away from the urban core and more disbursed. Often, they have resource-based economies and large youth out-migration and aging populations. They require transportation policies that will help bolster long-term socio-economic stability and support communities to develop their human capacity.

In both the metro-adjacent and heartland communities, a significant portion of family income comes from their employment in urban centres. They need access to transportation to keep their jobs and to get their goods to market.

Le Canada est un des pays de l'OCDE dont la densité de population est la plus faible. Selon le recensement de 1996, environ 9 millions de Canadiens vivent en régions rurales et éloignées. Des données de recensement récemment publiées révèlent que la croissance démographique des régions rurales a été inférieure à 1 p. 100 entre 1993 et 2001, alors qu'elle dépassait 3 p. 100 dans les régions urbaines.

Comme nos campagnes comptent une plus grande proportion de gens âgés que les villes, les solutions au problème des transports devront tenir compte de cette réalité.

Certaines collectivités, comme North Hatley au Québec et la vallée de l'Okanagan en Colombie-Britannique, sont des pôles d'attraction pour les retraités, ce qui montre aussi la nécessité d'envisager des services et des infrastructures adaptés à ce groupe d'âge.

La géographie rurale du Canada et sa population largement dispersée posent des défis qui n'existent pas dans d'autres pays en ce qui a trait à la prestation de services publics et privés, comme le transport. La faible densité démographique fait grimper beaucoup plus haut que dans les villes canadiennes le coût par habitant de l'infrastructure de base. D'après de nombreux citoyens ruraux, l'infrastructure rurale existante est insuffisante pour soutenir le déplacement des biens et des services d'une économie en croissance.

De plus, le Canada des régions rurales et éloignées n'est pas homogène. Nous distinguerons quant à nous trois types distincts d'activités rurales, types qui sont définis en partie par leur dépendance à l'égard de l'économie urbaine ou par la distance qui les en sépare.

D'abord, il y a les collectivités rurales relativement prospères, comme Osgoode et Manotick en Ontario, qui sont voisines de centres urbains. Nous les appellerons adjacentes à une grande ville. Elles disposent d'une assiette d'imposition suffisante pour soutenir l'adaptation et attirer le partenariat du secteur privé. Leur défi en matière de transport est d'intégrer leurs besoins aux stratégies de développement urbaines de la grande ville voisine, y compris les stratégies de transport public.

Deuxièmement, il y a des collectivités rurales situées au cœur du Canada, comme celles que l'on trouve dans la vallée de l'Annapolis. Elles sont plus éloignées du noyau urbain et plus dispersées. Elles se caractérisent souvent par une économie axée sur les ressources, une forte migration des jeunes et une population vieillissante. Elles ont besoin de politiques de transport qui soient propices à une stabilité socio-économique à long terme et qui aident les collectivités à développer leur capacité humaine.

Dans les collectivités adjacentes à une grande ville ou situées au cœur du Canada, une bonne part du revenu familial vient d'emplois situés dans les centres urbains. Les habitants de ces collectivités ont besoin d'avoir accès au transport pour garder leur emploi et acheminer leurs marchandises jusqu'au marché.

Third, remote communities such as the Gaspé region in Quebec are linked to a sparse roads network. Because the region is located so far from markets, the cost of transportation is a challenge to the economic development of the region, affecting both the viability of businesses as well as the sustainability of the community.

Remote communities also include northern ones, like Rankin Inlet. They have a young Aboriginal population and risk becoming permanently marginalized. All remote and northern communities require solutions that provide socio-economic sustainability.

[Translation]

Each type of rural community has different challenges with respect to transportation, and each requires its own specific solutions.

In our work, we remind people that we should perhaps pay special attention to the viability of communities located in Canada's heartland, and in remote regions.

[English]

As you may be aware, the Rural Secretariat has a horizontal coordination mandate. It does not have a mandate specifically for transportation. However, we do work with Transport Canada as well as other federal departments and agencies on an ongoing basis to provide advice and guidance on how to take rural and remote Canada into consideration while developing new initiatives.

Through the rural dialogues, the Rural Secretariat has reached about 10,000 Canadians over the last four years. The rural dialogues enable rural and remote Canadians to identify and discuss the challenges they face. Participants have told us that the lack of access to reliable and affordable transportation infrastructure is the key barrier to community development. For those who must travel long distances on a frequent basis to access health care, transportation costs are a genuine problem.

In 2001, the rural dialogue was held in Chapleau, Ontario. These participants discussed the challenges their communities face. A major theme was the need to have infrastructure to support and sustain community development opportunities. In particular, public transportation was regarded as an essential element that requires attention. Chapleau has no scheduled bus service and the roads are considered remote. Currently, it has a VIA Bus car service, which provides rides to and from Sudbury and White River three days a week. Participants contended that the lack of adequate transportation affects the communities' ability to diversify their economies and to access health and education services. In addition, it makes it difficult to obtain and keep a job, particularly for young Aboriginals.

Troisièmement, les collectivités éloignées, comme celles de la Gaspésie au Québec, ne sont accessibles que par un réseau routier tenu. Comme elles sont éloignées des marchés, leur développement économique est freiné par les coûts de transport, de sorte que leur viabilité et celle de leur entreprise en souffre.

Cette catégorie comprend des localités nordiques comme Rankin Inlet. Elles comptent une jeune population autochtone et courent le risque de se trouver définitivement marginalisées. Toutes les collectivités éloignées et nordiques ont besoin de solutions qui assureront leur survie socio-économique.

[Français]

Chaque type de collectivité rurale présente des défis différents en ce qui a trait au transport et chacune nécessitera des solutions qui lui sont propres.

Dans notre travail, nous rappelons qu'il faudra peut-être accorder une attention particulière à la viabilité des collectivités situées au cœur du Canada et dans les régions éloignées.

[Traduction]

Comme vous le savez sans doute, le Secrétariat rural a un mandat de coordination horizontale et il n'a pas le mandat de s'occuper du transport. Toutefois, nous travaillons régulièrement avec Transports Canada ainsi qu'avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour les conseiller et les orienter dans la prise en compte des réalités du Canada rural et éloigné lorsqu'ils élaborent de nouveaux projets.

Par le biais des dialogues ruraux, le Secrétariat rural a communiqué avec environ 10 000 Canadiens au cours des quatre dernières années. Les dialogues ruraux permettent aux Canadiens des régions rurales et éloignées de cerner les problèmes auxquels ils sont confrontés et d'en discuter. Les participants ont déclaré que la difficulté d'accès à une infrastructure de transport fiable et abordable était l'obstacle essentiel au développement des collectivités. Pour ceux qui doivent voyager souvent sur de longues distances pour avoir accès à des soins de santé, les coûts de transport sont un véritable problème.

En 2001, un dialogue rural a eu lieu à Chapleau, en Ontario. Les participants ont discuté des défis auxquels faisaient face leurs collectivités. Un thème majeur a été la nécessité de se doter d'une infrastructure pour soutenir les possibilités de développement communautaire. Le transport en commun, en particulier, a été vu comme un élément essentiel à prendre en considération. Chapleau n'a pas de service d'autocars à horaire fixe et est considérée comme une collectivité éloignée. À l'heure actuelle, on y trouve un service d'automotrice, qui assure le service entre Sudbury et White River dans les deux sens trois jours par semaine. Selon les participants, le manque de service de transport adéquat nuit à la capacité de la collectivité de diversifier son économie et d'avoir accès à des services de santé et d'éducation. De plus, les jeunes Autochtones, surtout, ont de ce fait de la difficulté à obtenir et à garder un emploi.

Representatives of the Chapleau health services emphasize that accessibility of services is a major challenge and suggested improving transportation linkages with other communities as a possible solution.

In 2001, three regional rural conferences were held across Canada that echo the views experienced by those in Chapleau. In the B.C. conference, participants underscored that rural areas do not have many transportation options. Carpooling is nonexistent and there is no public transit. B.C. participants have consistently emphasized the difficulties in accessing health services. They are often distant and for those without transportation, for special groups like seniors, the disabled and First Nations, access is made particularly difficult. For these populations, travel is expensive, time-consuming, and takes a physical toll on those whose health is already compromised.

At the Ontario conference, participants identified the lack of transportation as a threat to their sense of community.

At the Nova Scotia conference, participants indicated that seniors, single parents, the disabled, post-secondary students, others on fixed income and those searching for work need an adequate and affordable rural transportation system.

We all need to be cognizant of what transportation means to rural individuals each day, and particularly, but not limited to, those on low incomes for finding and keeping a job, for maintaining health, for diversifying their communities and making them more prosperous and competitive.

The Rural Secretariat delivers the Canadian Rural Partnership, CRP, a four-year, \$20-million initiative, which began in 1998 and has been renewed. A component of the CRP was the pilot projects initiative, which funded projects that were creative, transferable and had at least one federal partner. We have looked at the results of several pilot projects on transportation and have drawn a few conclusions.

In Antigonish and Guysborough County, a project was developed to help rural residents, especially the elderly, disabled and low-income, stay in the region by providing transportation to health services, grocery shopping and visiting family. In Bellechasse, Quebec, a project aimed to integrate existing passenger transportation and to promote linkages within the region. Neither project could make itself viable even though there was demand for the service. In the long term, sustainability was a problem, and users were frustrated with the lack of flexibility in matching their personal timing with the rides that were available.

Des représentants des services de santé de Chapleau ont signalé que l'accessibilité des services constituait un défi important et on suggérait l'amélioration des liens de transport avec d'autres collectivités comme solution possible.

En 2001, trois conférences rurales régionales tenues d'un bout à l'autre du Canada ont fait écho aux opinions et aux expériences des participants de Chapleau. À la conférence de la Colombie-Britannique, les participants ont souligné que les régions rurales n'avaient pas beaucoup d'options de transport. Le covoiturage est inexistant et il n'y a pas de transport en commun. Dans cette province, les participants n'ont pas manqué de rappeler les difficultés d'accès aux services de santé. Les points de service sont souvent éloignés et, pour les personnes qui sont sans moyen de transport et pour certains groupes, comme les gens âgés, les personnes handicapées et les Premières nations, il est particulièrement difficile d'y avoir accès. Pour eux, le voyage est cher, prend du temps et met à l'épreuve physiquement ceux dont la santé est déjà fragile.

À la conférence tenue en Ontario, les participants voyaient le manque de services de transport comme une menace pour leur sens communautaire.

À la conférence qui a eu lieu en Nouvelle-Écosse, les participants ont dit que les gens âgés, les familles monoparentales, les personnes handicapées, les étudiants de niveau postsecondaire, les personnes à revenu fixe ou celles qui cherchent du travail avaient besoin d'un système de transport rural adéquat et abordable.

Nous devons tous être conscients de ce que le transport signifie chaque jour pour les ruraux, en particulier ceux qui ont un revenu modeste, lorsqu'il est question de trouver et de garder un emploi, de se maintenir en santé ou de diversifier l'économie de sa collectivité pour la rendre plus prospère et compétitive.

Le Secrétariat rural réalise le Partenariat rural canadien (PRC), projet d'une durée de quatre ans assorti d'un budget de 20 millions de dollars, qui a débuté en 1998 et a été renouvelé. L'un des éléments du PRC a été l'Initiative des projets pilotes, qui a financé des projets créatifs et transférables, lesquels comportaient au moins un partenaire fédéral. Après avoir examiné les résultats de plusieurs projets pilotes sur le transport, nous en avons tiré quelques conclusions.

À Antigonish et dans le comté de Guysborough, un projet a été mis au point pour aider les résidents ruraux, en particulier les personnes âgées, handicapées ou à faible revenu, à demeurer dans leur région en leur fournissant des services de transport pour obtenir des soins de santé, faire leur épicerie et visiter la famille. Dans Bellechasse, au Québec, un projet visait à intégrer des services déjà existants de transport de voyageurs et à favoriser les liens au sein de la région. Aucun des projets n'a pu être rendu viable en soi malgré la demande pour ces services. La viabilité à long terme posait problème et les usagers étaient contrariés par l'impossibilité d'adapter leurs besoins de services aux possibilités offertes.

Another component of our work is to promote research on rural issues. From this process, we observed that transportation came up consistently as a component that transcends almost all matters pertaining to rural service provision and the labour market in rural areas.

The University of Guelph rural planning and development school has written a number of reports on this subject, and we have helped support its research through the CRP. Some of its findings include citizens' concerns that rural transportation is generally viewed as Canada's forgotten issue and one of the reasons youth leave rural communities, as they feel "they can't get around." They express concerns that rural roads are becoming increasingly important to sustain the rural economy as railroads decline and business start-ups increase across many rural landscapes. The investment in rural roads, however, has not kept pace with the importance of the rural economy in their view.

The rural transportation programs that coordinate and mobilize existing resources at the local level are inexpensive but not easy to run. Multi-stakeholder partnerships, both horizontal and vertical, are at the heart of successful efforts to improve transportation.

Lastly, their concerns included planning and land-use issues, which they find to be key to the rural transportation problem. Decision-making power regarding rural transportation may have to shift to local governments, in their opinion.

We believe strongly in informing rural Canadians and being informed by their points of view and their concerns and interests. Federal departments such as Transport Canada have access to the tools developed by the Rural Secretariat to consult rural Canadians. We would be pleased to offer assistance to the committee should it be interested in reaching and hearing the voice of rural and remote Canadians.

The rural lens is a tool for determining the impact of federal policies and programs on rural Canada before they are implemented. It also provides guidance on how to reach rural Canadians effectively. The secretariat encourages other departments to apply the rural lens and is available to work with Transport Canada and others on applying the rural lens on this issue. When the committee is considering solutions, you may wish to consider the guide to using the rural lens, of which we have supplied copies to this committee.

Through the CRP Web site, we can establish a link to your committee's Web site whereby rural citizens could access information on your work and provide their views.

Other countries have proposed changes to their rural transportation systems. In particular, Britain and the United States are addressing this issue. In November 2000, the British

Un autre aspect de notre travail consiste à promouvoir la recherche sur les problèmes ruraux. Dans ce processus, nous avons constaté que le transport paraissait toujours comme le facteur prépondérant parmi tous ceux qui jouaient sur la prestation des services et le marché de l'emploi dans les régions rurales.

L'École de planification et de développement rural de l'Université de Guelph a rédigé un certain nombre de rapports à ce sujet. Nous l'avons aidée dans cette recherche par l'entremise du PRC. Ses principales constatations comprennent des préoccupations exprimées par les citoyens: le transport rural est généralement vu comme le problème oublié du Canada, et l'une des raisons pour lesquelles les jeunes quittent les collectivités rurales, c'est qu'ils ont l'impression de ne pas pouvoir se rendre là où ils veulent. Les routes rurales deviennent de plus en plus importantes pour le maintien de l'économie rurale, avec le déclin du transport ferroviaire et la multiplication de nouvelles entreprises dans de nombreux paysages ruraux. Or, l'investissement dans les routes rurales n'a pas suivi l'essor de l'économie rurale.

Les programmes de transport rural qui coordonnent et mobilisent les ressources existantes au niveau local ne coûtent pas cher, mais ne sont pas faciles à gérer; des partenariats multilatéraux, tant sur le plan horizontal que vertical, sont la clé de la réussite des efforts pour améliorer le transport.

Enfin, les questions de planification et d'utilisation des terres sont au cœur du problème du transport rural; il se pourrait que le pouvoir décisionnaire en matière de transport doive passer aux administrations locales.

Nous croyons fermement en la nécessité d'informer les Canadiens ruraux et d'être informés de leur point de vue ainsi que de leurs préoccupations et de leurs intérêts. Les ministères fédéraux, comme Transports Canada, ont accès aux instruments mis au point par le Secrétariat rural pour consulter les Canadiens ruraux. Nous serions heureux d'offrir de l'aide au comité s'il voulait rejoindre les Canadiens des régions rurales et éloignées et entendre ce qu'ils ont à dire.

La lentille rurale est un instrument permettant de déterminer les répercussions des politiques et programmes fédéraux sur le Canada rural avant leur mise en oeuvre. Elle donne aussi, à titre indicatif, des conseils sur la façon de communiquer efficacement avec les Canadiens du milieu rural. Le secrétariat encourage d'autres ministères à appliquer la lentille rurale et il est disposé à travailler avec Transports Canada et d'autres ministères à l'utilisation de cet instrument pour l'étude du dossier. Quand le comité envisagera des solutions, il pourra se servir du guide d'utilisation de la lentille rurale. Nous en avons apporté des exemplaires pour que vous puissiez en prendre connaissance.

Grâce au site Web du PRC, nous pouvons établir un lien avec le site Web de votre comité, ce qui permettra aux citoyens ruraux d'avoir accès à de l'information sur votre travail et de donner leur opinion.

D'autres pays ont proposé des changements à leur système de transport rural. Mentionnons-en deux: la Grande-Bretagne et les États-Unis. En novembre 2000, le Parlement britannique a déposé

Parliament introduced a white paper entitled “Our Countryside: The Future — A Fair Deal for Rural England.” It aims to address the decline in traditional jobs such as in agriculture, falling revenues and inadequate services in rural areas. The British vision consisted of revitalizing the countryside by addressing four challenges: how to give rural communities a fair deal on service; how to rejuvenate and diversify rural economies; how to preserve and restore the rural landscape and environment; and how to give rural regions and rural towns the power and tools to shape their future.

Central to this approach, they identified the critical role of transportation in developing a thriving rural economy. They propose that investments in transportation infrastructure and increased funding for market-town rejuvenation would enable towns to become the focal point for transportation links and economic opportunity and enabling local councils to play a greater role in managing local facilities in partnerships with other levels of government.

Other transportation solutions proposed include reducing taxes for motorists, promoting car clubs, car sharing, dial-a-ride and taxi and mini-bus service through partnership projects, and providing grants to local parishes to develop community-based transportation solutions. It is too early at this point to evaluate the results of their proposals.

In their deliberations, they also noted that in rural Britain there is a higher ownership and use of automobiles. Eighty-four per cent of rural households own cars, compared with 69 per cent in urban jurisdictions, and rural residents use their cars more for basic travel. This leaves the one sixth of the population who do not own cars — predominantly youth, seniors, those with mobility impairments and low-income households — with an even greater challenge to get to school, to get to medical services and to do their grocery shopping.

The British example, although it has been developed for geography dissimilar to ours, is important because it views transportation as a key tool and precursor for local economic development and revitalization. It also advocates a flexible approach and aims to empower communities to have a greater say in decisions that affect them.

A recent publication by the U.S. Department of Agriculture overviews transportation issues in rural America for the 21st century. Here are some of the observations you may wish to take note of. The U.S. utilized a legislative approach at both the federal and state level. In both cases, efforts were made to integrate local community development into transportation planning. Legislation required that each state include local governments in such planning, and monies were earmarked for

un Livre blanc intitulé: «Our Countryside: The Future, A Fair Deal for Rural England». Ce projet vise à chercher des solutions au déclin des emplois traditionnels, comme l'agriculture, à la chute des revenus et à la déficience des services dans les régions rurales. La stratégie préconisée là-bas consistait à revitaliser la campagne en tentant de relever quatre défis: comment traiter équitablement les collectivités rurales dans la prestation des services; comment revigorer et diversifier les économies rurales; comment préserver et restaurer le paysage et l'environnement ruraux; et comment donner aux régions rurales et aux villages les pouvoirs et les instruments nécessaires pour façonner leur avenir.

Dans cette stratégie, on se rend compte que le transport a un rôle critique à jouer pour développer une économie rurale prospère. Selon les auteurs du document, des investissements dans l'infrastructure de transport et l'injection de fonds nouveaux dans le rajeunissement des villes-marchés permettraient aux petites villes de devenir le cœur des liens de transport et des perspectives économiques, et permettraient aux conseils locaux de jouer un plus grand rôle dans la gestion des installations locales en partenariat avec d'autres paliers de l'administration publique.

Parmi les autres solutions proposées en ce qui concerne le transport, mentionnons: réduction des taxes pour les automobilistes; promotion de clubs automobilistes, covoiturage, mise en place de services d'autobus à la demande, de taxis et de minibus grâce à des projets de partenariat, octroi de subventions aux paroisses pour qu'elles mettent au point des solutions communautaires aux problèmes de transport. Il est encore trop tôt pour évaluer les résultats de leurs propositions.

Dans leurs délibérations, les parlementaires ont aussi constaté que les campagnes anglaises comptaient une plus forte proposition de propriétés et d'utilisateurs d'automobiles que les veilles. Quatre-vingt-quatre pour cent des ménages ruraux possèdent une automobile, contre 69 p. 100 des ménages citadins, et les ruraux se servent de leur voiture pour des déplacements plus essentiels. De ce fait, le sixième de la population qui ne possède pas de voiture — surtout des jeunes, des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des ménages à faible revenu — se heurtent à un problème de transport encore plus aigu pour se rendre à l'école, à l'hôpital ou au magasin d'alimentation.

L'exemple de la Grande-Bretagne, bien qu'il concerne un pays géographiquement différent du nôtre, est intéressant parce qu'on y voit le transport comme la condition et l'outil du développement de la revitalisation des économies locales. On y préconise aussi une démarche souple et un transfert accru de pouvoirs aux collectivités pour qu'elles puissent s'exprimer davantage dans les décisions qui les concernent.

Une publication récente du département de l'Agriculture des États-Unis fait le survol des problèmes de transport qu'éprouve l'Amérique rurale en ce début de XXI^e siècle. Voici quelques observations que vous pourriez trouver utiles. Les États-Unis ont appliqué une démarche législative au niveau tant fédéral que des États. Dans les deux cas, des efforts ont été faits pour intégrer le développement des collectivités locales à la planification du transport. La loi exigeait que chaque État inclue les

rural America. However, the results were mixed. While state and local governments have greater authority over transportation planning and funding decisions, the involvement of local governments was varied. It appears that the U.S. approach neglected to recognize that rural communities, unlike their urban counterparts, had no organizational structure to do transportation planning effectively. Communities were not ready to get involved just because their involvement was legislated. Their capacity had to be developed. It is reasonable to conclude that legislation by itself is not sufficient. A bottom-up approach requires capacity at the community level in order to be successful.

The U.S. experience indicates that transportation costs have significantly increased the costs of rural communities to maintain and upgrade local roads due to the higher volumes of traffic that have resulted from things like the North American Free Trade Agreement and a boom in the trucking industry. In developing a Canadian approach, it is important to consider both existing and new pressures on rural transportation infrastructure. These pressures need to be considered when taking funding decisions into account.

The U.S. made an effort to use technology to improve rural transportation safety and efficiency. From a Canadian perspective, technology could help Canada respond to safety challenges posed by weather and travelling long distances through isolated areas. Applications such as computer dispatch systems could also be cost-effective and efficient for overcoming barriers to long-distance travel.

In the U.S. example, we see how rural communities were affected over the period of deregulation and deregulating the intercity bus service, starting in 1982. Less than one half of the communities that had intercity bus service in 1982 had service by the year 2000, and many of these were in rural areas.

When bus companies were not required to cross subsidize low-revenue routes with high-revenue routes, they reduced service to many rural communities. This is an important lesson for Canada if we are considering relying on the market to deliver services to areas that are not economically viable. We need to ask ourselves: Who will subsidize or deliver services under such conditions to rural Canada?

Transportation in the U.S. is also affected by the fact that funding comes from several different sources. This results in artificial boundaries being created, whereby rural transit ends at the county line. This does not help rural residents trying to travel within and across regions, and is particularly serious for those

administrations publiques locales dans une telle planification, et des sommes ont été réservées à cette fin à l'Amérique rurale. Toutefois, les résultats ont été mitigés. Bien que les États et les administrations locales aient plus leur mot à dire dans les décisions en matière de planification et de financement des transports, la participation des administrations locales a varié. Il semble que l'approche américaine ait négligé de reconnaître que les collectivités locales, contrairement à leurs contreparties urbaines, n'ont pas de structure organisée pour planifier les transports. Ce n'est pas parce que leur participation était encadrée par la loi que les communautés étaient nécessairement prêtes à s'y engager. Il fallait développer leur capacité. On peut raisonnablement conclure que la législation ne suffit pas à elle seule. Pour réussir, une approche ascendante nécessite une capacité suffisante au niveau de la collectivité.

L'expérience américaine montre que les coûts pour les collectivités rurales du maintien et de l'amélioration de leurs routes se sont accrus énormément en raison de l'augmentation du débit routier, de l'Accord de libre-échange nord-américain et d'une période de prospérité dans l'industrie du camionnage. Pour mettre une stratégie canadienne, il est important de tenir compte aussi bien des pressions nouvelles que de celles qui s'exercent déjà sur l'infrastructure du transport rural. Ces pressions doivent être prises en considération lorsqu'on décide du financement.

Les États-Unis se sont efforcés d'utiliser la technologie pour améliorer la sécurité et l'efficacité du transport rural. D'un point de vue canadien, la technologie pourra aider notre pays à répondre aux problèmes de sécurité que posent notre climat et les trajets sur de longues distances à travers des régions isolées. Certaines applications, comme les systèmes d'itinéraire informatisés, pourraient aussi s'avérer des moyens rentables et efficaces de surmonter les obstacles aux déplacements sur de longues distances.

Dans l'exemple américain, nous voyons comment les collectivités rurales ont souffert pendant la période de déréglementation du service d'autocar interurbain, changement survenu à partir de 1982. En effet, moins de la moitié des agglomérations qui disposaient d'un service d'autocar interurbain en 1982 en possédaient encore en 2000, et beaucoup d'entre elles se situent dans des régions rurales.

Lorsque les entreprises de transport par autocar n'ont plus été tenues de subventionner les trajets peu rémunérateurs avec les trajets plus lucratifs, elles ont tout simplement réduit les services offerts à de nombreuses collectivités rurales. C'est une importante leçon à tirer pour le Canada si la stratégie que nous envisageons est de nous fier au marché pour la prestation de services à des régions qui ne sont pas économiquement viables. Qui subventionnera ou réalisera ce service pour le Canada rural?

Le transport aux États-Unis souffre également de l'hétérogénéité des sources de financement. Il en résulte la création de frontières artificielles, qui font que le transport rural s'arrête aux limites d'un comté. Cela ne facilite pas le transport intra et interrégional des citoyens ruraux, situation qui est

travelling to access health services. The lesson for us is not to create artificial borders. They do not serve rural communities particularly well.

[Translation]

As a closing comment, the American experience shows the importance of public transportation for people with low income or no income at all.

If the public transportation system is inadequate, it may become very difficult to find or keep a job. If there is no such system, these individuals and their families may be deprived of the ability to work.

Although the Rural Secretariat has no data about the income of public transportation users in rural regions of Canada, in devising solutions, it is necessary to take into account the need for low-income people to meet their own economic needs.

[English]

Transportation is an integral part of the lives of rural Canadians, their health, employment and sustainability. The policies and programs that the federal government devises will affect the outcomes that are possible for communities and their growth. This highlights the necessity to strengthen the cross-government coordination regarding rural affairs to address the concerns of rural communities.

[Translation]

The Rural Secretariat is developing a national framework on rural policies, which will facilitate co-ordination between the senior levels of government. In a long term, this will become a tool for supporting communities in their efforts to overcome structural obstacles and help them adapt to the difficulties they face.

[English]

The Chairman: Thank you, Ms Mitchell, for an interesting and realistic presentation.

How important is it to have public transportation services available to rural residents in an era of higher private-automobile ownership?

Ms Mitchell: I would say that the experience in the UK, with approximately one sixth of the population rural and not owning automobiles, and their observation that those tended to be people who simply could not afford to own a car, meant that there are few options for those people. Therefore, some sort of mechanism to lead a normal life of grocery shopping, visiting with family and accessing services becomes more important.

particulièrement grave pour ceux qui voyagent dans le but d'avoir accès à des services de santé. La leçon que nous pouvons en tirer est de ne pas créer de limites artificielles. Ce sont les collectivités rurales qui en souffrent.

[Français]

Comme dernière observation, l'expérience américaine montre l'importance du transport en commun pour les personnes à faible revenu ou sans revenu.

Si le système de transport public est inadéquat, il peut devenir très difficile de trouver ou de garder un emploi. Si un tel système est inexistant, ces personnes et leurs familles peuvent ainsi être privées de la capacité de travailler.

Bien que le Secrétariat rural n'ait pas de données sur les revenus des utilisateurs du transport en commun dans les régions rurales du Canada, il est essentiel d'en tenir compte quand on élabore des solutions concernant la nécessité des pauvres de subvenir eux-mêmes à leurs besoins économiques.

[Traduction]

Le transport fait partie intégrante de la vie des Canadiens ruraux, de leur système de santé, de leur emploi et de la viabilité de leur collectivité. Les politiques et les programmes que conçoit le gouvernement fédéral influeront sur les résultats auxquels pourront s'attendre les collectivités et sur la croissance de ces dernières. Cette réalité souligne la nécessité de renforcer la coordination entre les gouvernements en matière d'affaires rurales pour tenir compte des préoccupations de ses collectivités rurales.

[Français]

Le Secrétariat rural travaille à mettre au point un cadre national sur les politiques rurales qui facilitera la coordination entre les paliers supérieurs de l'administration publique qui, à long terme, constituera un instrument pour soutenir les collectivités dans leurs efforts pour surmonter les obstacles structurels et les aider à s'adapter aux difficultés auxquelles elles font face.

[Traduction]

La présidente: Merci, madame Mitchell, pour cet exposé intéressant et réaliste.

Quelle est l'importance des services de transport public en milieu rural à notre époque où les gens se servent de plus en plus de leur automobile privée?

Mme Mitchell: Je vous répondrai en vous parlant de l'expérience du Royaume-Uni, où environ un sixième de la population est rurale et ne possède pas d'automobile. Les Britanniques ont constaté que ces personnes n'ont généralement pas les moyens d'avoir une automobile, ce qui limite leurs options. Il est donc important dans ces conditions de leur fournir un mécanisme leur permettant de mener une vie normale, de faire leurs courses, de rendre visite à leurs parents ou d'accéder à des services.

We have noticed in our examination of out-migration that the young people who are affected by the lack of ability to get around their community and to access cultural and educational opportunities in their hometowns are the ones who move. Some of that movement, it could be argued, is natural; young people want to leave home and have a greater and broader experience.

There tends to be in-migration of family-aged adults, then you see an out-migration again beyond 65 and into 70. One could speculate, and I do not know that we can prove it, but once again it becomes the difficulty of being part of a community that does not have services that allow people to move around easily.

The Chairman: What do you think might be the cause of the long-term decline in intercity bus ridership?

[Translation]

Mr. Christian Fortin, Manager, Rural Lens, Rural Secretariat: For some 30 years now, there has been a steady decline in the population of various rural regions of this country. This decrease in population has had an impact on the use of public transportation services. There has also been an increase in the use or ownership of cars, which also has some impact on the use of public transportation. So one influences the other. This has been seen in Canada and in other industrialized countries.

The other aspect is that some people do not necessarily have access to a car. They must use public transportation or limit their travels. The more rural communities lose people, the harder it is to find solutions to the lack of public transportation. We wanted to highlight these situations. In fact, there's a direct link between the declining population in a region, and the use and frequency of public transportation.

We need to look at the role of public transportation in maintaining the standard of living of these communities.

[English]

The Chairman: Ms Mitchell, you said you could provide us access to the rural voice. Can you suggest ways we could get the views of the rural sector in regard to their transportation needs?

Ms Mitchell: We hold planned meetings in the community on an ongoing basis. We call those rural dialogues. The subject matter can often be directed to current issues. With respect to some of the dialogues, the communities themselves identify what issues they want to discuss in depth. In other cases, we bring a suggestion to them and have the workshops operate around that. We could certainly do some exploration around the rural dialogues.

Quand nous avons étudié les migrations, nous avons constaté que ce sont les jeunes qui n'ont pas la possibilité de se déplacer dans leur collectivité et de profiter des ouvertures culturelles et éducatives sur place qui s'en vont. On dira que c'est dans une certaine mesure naturelle, que les jeunes veulent partir chercher une expérience ailleurs.

Les personnes qui immigreront dans ces localités sont généralement des adultes qui peuvent avoir une famille, et ensuite on constate de nouveau un phénomène d'émigration chez les gens de plus de 65 ans ou 70 ans. Là encore, on peut imaginer, même si je ne suis pas sûre qu'on puisse le prouver, que cela vient de la difficulté d'évoluer dans une collectivité qui ne permet pas à ces personnes de se déplacer facilement.

La présidente: À votre avis, quelle pourrait être la cause du déclin de la fréquentation des autocars interurbains?

[Français]

M. Christian Fortin, gestionnaire, Lentille, Secrétariat rural: On assiste depuis une trentaine d'années à un déclin constant de la population rurale dans différentes régions du pays. Ce déclin de la population a un effet sur l'usage des modes de transport collectifs. On a aussi observé une augmentation de l'usage ou de la propriété d'automobiles qui affecte également, dans une certaine mesure, l'usage des modes de transport collectifs. Donc, l'un influence l'autre. On le constate au Canada comme on l'a constaté dans d'autres pays industrialisés.

L'autre facette de la dynamique, c'est qu'on retrouve une certaine population qui n'a pas nécessairement accès à une automobile. Ils doivent nécessairement utiliser le transport en commun ou limiter la circulation de leurs déplacements. Plus les collectivités rurales se trouvent dans une situation de déclin de leur population, plus il est difficile de trouver des solutions pour parer à l'absence de transport en commun. On voulait mettre en lumière ces situations. De fait, il y a un lien direct entre la décroissance de la population d'une région et l'usage et la fréquence du transport.

L'élément qu'on doit examiner est la place que prend le transport en commun dans le maintien de la viabilité de la qualité de vie de ces communautés.

[Traduction]

La présidente: Madame Mitchell, vous avez dit que vous pouviez nous donner accès à la voix rurale. Comment pourrions-nous d'après vous entendre la voix du secteur rural à propos de ses besoins en matière de transport?

Mme Mitchell: Nous tenons régulièrement des réunions dans la collectivité. Nous appelons cela des dialogues ruraux. Ils portent souvent sur l'actualité. Ce sont les gens de la localité qui choisissent dans certains cas les sujets à approfondir. Dans notre cas, nous leur proposons un sujet et nous tenons des ateliers de discussion. Nous pouvons certainement faire du travail dans le cadre de ces dialogues ruraux.

In addition, we invite elected representatives and would be happy to ensure that, when dialogues are occurring, members of the committee, and other senators, could be invited to observe.

The Chairman: We would appreciate observing the situation because we want to direct our questions to the users. We have met a lot of people, but we want to meet the users and know from them how they feel about it.

Senator Oliver: Your report is excellent because you gave us many statistics and much information that can certainly go into our report. I thank you for that. For instance, the OECD indicating that 31 per cent of Canadians live in rural areas. That is very helpful statistic. The fact that any place with a population of less than 10,000 indicates a rural community means that there are certainly a lot of us in that category. I was interested that you said North Hatley is a rural area. There are many people living in that range.

Canada is huge and geographically challenging. There are a number of remote communities, including many in the Far North, that do not have regular access by roads or rivers, et cetera. If we were to try to design a transportation program for those who are disabled, for the elderly, for children, et cetera, I cannot imagine how we could possibly have one national program for all.

Are you of the same mind? If so, what type of approach would you recommend this committee take to deal with the geographical differences that exist in Canada?

Ms Mitchell: It is amazing to realize that Canada is the most rural of the OECD countries. We do not always see ourselves that way. It is a huge challenge. The more we speak with rural Canadians, the more we get the impression that the heart of the solution probably lies with their capacity and their will to make their communities a better place to live. I am not sure that the solutions can emanate from bureaucratic offices in Ottawa or in the provinces. Rural Canadians need to look at their own situations. They need to see what their community assets are and whether a will and a capacity exists. They must identify to us, as government representatives, what we can do to support the solutions they find.

We have just returned from our second national rural conference in Charlottetown, P.E.I., from April 4 to 6. There has been a major change in rural Canadians since the Magog conference two years ago. There, people were rather cynical and said, "So what is government going to do for us?" This year, they were amazed to hear from each other good solutions and good, practical ways of revitalizing their communities. They took on their challenge and now look to government not as the ones who would fix it, but as the ones who would facilitate them in the solutions they find.

En outre, nous invitons des représentants élus et nous serions heureux de pouvoir inviter des membres du comité et d'autres sénateurs en tant qu'observateurs de ces dialogues.

La présidente: Nous serions heureux de pouvoir y assister car nous souhaitons pouvoir poser nos questions directement aux utilisateurs. Nous avons rencontré bien des gens, mais nous voudrions rencontrer les utilisateurs et avoir leur point de vue.

Le sénateur Oliver: Votre rapport est excellent, car vous nous donnez de nombreuses statistiques et informations que nous pourrons reprendre dans le nôtre. Je vous en remercie. Par exemple, l'OCDE mentionne que 31 p. 100 des Canadiens vivent en milieu rural. C'est une statistique très utile. Le fait que toute localité de moins de 10 000 habitants corresponde à une collectivité rurale montre que nous sommes très nombreux dans cette catégorie. J'ai appris avec intérêt que North Hatley était une zone rurale. Il n'y a plus beaucoup de personnes qui vivent dans ce contexte.

Le Canada est un pays immense avec d'énormes défis géographiques. Il y a une foule de collectivités éloignées, notamment dans le Grand Nord, qui n'ont pas de routes ou de rivières permettant un accès régulier, et cetera. Si nous devions élaborer un programme de transport pour toutes les personnes handicapées, les personnes âgées, les enfants, et cetera, je ne vois vraiment pas comment nous pourrions avoir un programme national pour tout le monde.

Êtes-vous de cet avis? Dans l'affirmative, que suggériez-vous au comité pour faire face à ces énormes différences géographiques au Canada?

Mme Mitchell: Il est stupéfiant de constater que le Canada est le plus rural des pays de l'OCDE. Nous ne nous imaginons pas toujours comme cela. C'est un énorme défi. Plus nous parlons avec des Canadiens ruraux, plus nous avons l'impression que la solution fondamentale, c'est dans leur volonté et leur capacité d'améliorer leur collectivité qu'on la trouvera. Je ne suis pas sûre que ce soit à Ottawa ou dans les provinces qu'on doive chercher les solutions. Il faut que les Canadiens ruraux se penchent sur leur propre situation, qu'ils fassent le point des actifs de leur collectivité et qu'ils déterminent s'ils ont la possibilité et les moyens de progresser. C'est à eux de nous dire, en tant que représentants du gouvernement, ce que nous pouvons faire pour les aider à mettre en oeuvre leurs propres solutions.

Nous revenons de notre deuxième conférence rurale nationale à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, qui s'est tenue du 4 au 6 avril. Le Canada rural a beaucoup changé depuis la conférence de Magog il y a deux ans. À cette époque-là, les gens étaient assez cyniques et disaient: «Et alors, qu'est-ce que le gouvernement fait pour nous?» Cette année, ils ont été sidérés par l'échange de bonnes solutions et de bonnes formules concrètes pour relancer leurs collectivités. Ils ont relevé leur défi et ils ne demandent plus au gouvernement maintenant de régler leurs problèmes, mais simplement de les aider à concrétiser les solutions qu'ils trouvent eux-mêmes.

That is very compatible with the bottom-up approach that the Rural Secretariat and Secretary of State Mitchell have taken. If we can formulate policies that will assist in supporting, then we can allow different solutions to be applied from the bottom up and we can facilitate that.

Senator Oliver: You told us about the pilot project on rural transportation, the Antigonish project, and you said that it was a failure, that it could not be made viable. What lessons did you learn from that?

Ms Mitchell: We learned that although the community had a desire and some services and options available to it, and was willing to try, pretty much on a volunteer basis, to pull together a project, when the plan was put into practice it did not meet the needs they thought it would meet or get the kind of financial support they needed, even though there was ridership. Therefore, it became nonviable. However, from that we learned that had we listened to that kind of advice and implemented a national policy costing millions of dollars, it would not have worked. If a small, locally based project, supported by people who really want it, does not work, at least we have learned that a national policy on the same premise would probably be doomed to failure.

Senator Oliver: Let us assume there was a bus service going in there. What is the best way to ensure that the fares the bus company would charge would be fair while ensuring a viable business, or should the state subsidize? Do we need subsidization in order to ensure that projects, such as that one that failed when people tried to devise their own scheme based upon their own contributions, succeed? They are still entitled to a transportation system.

Ms Mitchell: Yes. The long-term perspective might be different from the short-term one. Those are the kinds of questions that this committee and other policy makers need to consider.

Perhaps there is a need for subsidy for a service to get to a particular level as the economy of a particular community grows. At the same conference, we were talking to communities about how to retain and attract people to them. However, having people come to your community alone is not enough. There must be an economic base that can be grown, a quality of life, a cultural life and educational opportunities available.

When you look only at the one type of transportation it is hard to see whether a particular application will work. If you take the long-term view around all of those in trying to ensure that the community has the tools and growing capacity to take all of those into account, then transportation, because of other things that are happening, may reach that level of viability.

Senator Oliver: You introduced us to the white paper on rural transportation from England. Could you give us the Web site for that or tell us where we could get a copy of that very important report?

Ms Mitchell: Yes, we can get that to you.

C'est une démarche tout à fait compatible avec la démarche à partir de la base qu'ont suivie le Secrétariat rural et le secrétaire d'État, M. Mitchell. Si nous pouvons élaborer des politiques qui aideront les ruraux, nous pourrons apporter des solutions diverses à partir de la base et faciliter leur mise en oeuvre.

Le sénateur Oliver: Vous nous avez parlé de ce projet pilote sur le transport rural, le projet d'Antigonish, et vous nous avez dit que c'était un échec, qu'il ne pouvait pas être rentable. Quelles leçons en avez-vous tirées?

Mme Mitchell: Nous avons constaté que même si la collectivité en avait le souhait et si certains services et certaines options étaient disponibles, même si ces collectivités étaient prêtes à essayer essentiellement sur la base du volontariat de mettre sur pied un projet, le plan une fois mis sur pied ne répondait pas aux attentes ou qu'il n'y avait pas suffisamment d'aide financière même si la clientèle était là. Le plan s'est donc révélé non viable. Nous en avons cependant conclu que si nous avions écouté ce genre de conseil et mis en oeuvre une politique nationale coûtant des millions de dollars, elle n'aurait pas marché non plus. Si un petit projet local appuyé par une clientèle qui le désire vraiment ne fonctionne pas, nous en avons au moins conclu qu'une politique nationale reposant sur les mêmes principes serait aussi probablement vouée à l'échec.

Le sénateur Oliver: Imaginons qu'il y ait un service d'autocar. Quel serait le meilleur moyen de s'assurer que la compagnie pratique des tarifs équitables tout en restant rentable? Ou faudrait-il que l'État subventionne ces transports. Faut-il subventionner ces projets, des projets comme celui qui a échoué alors que c'était la population locale qui avait essayé de l'organiser avec ses propres ressources, pour qu'ils puissent réussir? Les gens ont tout de même droit à des transports.

Mme Mitchell: Oui. Les perspectives à long terme sont peut-être différentes de celles à court terme. C'est le genre de questions sur lesquelles votre comité et d'autres décideurs doivent se pencher.

Il faudrait peut-être subventionner le service jusqu'à un certain niveau de croissance de la collectivité en question. Lors de la même conférence, nous avons parlé avec les représentants de ces collectivités des moyens d'attirer et de retenir les gens. Mais il ne suffit pas de faire venir des gens. Il faut qu'il y ait une base économique à développer, une qualité de vie, une vie culturelle et des ouvertures sur la plan de l'éducation.

Si l'on ne considère qu'un seul type de transport, il est difficile de savoir ce qui va marcher. En revanche, si l'on a une vision à long terme et si l'on essaie de fournir à la collectivité les outils et la capacité de croissance en tenant compte de tous ces ingrédients, à ce moment-là les transports pourront peut-être devenir rentables grâce à tous les autres progrès qui se réaliseront en même temps.

Le sénateur Oliver: Vous nous avez fait découvrir le livre blanc sur le transport rural en Angleterre. Pourriez-vous nous donner le site Web ou nous dire où nous pourrions nous procurer un exemplaire de ce très important rapport?

Mme Mitchell: Certainement.

Senator Oliver: You also told us about the U.S. report concerning transportation issues in rural America for the 21st Century. Was that report put out in the last 12 months?

Ms Mitchell: The U.S. report came out in the winter of 2002. It is very current.

Senator Oliver: And the English report?

Ms Mitchell: They put their initiative in place in the year 2000, so it would have been since 2000.

Senator Oliver: Will you advise our research people as to where they can access those two reports, please.

Ms Mitchell: Absolutely.

Senator Callbeck: You spoke about the conferences and said that the people who participated stressed the importance of rural transportation. You have talked a lot about that in your brief. You mentioned the two projects that failed, to which Senator Oliver referred. You said that the need was there but that the projects were not viable.

Have you given any thought as to whether governments should be subsidizing?

Ms Mitchell: Our focus has been on recognizing that certain communities in the heartland and in northern and remote areas probably have a number of elements that are not sustainable without public support. I speculate that there are places in Canada where there is that need that on their own will not be able to find a supply of transportation unless it is treated as a public good, and therefore subsidized.

Senator Callbeck: Is that the case in the two projects to which you referred?

Ms Mitchell: I would not want to say today that those are areas that one would necessarily choose. There was a need described there. As to whether they are the most needy, due diligence would have to be done to learn what options Canada would have.

Senator Callbeck: With regard to the white paper in England, you mentioned the proposals made in it. They included promoting car pools, taxis and mini vans. You said that there are no statistics on that yet. How long has this proposal been in effect?

Ms Mitchell: The U.K. proposal was put through in 2000, so it is still relatively new. There is ongoing implementation of it. We cannot access any results yet. There probably is not a published evaluation at this point as to whether it actually worked. Those were certainly the proposals of what they thought could become part of their solutions.

Senator Callbeck: If government were to deregulate, are there a number of places where the private sector would step in and provide minivans or some other type of transportation, in your opinion?

Ms Mitchell: That is not something I could substantiate with the work that we do.

Le sénateur Oliver: Vous nous avez aussi parlé d'un rapport américain sur les problèmes de transport dans l'Amérique rurale au XXI^e siècle. Il a été publié au cours des 12 derniers mois?

Mme Mitchell: Le rapport américain a été publié durant l'hiver 2002. Il est tout récent.

Le sénateur Oliver: Le rapport britannique?

Mme Mitchell: Ils ont mis sur pied leur initiative en 2000, donc c'est depuis 2000.

Le sénateur Oliver: Pourriez-vous dire à nos attachés de recherche où ils peuvent se procurer ces rapports?

Mme Mitchell: Certainement.

Le sénateur Callbeck: Vous avez parlé des conférences et dit que les personnes qui y participent insistent sur l'importance des transports ruraux. Vous en parlez en abondance dans votre mémoire. Vous avez parlé de deux projets qui ont échoué, et auxquels le sénateur Oliver a fait allusion. Vous avez dit qu'il y avait un besoin mais que ces projets n'étaient pas viables.

Vous êtes-vous demandé si les gouvernements devraient subventionner ces secteurs?

Mme Mitchell: Nous avons surtout constaté que certaines collectivités éloignées du Nord présentent probablement certaines caractéristiques qui font qu'il n'est pas possible d'avoir de tels transports sans une aide publique. J'imagine qu'il y a au Canada des régions qui ont ce besoin mais qui n'ont pas les moyens d'assurer leur transport sauf si ces transports sont considérés comme un bien public et par conséquent subventionnés.

Le sénateur Callbeck: Est-ce le cas dans les deux projets que vous avez cités?

Mme Mitchell: Je ne voudrais pas dire aujourd'hui que ce serait forcément les régions que nous choisirions. Il y a un besoin qui est décrit. Quant à savoir s'il est prioritaire, il faudrait examiner le dossier pour déterminer les options du Canada.

Le sénateur Callbeck: Vous avez mentionné les propositions contenues dans le livre blanc anglais. Elles incluent la promotion du voiturage, des taxis et des minibus. Vous avez dit qu'il n'y a toujours pas de statistiques. À quand remonte cette proposition?

Mme Mitchell: La proposition britannique remonte à l'an 2000, elle est donc relativement nouvelle. La phase d'application n'est pas terminée. Il est trop tôt pour avoir des résultats. Il est probable qu'il n'y a pas encore d'évaluation publiée des résultats. C'était les propositions qui leur semblaient pouvoir aboutir à des solutions.

Le sénateur Callbeck: Si le gouvernement optait pour la déréglementation, y a-t-il un certain nombre de services que pourrait assurer le secteur privé avec des minibus ou d'autres véhicules de transport, à votre avis?

Mme Mitchell: Le travail que nous faisons ne me permet pas de vous répondre.

Senator Forrestall: If I may ask a couple of questions for clarification. How much funding do you get annually and where do you get it?

Ms Mitchell: We are part of the federal government; we are part of Agriculture Canada. We are funded through Agriculture Canada and through the Canadian Rural Partnership, which was a specific program, at \$20 million for four years. It has subsequently been renewed for this fiscal year at \$11 million.

Senator Forrestall: What are you going to do for us for \$31 million?

Ms Mitchell: I would have to say that \$20 million of that amount is spent. This year, we will work with other federal departments to try to ensure that they understand the challenge that rural Canadians have; that as they provide new policies, new programs and new services, they take rural Canada into account.

I will give you a concrete example. Two years ago the Treasury Board Canada put in place Service Canada to provide access to government services for all Canadians. They did that on a pilot project basis. In the last budget, the funding for this forthcoming year was cut. In cutting that service, we observed that the proposal was that if you had a centre that had high-volume traffic you would be able to maintain that centre.

We said to the people making those decisions that it would probably result in an inordinate hit on rural Canada because there are fewer people in rural Canada and they are more widely distributed. We told them that rural Canada would be harmed, more rural Canadian offices that support our services will be closed. In fact, that was the proposal.

If there are two centres in Toronto, to access a centre you can get on the subway and go in any direction for the same cost and distance. A rural Canadian does not have that option.

We were able to influence that decision, and we now have 122 of the approximately 280 centres that will come out of the decisions that were made in the reorganization of delivery of service to Canadians. We have 40 per cent of the services across Canada in rural Canada and at least 30 per cent in each province. That way we were able to influence what happens to rural Canada by the decisions that are made in good faith.

There are the rural dialogues, talking to Canadians in rural Canada, and letting them understand that they have a voice and that it matters when programs are put together.

We have rural teams across Canada in each province that work with their provincial counterparts and federal departments, and we are speaking in many cases of 15 to 30 departments, all of whom effect delivery in any given province. We want to be sure that they coordinate their activities, understand what goes on in rural Canada, and can optimize what the federal government produces on behalf of rural Canadians.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais demander une ou deux petites précisions. Quel est votre financement annuel et qui vous le donne?

Mme Mitchell: Nous sommes un organisme du gouvernement fédéral; nous faisons partie d'Agriculture Canada. Nous sommes financés par Agriculture Canada et par le Partenariat rural canadien, programme spécifique de 20 millions de dollars sur quatre années. Il a été renouvelé pour cette année financière pour 11 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall: Qu'est-ce que vous allez faire pour nous pour 31 millions de dollars?

Mme Mitchell: Je dois dire que les 20 millions ont déjà été dépensés. Cette année, nous travaillerons avec d'autres ministères fédéraux pour veiller à ce qu'ils comprennent les problèmes des Canadiens ruraux; pour veiller à ce que dans leurs nouvelles politiques, leurs nouveaux programmes et leurs nouveaux services ils prennent en compte le Canada rural.

Permettez-moi de vous donner un exemple concret. Il y a deux ans le Conseil du Trésor a créé Services Canada pour offrir à tous les Canadiens un accès aux services du gouvernement. C'était un projet pilote. Dans le dernier budget, le financement pour cette année a été coupé. En coupant ce service, nous avons remarqué qu'en vertu de la proposition qui avait été faite, si vous aviez un centre avec beaucoup de volume d'appels, votre centre pouvait être maintenu.

Nous avons dit aux responsables de ces décisions que cela aurait probablement pour conséquence de toucher de manière excessive le Canada rural car il y a moins de gens dans le Canada rural et ils sont beaucoup plus épargnés. Nous leur avons dit que le Canada rural serait touché, qu'un plus grand nombre de bureaux canadiens ruraux qui soutiennent nos services seraient fermés. C'était la proposition.

S'il y a deux centres à Toronto, pour accéder à un centre vous pouvez prendre le métro et quelle que soit la direction ou la distance, ça coûte la même chose. Le Canadien rural n'a pas ce choix.

Nous avons réussi à les faire changer d'avis, et 122 des 280 centres ne seront plus touchés par leur décision de réorganisation de la prestation de services aux Canadiens. Quarante pour cent des services offerts au Canada le sont dans le Canada rural et au moins 30 p. 100 dans chaque province. Nous sommes arrivés à les faire revenir sur leur décision, prise en toute bonne foi, pour épargner le Canada rural.

Il y a les dialogues ruraux, le dialogue avec les Canadiens ruraux qui leur fait comprendre qu'ils sont écoutés et qu'ils sont pris en compte lors de l'élaboration des programmes.

Nous avons des équipes rurales dans chaque province qui travaillent avec leurs homologues provinciaux et les ministères fédéraux, et très souvent il nous arrive d'être en contact avec 15 ou 30 ministères responsables des prestations de services au niveau provincial. Nous voulons nous assurer qu'ils coordonnent leurs activités, comprennent la situation du Canada rural et optimisent les produits du gouvernement fédéral pour les Canadiens ruraux.

That is the work that we will do. It is coordination. We have a pilot program or rural development initiative, but it is a small part. It lets our people go to the table and lever other monies from the private sector and other government departments so that communities can propose and invent solutions at the local level, such as the ones I spoke about that took place on the transportation side. That is what we do for the money that we get.

Senator Forrestall: With all due respect, I was born on a farm, and I live in a place called Musquodoboit Harbour, a blossoming urban centre 50 kilometres east of Halifax. I have never heard of you. We do not have any real problems in the pleasant area in which I live, for which I am grateful.

We have specific and very real problems the minister has asked us to deal with on the question of transportation, a major part of which is accessibility and availability. You mentioned the possibility, and obviously there has been some discussion or there are some examples — if there are, I would appreciate you letting us know about them — of shifting to local governments. First, what would you describe as local government, provincial or municipal?

Ms Mitchell: It would be local governments at the municipal level and with citizen involvement. The U.K. and U.S. examples talked about local governments. Our work is often through rural development agencies on the ground that are there working everyday with people to mobilize community assets, ensure that people know how to get together and make communal decisions, understand what kind of issues are important to everyone — and they can be quite effective in understanding what is really important to that community and ensuring that there is support for the projects that are brought forward.

Senator Forrestall: When you referred to diverting fuel taxes, were you suggesting half of it? That is what I interpreted you to say: Take it out of one hand and put it in another.

Ms Mitchell: It is not our policy to say that the government should fund in certain ways, through fuel taxes or otherwise. I could not give you an opinion on that.

Senator Forrestall: That is fair enough. Good luck with your work. I think we should have waited until you were finished and then called you. I am sure you will have a great number of ideas for us then.

Senator Gustafson: You may find my comments too fiercely rural, but that is where I come from.

According to the last report I received from Statistics Canada, we are the most urbanized country in the world. The fisheries, the lumber, the resources, the gas and oil, the agriculture, grains and

C'est ça notre travail. C'est un travail de coordination. Nous avons un programme pilote ou l'initiative de développement rural, mais ce n'est qu'un petit aspect. Il nous permet de faire asseoir nos représentants aux tables de négociation et de recueillir de l'argent supplémentaire auprès du secteur privé et des autres ministères gouvernementaux afin que les collectivités puissent proposer et inventer des solutions au niveau local, comme celles dont je vous ai parlé à propos des transports. C'est ce que nous faisons avec l'argent qu'on nous donne.

Le sénateur Forrestall: Sauf votre respect, je suis né sur une ferme, et j'habite un endroit qui s'appelle Musquodoboit Harbour, un centre urbain dynamique à 50 kilomètres à l'est de Halifax. Je n'ai jamais entendu parler de vous. Nous n'avons pas de vrais problèmes dans l'agréable région où j'habite et j'en suis fort content.

Par contre, nous avons des problèmes très réels au niveau des transports sur lesquels le ministre nous a demandé de nous pencher, tout particulièrement en ce qui concerne l'accessibilité et la disponibilité. Vous avez parlé de la possibilité, et de toute évidence il a dû y avoir des discussions ou il y a des exemples — s'il y en a, je vous saurais gré de me les faire connaître — d'en confier la solution aux gouvernements locaux. Premièrement, qu'entendez-vous par gouvernement local, provincial ou municipal?

Mme Mitchell: Les gouvernements locaux au niveau municipal avec participation des citoyens. Les exemples britanniques et américains parlent de gouvernements locaux. Notre travail se fait souvent par l'intermédiaire des agences de développement rural étant donné qu'ils travaillent quotidiennement avec la population pour mobiliser les ressources communautaires, s'assurer que la population apprenne à travailler ensemble et à prendre des décisions communes, comprendre quels genres de problèmes sont importants pour tout le monde — et ils peuvent être très efficaces au niveau de la compréhension de ce qui est réellement important pour la collectivité et s'assurer de la présence d'un soutien pour les projets proposés.

Le sénateur Forrestall: Quand vous avez parlé d'une partie de la taxe sur les carburants, est-ce que vous en suggériez la moitié? C'est comme cela que je l'ai compris quand vous avez dit: prendre cet argent d'une main pour la mettre dans l'autre.

Mme Mitchell: Nous n'avons pas pour rôle de conseiller au gouvernement certaines méthodes de financement, par les taxes sur les carburants ou autre chose. Je ne pourrais pas vous donner d'avis sur ce point.

Le sénateur Forrestall: D'accord. Bonne chance dans votre travail. Nous aurions dû attendre que vous ayez fini avant de vous faire venir. Je suis certain que vous aurez beaucoup d'idées à nous transmettre.

Le sénateur Gustafson: Vous trouverez peut-être mes commentaires à connotation beaucoup trop rurale, mais c'est de là que je viens.

D'après le dernier rapport que j'ai reçu de Statistique Canada, nous sommes le pays le plus urbanisé du monde. Les pêches, le bois, les ressources, le gaz et le pétrole, l'agriculture, les céréales et

oilseeds, potash and mining, all come out of rural Canada. Has anyone ever considered leaving some of that wealth there instead of dragging it into a central situation and then using a very expensive method of finding a way to redevelop rural Canada? If we discovered the art of that process, we would have the question answered. There would be adequate funds for transportation, roads, et cetera, and the fuel tax that the senator mentioned is a big one. Little of that goes back into road building. Some of the provinces have been fortunate enough to have sufficient income to build good roads, whereas others have not been so lucky. Saskatchewan, for instance, has about as many miles of road as the rest of Canada put together. It is an impossible task to hold the provincial government responsible for that kind of expenditure when the resources are not there. I lay that out for your perusal and to help you report your findings.

On the other hand, many of our rural areas have not had bus service for 20 years. In other areas, there was service because the bus was going through from Saskatoon to Regina, for example, and it would pick up anyone along the way. If you were off the mainline, however, you were out of luck. Certainly, if something positive could be done in that area, it would be beneficial.

Ms Mitchell: Thank you for the enthusiasm about rural Canada; it is helpful. We have done a fair amount of research recently to try to have not only rural Canadians but also urban Canadians understand how interrelated our economies are. Yes, you are right, senator, 24 per cent of Canada's GDP actually comes out of rural Canada, and 40 per cent of our trade comes out of rural Canada. When we look at that richness and wealth creation, we look on the other hand at the fact that jobs are not commensurately growing with the value of the GDP that comes out of rural Canada. Rural Canada continues to contribute to the economy, but it is not receiving its benefit from growth in jobs. If you do not have that personal economic base, then it is difficult to see that people will stay in rural Canada.

The economy of rural Canada is resource-based and that will not leave our economy for a long time. It is still strategically important to Canada. We are looking to find ways to help communities understand whether they have ways of dealing with bringing jobs back into rural Canada around the resource-based industries and into the new knowledge-based economy. If they work at the margins of those and continue to contribute to the innovativeness of the resource-based industries, there may be room for growth.

If our farming communities, for example, move into higher value production or into niche markets in Canada through the agricultural policy framework that is able to situate itself differently, then the community around the agricultural economy will be better off and there will be more jobs — there will be at least a commensurate number of jobs. Those are the kinds of issues we are trying to understand through research.

les oléagineux, la potasse et les ressources minières, tout cela vient du Canada rural. Quelqu'un n'a-t-il jamais pensé à laisser une partie de cette richesse sur place plutôt que de tout regrouper au centre puis de recourir à des méthodes très onéreuses pour redévelopper le Canada rural? Si nous découvrions la méthode pour y arriver, nous aurions la réponse à la question. Il y aurait suffisamment de fonds pour les transports, la voirie, et cetera, et la taxe sur les carburants mentionnée par le sénateur est un aspect très important. Une toute petite partie de cette taxe sert à l'infrastructure routière. Certaines provinces ont la chance d'avoir suffisamment de revenus pour construire de bonnes routes, alors que d'autres ne sont pas aussi chanceuses. La Saskatchewan, par exemple, a pratiquement autant de milles de route que le reste du Canada mis ensemble. Il est impossible de rendre le gouvernement provincial responsable de ce genre de dépenses quand il n'en a pas les ressources. Je vous le dis pour que vous y réfléchissiez et que vous l'intégriez dans votre rapport.

En revanche, nombre de nos régions rurales n'ont plus de services d'autocar depuis 20 ans. Dans d'autres régions, il y avait un service parce que l'autocar reliait Saskatoon à Regina, par exemple, et il ramassait qui le voulait le long de la route. Par contre, si vous étiez à l'écart de cette route principale, c'était tant pis pour vous. Il est certain que si on pouvait faire quelque chose de positif dans ce domaine, ce serait tout bénéfice.

Mme Mitchell: Merci de votre enthousiasme pour le Canada rural; cela nous aide. Nous avons fait dernièrement pas mal de recherche pour essayer de faire comprendre non seulement aux Canadiens ruraux mais aux Canadiens urbains à quel point nos économies sont interrelées. Oui, vous avez raison, sénateur, le Canada rural compte actuellement pour 24 p. 100 de notre PIB et il compte aussi pour 40 p. 100 de nos échanges commerciaux. Malgré cette richesse, cette création de richesse, on voit que les emplois créés ne sont pas proportionnels à la valeur du PIB dégagé par le Canada rural. Le Canada rural continue à contribuer à l'économie, mais il n'en recueille pas les bénéfices sur le plan de l'emploi. En l'absence de cette base économique personnelle, il est difficile d'envisager que la population reste dans le Canada rural.

L'économie du Canada rural est fondée sur les ressources et cela restera une réalité économique encore longtemps. C'est une réalité qui a une importance encore stratégique pour le Canada. Nous essayons de trouver des moyens d'aider les collectivités à comprendre qu'il y a des moyens de faire revenir les emplois dans le Canada rural autour des industries axées sur les ressources et dans la nouvelle économie axée sur le savoir. Si ces collectivités travaillent à la marge et continuent de contribuer aux innovations des industries axées sur les ressources, il y aura peut-être place pour la croissance.

Si nos collectivités agricoles, par exemple, se lancent dans des productions à valeur plus élevée ou dans des marchés bien définis au Canada dans le contexte d'une politique agricole positionnée différemment, la situation des collectivités du monde agricole s'améliorera et il y aura plus d'emplois — tout au moins il y aura création d'emplois en conséquence. C'est le genre de questions sur lesquelles nous nous penchons dans nos recherches.

Senator Gustafson: When I was first elected, I, single-handedly — although some would question that — saved the railroad, but I should not have, for political reasons. At a meeting of farmers, the grain companies said that if the railroad continues they would keep the grain elevators. The elevator companies said that if the railroads stayed, they would keep the elevators. I remember we were giving speeches and Mr. Ralph Goodale was there. I think I defeated him on the basis of that meeting, but the whole outcome was such that if the people did not support the town, it would be gone. Well, that town went.

That is the importance of the point you make, Ms Mitchell. There are certain communities that will build if they have the vision. There has to be a joint vision of government, of industry and of the community. I welcome your suggestion in that regard for the various communities.

The Chairman: Thank you, Ms Mitchell and Mr. Fortin. We have appreciated discussing these matters with you today.

[*Translation*]

Welcome, Mr. Maheux. You are the Vice-President of Autobus Maheux. You have distributed your text, and we look forward to hearing from you. You have the floor.

Mr. Pierre Maheux, Vice-President, Autobus Maheux: Since my two colleagues and I are from a remote rural region, we took care to highlight on the map the Abitibi-Témiscamingue region, where our company is located, and the communities it serves in Val-d'Or and Rouyn-Noranda, compared to services on the Ontario side, North Bay, New Liskeard, Kirkland Lake and Timmins.

The red lines show our intercity transportation services. The blue squares are the places where we have service centres. The dotted lines, show the other carriers with which we work. The map is not drawn to scale. We are on a direct line from Montreal, Toronto and Saguenay-Lac-Saint-Jean, up to Chibougamau.

You have been given a folder which contains a promotional brochure that gives you some idea about our services, vehicles and facilities. It also contains the text of my remarks today. You will find the schedules of our intercity transportation routes, and a map identical to the one we have here.

I attended your committee's hearings in Montreal. There were some questions about fares. I decided to attach a list of some fares in order to compare the cost per kilometre of this type of intercity service in the country.

We are pleased to tell you that the fact that we serve a region, deal with our clients, experience with them various serious problems, and take into account the profitability dilemma, enables us to have some knowledge about the situation. This is

Le sénateur Gustafson: Quand j'ai été élu une première fois, j'ai réussi tout seul — certains ne seront peut-être pas d'accord — à sauver le chemin de fer alors que je ne l'aurais pas dû pour des raisons politiques. Lors d'une réunion d'agriculteurs, les compagnies céréaliers ont dit que si le chemin de fer restait, les silos à grains resteraient. Les propriétaires des silos ont dit que si les chemins de fer restaient, les silos resteraient. Je me souviens que nous faisions des discours et que M. Ralph Goodale était là. Je crois que je l'ai battu grâce à cette réunion, mais les conséquences étaient telles que si les gens n'avaient pas soutenu la ville, tout aurait disparu. La ville a fait ce qu'il fallait.

C'est ça qui est important dans ce que vous dites, madame Mitchell. À condition d'avoir une vision, certaines collectivités ne disparaîtront jamais. Il faut qu'il y ait une vision commune du gouvernement, de l'industrie et de la collectivité. Je vous remercie donc de votre suggestion pour toutes ces collectivités.

La présidente: Merci, madame Mitchell et monsieur Fortin. Discuter de ces questions avec vous aujourd'hui nous a beaucoup instruits.

[*Français*]

Bienvenue monsieur Maheux. Vous êtes le vice-président d'Autobus Maheux. Vous avez distribué votre document et nous vous écouterons avec plaisir. La parole est à vous.

M. Pierre Maheux, vice-président, Autobus Maheux: Comme mes deux acolytes et moi venons d'une région éloignée ou rurale, nous avons pris soin de bien encadrer sur la carte l'Abitibi-Témiscamingue où est située notre entreprise, ainsi que la population qu'elle dessert, dans les secteurs de Val-d'Or et Rouyn-Noranda, et en relation aux services du côté ontarien, North Bay, New Liskeard, Kirkland Lake et Timmins.

Les tracés en rouge sont les routes que nous desservons en transport interurbain. Les carrés bleus sont les endroits où nous avons des centres de services. Les pointillés indiquent les autres transporteurs avec qui nous sommes en transfert. Ce n'est fait à l'échelle. On est en ligne directe sur Montréal, sur Toronto et sur le Saguenay-Lac-Saint-Jean, jusqu'à Chibougamau.

Vous avez entre les mains un porte-document dans lequel vous trouverez un dépliant promotionnel qui vous donne une idée des services, des véhicules et des installations. Vous trouvez également le texte dont je vais me servir aujourd'hui. Vous trouverez des horaires de routes que nous desservons en transport interurbain, et une carte qui est la réplique identique de celle que nous avons devant nous.

J'ai assisté à la journée d'audiences de votre comité à Montréal. Il y avait eu des questions sur les tarifs. J'ai cru bon de joindre une liste de certains tarifs pour pouvoir comparer le coût au kilomètre d'un tel service interurbain au pays.

Nous sommes heureux de vous dire que desservir un territoire, côtoyer la clientèle, vivre avec elle la problématique du service, et réfléchir au dilemme de la rentabilité n'est pas sans nous permettre d'avoir une certaine connaissance de l'état de la

not a comprehensive brief, but rather some speaking notes. In the weeks ahead, we may have an opportunity to present a full brief to complete our presentation and answer your questions.

In 1958, our company got the first school bus in Saint-Rose-de-Poulariès, a little village north of Rouyn-Noranda. In the 1960s, the father and son developed the company by adding a few school buses. In 1976 and in 1979, my brother Roger and his wife invested in the company and developed a fleet in the La Sarre area. In the 1980s, my brother Marc-André and I joined Roger in expanding to Rouyn-Noranda, and the following year, to Val-d'Or. In 1991, we got an urban transportation contract in Rouyn-Noranda.

One of the incidents that affected us was a major fire at the garage in La Sarre. Over the years, we have made some purchases, particularly school buses, with charter licenses.

We have also done some mining transportation. This involves transportation for the employees of mining companies between the mines site and the neighbouring residences. Over the years, the new generation has joined the company, Roger's children, Sylvie and Dominique.

In 1992, the Transport Commission gave us some additional service points. We already had charter licenses for the main cities in the region. In 1992, we got some service points including most of the communities in the Abitibi-Témiscamingue region.

In 1994, we got the Abitibi-Témiscamingue intercity network from the Quebec Transport Commission. This network belonged formerly to the Voyageur company.

We have office and garage facilities in La Sarre, Rouyn-Noranda and Val-d'Or. We also have a family garage in Sainte-Rose-de-Poulariès. We also have another garage for our fleet of school buses in Malartic. We have two terminals for our fleet, one in Rouyn-Noranda, and one in Val-d'Or. The promotional brochure contains some photos of the terminal in Rouyn-Noranda. These are paratransit terminals.

In 1996-1997, when the office for disabled persons did a study on the accessibility of terminals, there were four accessible terminals in Quebec, two of which were in Abitibi.

Over the years, we have continued to invest to improve infrastructures and buildings, to buy new vehicles, to get new terminals, new garages and more functional, efficient offices.

We support the community. Every year, we get thousands of requests, and the Maheux family supports hundreds of organizations at a cost of some \$20,000 a year, either in cash or services. Our staff is involved and dedicated: most of our directors, assistants, dispatchers and foremen have been with us for 15 or 20 years.

situation. Ce n'est pas un mémoire exhaustif mais bien un aide-mémoire aux fins de la présentation. Dans les semaines qui viennent, nous aurons peut-être l'occasion de présenter le texte d'un vrai mémoire pour compléter notre présentation et la réponse à vos questions.

En 1958, notre entreprise a obtenu un premier autobus scolaire, à Sainte-Rose-de-Poulariès, un petit village qui est situé au nord de Rouyn-Noranda. Dans les années 1960, père et fils ont développé l'entreprise en ajoutant quelques autobus scolaires. En 1976 et en 1979, mon frère Roger et son épouse ont investi dans la compagnie et on a développé une flotte dans le secteur de La Sarre. Dans les années 1980, mon frère Marc-André et moi nous sommes joints à Roger pour l'expansion à Rouyn-Noranda et l'année suivante à Val-d'Or. En 1991, on a obtenu un contrat de transport urbain à Rouyn-Noranda.

Parmi les événements qui nous ont affectés, nous avons eu un incendie majeur au garage de La Sarre. Au fil des ans, on a fait différentes acquisitions, principalement des acquisitions de transport scolaire avec des permis nolisés.

On a fait aussi du transport minier. Il s'agit du transport du personnel des compagnies minières entre le site minier et les résidences avoisinantes. Au fil des ans, s'est jointe une relève qui sont les enfants de Roger, Sylvie et Dominique.

En 1992, la Commission du transport nous a accordé des points de services complémentaires. On détenait déjà des permis de nolisé pour les principales villes de la région. En 1992, on a obtenu les points de service qui comprenaient la grande majorité des localités de l'Abitibi-Témiscamingue.

En 1994, nous avons obtenu auprès de la Commission du transport du Québec le réseau interurbain de l'Abitibi-Témiscamingue. Ce réseau relevait auparavant de la compagnie Voyageur.

On a des installations de bureau et de garage à La Sarre, Rouyn-Noranda et Val-d'Or. On a aussi le garage familial à Sainte-Rose-de-Poulariès. On a aussi un autre garage pour la flotte scolaire à Malartic. On a deux terminus pour notre flotte, un à Rouyn-Noranda et un à Val-d'Or. Vous avez une petite idée de celui de Rouyn-Noranda sur les photos du dépliant promotionnel. Ce sont des terminus adaptés.

En 1996-1997, lorsque l'Office des personnes handicapées avait fait un relevé de l'accessibilité des terminus, il y avait déjà quatre terminus accessibles au Québec, dont deux en Abitibi.

Au fil des ans, on a continué à faire des investissements pour améliorer les infrastructures et les bâtiments, pour l'achat de nouveaux véhicules, pour avoir des nouveaux terminus, des nouveaux garages et des bureaux plus fonctionnels et plus efficaces.

On appuie la communauté. À chaque année, des milliers de sollicitations nous parviennent et la famille Maheux supporte des centaines d'organisme au coût de 20 000 \$ environ par année, soit en argent ou en services. Le personnel est impliqué et dédié: nos directeurs, nos adjoints, nos répartiteurs et nos contremaîtres sont, dans la majorité des cas, avec nous depuis 15 ou 20 ans.

Volunteer work is one of the characteristics of the managers of the company of which I am part. At the beginning of the 1980s, my brother Roger chaired the Quebec Bus Owners Association; my brother Marc-André is currently a member of the finance committee of this association, the QBOA, and I have been a director of the QBOA since 1985, that is 17 years. I was the President for two years. Since that time I have been in charge of the fate of the school transportation at the QBOA, and I am still the Vice-President of the QBOA.

I am also a member of the Foundation of the University of Abitibi-Témiscamingue and a member of the audit committee of a caisse populaire. I volunteer with a minor hockey team. I am also a member of dozens of organizations and honorary president of the Rouyn-Noranda Wine and Regional Food Fair. I would like to invite you to come to this event on May 3 and 4 in Rouyn-Noranda.

At the moment, Autobus Maheux has about 200 employees. We have 135 vehicles, six workshops and warehouses, three office sites, two terminals, and close to 30 agencies exclusive to our network. We provide school transportation for four school boards, and therefore for dozens of directors, some 50 elected officials, about 100 school principals and for thousands of school children every day.

We provide local and regional transportation services on school buses, chartered transportation in buses, which is by far the area or the market that has developed the most in recent years or that is the most used. Of course, these charters include all types of sports, cultural and other groups. Our charter services are used by our Aboriginal clients that we value particularly.

You cannot see it on the map, but the Amos-Matagami route goes as far as Radisson-James Bay and the Hydro-Québec project there.

We have been providing urban transportation services within Rouyn-Noranda for 22 years, and since 1991, we have a subcontract with the city. We operate two vehicles. It is a small fleet, but we transport some 80,000 passengers a year. Intercity transportation alone accounts for half of our activities, which were the subject of quite a process in Abitibi-Témiscamingue in 1993-1994. In two months of public hearings, we made the headlines almost every evening, and in the end, Autobus Maheux got a licence. The cornerstone of the debate and the main argument put forward by the regional development board, which you heard from in Montreal last February, was specifically the issue of cross-subsidization.

The existing carrier had been authorized to keep the main route and get rid of the routes that were not cost-effective. However, he did not meet the deadlines, and lost the licence. The commission held hearings to award these licences, and we got them, with a commitment and obligation to operate a number of unprofitable regional routes with financial support from the main Abitibi-Montreal route. The main route is therefore Rouyn-Noranda-Val-d'Or and from the Laurentians to Montreal. We have six

Le bénévolat est une des caractéristiques des dirigeants de l'entreprise dont je fais parti. Au début des années 80, mon frère Roger a présidé l'Association des propriétaires d'autobus du Québec; mon frère Marc-André est actuellement membre du comité des finances de cette Association, l'APAQ et je suis administrateur de l'APAQ depuis 1985, c'est-à-dire depuis 17 ans. J'ai été président deux ans. Je dirige les destinés du transport scolaire à l'APAQ depuis ce temps, et je suis toujours vice-président de l'APAQ.

Je suis également membre de la Fondation de l'Université de l'Abitibi-Témiscamingue et je suis membre du Conseil de vérification d'une caisse populaire. Je fais du bénévolat auprès d'une équipe de hockey mineur. Je suis aussi membre de dizaines d'organismes et je suis président d'honneur du Salon des vins et des saveurs régionales de Rouyn-Noranda. Je vous y invite les 3 et 4 mai à Rouyn-Noranda.

À l'heure actuelle, Autobus Maheux compte près de 200 employés. Nous possédons 135 véhicules, six ateliers et entrepôts, trois sites de bureaux, deux terminus et près d'une trentaine d'agences exclusives à notre réseau. Nous effectuons du transport scolaire pour quatre commissions scolaires, et donc pour des dizaines de dirigeants, pour une cinquantaine d'élus, pour une centaine de directeurs d'écoles et pour des milliers d'élèves tous les jours.

Nous effectuons du transport nolisé local et régional en autobus scolaire, du transport nolisé en autocar qui, de loin, est le domaine ou le marché qui s'est le plus développé dans les dernières années ou qui est le plus utilisé. Il y a, bien sûr, dans ces voyages nolisés toutes les catégories de groupes sportifs, culturels et autres. Au niveau du voyage nolisé, la clientèle autochtone est particulièrement importante pour nous.

On ne le voit pas sur la carte devant vous, mais la route Amos-Matagami monte jusqu'à Radisson-Baie de James et les travaux d'Hydro-Québec que vous connaissez.

Nous effectuons du transport urbain à l'intérieur de la ville de Rouyn-Noranda depuis 22 ans, et depuis 1991 nous sommes en sous-contrat pour la ville. Nous opérons deux véhicules. C'est une petite flotte mais nous transportons environ 80 000 passagers par année. Le transport interurbain représente à lui seul la moitié de nos activités et cela a fait l'objet de toute un processus en Abitibi-Témiscamingue en 1993-1994. Sur deux mois d'audiences publiques, on a fait les manchettes à peu près tous les soirs et cela s'est terminé par l'obtention de permis par Autobus Maheux. La pierre angulaire du débat et l'objet principal de l'argumentation du Conseil régional de développement que vous avez entendu à Montréal en février dernier, était justement la question de l'interfinancement.

Le transporteur en place avait été autorisé à garder la ligne principale et à se défaire des lignes déficitaires. Toutefois, il n'a pas respecté les délais et il a perdu le permis. La commission a tenu des audiences pour attribuer ces permis et nous les avons obtenus, avec l'engagement et l'obligation d'opérer plusieurs trajets régionaux déficitaires soutenus financièrement par la principale ligne Abitibi-Montréal. La principale ligne est donc Rouyn-Noranda-Val-d'Or et les Laurentides vers Montréal. Tous

departures every day, three in one direction, and three in the other. This is the main route, which serves some 50,000 passengers a year.

We operate this main route with permission to operate the following routes shown on the list: Rouyn-Noranda, La Sarre (in one direction in the morning and in the other in the evening); Rouyn-Noranda-Témiscamingue-North Bay, the entire Témiscamingue region, from the centre of Ville-Marie to North Bay, with transfers to Guelph and Ontario-Hartland, which serves the entire northern regions; the round trip Val-d'Or-Amos route and the round trip Val-d'Or-Matagami route; Val-d'Or-Rouyn-Noranda, a local service every day; Amos-Rivière-Héva, with fairly numerous transfers to other vehicles; and Val-d'Or-Chibougamau, which is a transfer with Intercar that bought the Chibougamau-Saint-Phillisien route. We have connections with this company.

To our knowledge, Autobus Maheux is the only bus company in Canada with intercity licences, with conditional links between them. In other words, cross-subsidization is mandatory as regards the Quebec Transportation Commission. We cannot intervene, interrupt or change anything without calling into question other licences. Other companies do cross-subsidization as well.

With the authorization of the Quebec Transport Commission, two regional routes have recently been abandoned: in 2000, Rouyn-Noranda-Kirkland Lake, which made it possible to avoid going to North Bay before heading north again, because it was not very busy, and also the La Sarre-Amos route. On the map, this route is shown in blue, because there has been no service there since last year. We received authorization from the Transport Commission to stop the service in 2000, but since we have trouble discontinuing service to our customers, it took us a year to actually end this service.

In order to operate this network, Autobus Maheux has a staff of 27 drivers, with 14 buses, and offers at least 24 departures every day of the week. Two drivers are assigned permanently to the Montreal route alone, and more are added during the Christmas holidays and in the summer.

Like all intercity carriers in Quebec, we offer discounts to many of our customers. The reductions may be as much as 25, 30 or 50 per cent. We also have an agreement with the office of disabled persons under which escorts required by disabled people, travel free of charge.

We are among the pioneers who established an accessible bus system. In Abitibi or Montreal, people can reserve travel on a bus equipped with an elevator. In view of the distance, this service is not used by the disabled a great deal, but we have the equipment, and we meet the demand.

In addition, for children between 8 and 11 years of age, we have established a procedure to make parents feel secure. We offer other special products, including tourist passes known as Route-Pass, which allow national and international tourists to

les jours, nous avons six départs, trois dans un sens et trois dans l'autre. C'est la ligne principale, qui dessert environ 50 000 passagers par année.

Nous opérons cette ligne principale avec la permission d'opérer les lignes suivantes qui apparaissent sur la liste: Rouyn-Noranda, La Sarre, avec ici dans un sens le matin et dans l'autre sens le soir; Rouyn-Noranda-Témiscamingue-North Bay, toute la région du Témiscamingue, dans le cœur de Ville-Marie jusqu'à North Bay en transfert avec Guelph et Ontario-Martland, qui repart vers le Nord pour desservir tout le Nord; le trajet Val-d'Or et Amos aller-retour et Val-d'Or-Matagami aller-retour; Val-d'Or-Rouyn-Noranda, service local tous les jours; Amos-Rivière-Héva, c'est le transfert avec les autres véhicules qui sont assez nombreux; et Val-d'Or-Chibougameau, qui lui-même est en transfert avec Intercar qui s'est porté acquéreur de la ligne Chibougameau-Saint-Phillisien et on est en lien avec celui-ci.

À notre connaissance, Autobus Maheux est le seul transporteur par autocar au Canada à opérer des permis interurbains qui sont conditionnellement reliés entre eux, c'est-à-dire dont l'interfinancement est obligatoire devant la Commission des transports du Québec. Nous ne pouvons intervenir, interrompre ou changer sans mettre en cause la question des autres permis. Il y a d'autres entreprises qui font de l'interfinancement.

Avec l'autorisation de la Commission des transports du Québec, deux lignes régionales ont été abandonnées récemment: en 2000, Rouyn-Noranda-Kirkland Lake, qui évitait d'aller jusqu'à North Bay pour remonter car c'était bien sur très peu achalandé et aussi la ligne de service La Sarre-Amos. Sur le tableau cette ligne est en bleue parce qu'elle n'est plus desservie depuis l'année passée. On a reçu l'autorisation de la Commission des transports de l'interrompre en 2000, mais comme on a de la difficulté à arrêter de donner des services à notre clientèle, on amis un an avant de le faire.

Pour opérer ce réseau, Autobus Maheux possède un effectif de 27 chauffeurs qui, avec 14 autocars, effectuent tous les jours de semaine, un minimum de 24 départs par jour. Uniquement sur la liaison Montréal, deux chauffeurs de base y sont affectés, et ils sont plus nombreux durant le temps des Fêtes et à l'été.

Comme tous les transporteurs interurbains du Québec, nous offrons des escomptes à une bonne partie de notre clientèle. Les rabais peuvent aller de 25, 30, à 50 p. 100. Nous avons également une entente avec l'OPHQ pour les personnes handicapées ayant besoin d'un accompagnateur qui peuvent, eux, voyager gratuitement.

Nous faisons partie des pionniers qui ont mis en place un réseau accessible d'autocars. Les gens peuvent réserver, en Abitibi ou à partir de Montréal, un autocar muni d'un élévateur. Compte tenu de la distance, ce service n'est pas beaucoup utilisé par les personnes handicapées, mais nous avons l'équipement et nous répondons à la demande.

De plus, pour les enfants de 8 à 11 ans, on a mis sur pied un processus qui sécurise les parents. Nous offrons d'autres produits spéciaux, dont les laissez-passer touristiques Route-Pass, qui permettent à une clientèle touristique nationale et internationale

travel as much as they want for a set price. Nationally, Autobus Maheux has also introduced an "Econopass" to allow students, particularly Cegep students, in the Abitibi-Témiscamingue region to travel throughout the region at a 50 per cent discount. "Subscription" transportation, as it is called in Quebec, includes all transportation services not covered in other licences, that is mining transportation, private contract transportation, which has been mainly for mining companies.

At the moment, we have two services on these licences: one with a drilling company in which we provide transportation every two weeks for drillers from Val-d'Or to Red Lake, in northeastern Ontario, close to the Manitoba border. The other service is with a federal organization and it is for transporting adult Aboriginals from two communities to adult training programs in Val-d'Or and Amos.

In our view, it is simplistic and inadequate to look at the issue of bus transportation merely with respect to whether or not regulations are required. We have to remember why the regulations were introduced, and why they should be retained or abandoned. If the government is wondering about whether or not it should maintain a regulatory structure for the economic activity of transportation services, we are obliged to conclude that there is a political will to improve the situation in this area. I think that because of this will, the minister gave you the responsibility to investigate the situation and to correct any problems there may be. We assume that such an important study is not merely a consultation exercise to find somewhere a reason to deregulate, either because it is fashionable or because of some trend toward liberalism or because it is being done in the trucking and in the aviation sectors, or, worse still, because it has been done elsewhere. If there are good reasons showing it is preferable to deregulate, then let us deregulate. Otherwise, let us keep the regulations.

As far as air services go, one thing is certain: the experience in that industry has been so catastrophic, particularly for the regions, that it is unthinkable that it could serve as an example for the bus industry. The challenge is to identify the problem or to identify among the problems the one that must be solved first, for the greater benefit of the population. If any minister invites us to reflect on a particular matter, he or she does so in an effort to solve the problem. If the government says that it must intervene and that the industry is in decline — which we might think from the background documents — because it has noticed a problem and a number of people have complained about it, then things become clearer. We might think that we would finally find out what the problem is. However, has the company experiencing difficulties been heard? Does it exist? In addition, does the industry have one association, more than another, that is calling for and justifying deregulation?

When I attended some of your hearings in Montreal, the four Canadian associations did not say whether regulation was good or bad. They particularly did not say that it should cease to exist. They mentioned certain problems. If it is not clear whether we are deregulating for its own sake, or whether there are some

de se déplacer à volonté pour un prix fixe. Et sur le plan national, Autobus Maheux a également mis en place une «Econopass» pour permettre aux étudiants, surtout les étudiants du cégep, de l'Abitibi-Témiscamingue de voyager en région tout en bénéficiant d'un escompte de 50 p. 100. Le transport «par abonnement», comme on l'appelle au Québec, comprend tout ce qui n'est pas compris dans les autres permis, c'est-à-dire le transport minier, le transport à contrat privé, qu'on a surtout effectué pour des compagnies minières.

Actuellement, nous avons deux services sur ces permis: un avec une entreprise de forage où on transporte, à toutes les deux semaines, les foreurs de Val-d'Or jusqu'à Red Lake au nord-est de l'Ontario, tout près des frontières manitobaines; et au autre avec un organisme fédéral pour le transport d'Autochtones adultes de deux communautés amérindiennes ayant accès à la formation des adultes à Val-d'Or et à Amos.

Pour nous, adresser la question des transports par autocar sur l'angle strict de la nécessité ou non d'avoir une réglementation, c'est simpliste et inadéquat. Il faut savoir pourquoi la réglementation a été implantée et pourquoi elle doit demeurer ou non. S'il y a un questionnement gouvernemental sur le maintien ou non d'une structure réglementaire d'une activité économique, en l'occurrence, le transport, on doit conclure qu'il y a une volonté politique d'améliorer la situation dans ce domaine. Et je pense que c'est cette volonté que le ministre vous a chargé d'enquêter et d'en corriger les lacunes, s'il y en a. Nous tenons pour acquis qu'une réflexion d'une telle importance n'est pas uniquement un exercice de consultation pour trouver quelque part une raison de déréglementer, soit parce que c'est la mode ou parce qu'il y a un vent de libéralisme, ou parce qu'on l'a fait dans les secteurs du camionnage et de l'aviation ou, pire encore, parce qu'on l'a déjà fait ailleurs. Si pour de bonnes raisons, il est préférable de déréglementer, faisons-le. Sinon, maintenons la réglementation.

Pour ce qui est de l'aviation, on peut être certain d'une chose: l'expérience de l'aviation est tellement catastrophique, en particulier pour les régions, qu'il est invraisemblable que cela puisse servir d'exemple pour les autocars. Le défi consiste à identifier le problème ou encore à identifier parmi les problèmes soulevés celui qu'il faut avant tout résoudre, pour le plus grand bénéfice de la population. Si un ministre, quel qu'il soit, nous invite à nous questionner sur un sujet donné, c'est parce qu'en tant que ministre responsable, il veut résoudre le problème. Si l'État dit qu'il doit intervenir et que l'industrie est en déclin — ce qu'on peut croire en lisant des documents préparatoires — parce qu'il l'a constaté et que plusieurs s'en plaignent, cela se précise. On pourrait dire: enfin on va savoir quel est le problème. Cependant, l'entreprise en difficulté s'est-elle fait entendre? Existe-t-elle? Aussi, dans l'industrie, y a-t-il une association qui, plus qu'une autre, demande et surtout motive une déréglementation?

À Montréal, où j'ai pu assister à certaines audiences, les quatre associations canadiennes n'ont pas dit que la réglementation était bonne ou non. Ils n'ont surtout pas dit qu'elle devait tomber. Ils ont soulevé des problèmes. Si la réponse n'est pas claire à savoir si on dérègle pour déréglementer ou s'il y a des problèmes, on

problems, we might wonder what the real issue is. Our associations raise problems and suggest solutions. Since I am involved in one of these associations, I can confirm that Autobus Maheux supports the efforts of our associations. We very much hope that the committee will take into account the comments and recommendations made by the associations.

This brings me to the issue of paradoxes. As regards our area and our company and our population in particular, it is clear that without "cross-subsidization" as a result of regulation or without possible direct funding, a number of regions or communities and their population would have no service, no mobility, or else a reduction of service and mobility.

However, what is even clearer, is that in similar regional situations, some individuals have access to an intercity transportation service or even to an assistance program that could be used to organize such a service, whereas other individuals have no such access. Some residents do not even have to ask themselves whether they need a service, they have it in any case, thanks to a public organization that provides intercity service. Other citizens, on the other hand, in a similar context, do not even have a door on which to knock to request such a service. Our problem is one involving the principle of mobility of Canadian citizens. That is why we talk about paradoxes. This organizational and structural contradiction makes it impossible for Canadians to receive fair treatment. In our view, this is a real problem that the Senate committee and the minister should be reviewing: unfair access to regional transportation services for the people of Canada.

By definition, we can state that transporting people is a public service. For many people, it is even an essential service. As far as intercity bus transportation goes, this essential service is often provided by the private sector, and its only criterion is profitability.

We, "private carriers of the public" are paradoxically but particularly well placed to know about our customers' essential transportation needs, their isolation, their travel habits and their fear that in the future they will not be able to travel. At the same time, we know about situations in which people can lose a service because it is not profitable or because of a political decision. We regional carriers are business people, who are theoretically skillful, who want their company to prosper, to generate good salaries, good revenues and good returns for the owners. At the same time, we are people who live in this region. We use our own services. We know most of our customers: they are our uncles, friends, customers or someone we know from hockey. We are also part of this population. We are a paradox, because we are torn between the fact that we believe in private enterprise, which is the most efficient way of providing a service, even a public service, but the public is entitled to service in regions, even when they are far from the major centres.

peut se demander quel est le problème. Nos associations soulèvent des problèmes et suggèrent des interventions. Comme je suis impliqué dans une de ces associations, je vous confirme qu'Autobus Maheux y souscrit. Nous souhaitons vivement que le comité tienne compte des commentaires et recommandations des associations.

Ceci m'amène à vous parler des paradoxes. De façon plus particulière sur notre territoire et touchant spécifiquement notre entreprise et notre population, il est clair que sans «interfinancement» découlant de la réglementation ou sans éventuel financement direct, plusieurs territoires ou localités et leur population se retrouveraient sans service, sans mobilité ou encore en diminution de services ou avec une mobilité limitée.

Toutefois, ce qui est encore plus clair, c'est le constat que des situations régionales et des contextes semblables, certaines personnes ont accès à un service de transport interurbain ou même à un programme d'aide permettant d'en organiser un, et d'autres pas. Certains résidants n'ont même pas à se demander s'ils ont besoin d'un service, ils l'ont malgré eux, grâce à un organisme public qui donne le service interurbain alors que d'autres citoyens, dans un contexte semblable, n'ont même pas accès à une porte où frapper en espérant un quelconque service. Notre problématique en est une de principe de mobilité des citoyens canadiens. Voilà pourquoi nous parlons de paradoxe. Cette contradiction organisationnelle et structurelle ne permet pas à la population canadienne d'être traitée équitablement. Voilà, pour nous, un vrai problème pour le comité sénatorial et pour le ministre: l'inégalité dans l'accès à la mobilité des citoyens du Canada. Bien sûr, on parle du transport en région.

Par définition, nous pouvons affirmer que le transport de personnes est un service public. Pour beaucoup de gens, il s'agit même d'un service essentiel. Pour ce qui est du transport par autobus interurbain, ce service essentiel est souvent assuré par le secteur privé et le seul critère pour que le secteur privé assure le service est la rentabilité.

Nous, «transporteurs privés du public» sommes paradoxalement mais particulièrement bien placés pour connaître les besoins de nos clients, leurs besoins essentiels de transport, leur isolement, leurs habitudes de déplacement et leurs craintes de ne plus pouvoir faire ces déplacements. En même temps, nous connaissons le risque que la population peut avoir de perdre un service à cause du manque de rentabilité ou à la suite d'une décision politique. Nous, transporteurs des régions, sommes des gens d'affaires, en principe avisés, qui souhaitons que l'entreprise prospère, qu'elle génère de bons salaires, de bons revenus et de bons rendements pour les propriétaires. En même temps, nous sommes citoyens de cette région. Nous utilisons nos propres services. Nous connaissons les gens presque individuellement; un oncle, un ami, un client ou un collègue de hockey. Nous sommes aussi cette population. Nous sommes un paradoxe car nous sommes déchirés entre le fait que nous croyons à l'entreprise privée, qui est la plus efficace pour donner un service, même public, mais le public a droit à un service dans une région même si elle est loin des grands centres.

It is difficult to understand that in such a wonderful, highly regarded country throughout the world, we would have two or even three classes of citizens in terms of access to mobility. It may be true that some countries have taken a stand in favour of mobility, but that has not been verified. I am referring to some European countries, particularly the Nordic countries, which have opted for mobility, and have made it unacceptable or even illegal for people not to have access to transportation services. In Canada, we are nowhere near this standard.

I am inclined to make a comparison with health and education. We can be proud of our health care system in Canada. However, it is experiencing some upheavals, and there is apparently a shortage of money. The system requires a great deal of money. The cost of health care services and the long-waiting times have caused some individuals to suggest the use of private services. Despite a hypothetical privatization of health care, few are ready to abandon the principle of universality. And quite rightly.

What can be said then about universality access to health care? People living in a region, in villages, must find a friend, cousin, uncle or brother to drive them to the closest health care centre or to the airport to take a plane to get specialized care in Montreal.

So what about the universality access of Canadians to travel throughout the country? What does the Senate committee think about this issue and indeed what is the position of the minister? These are issues that I want to raise. They are important ones. The answers to the issues that I want to raise here might be completely different. We could be talking about a regional solution or one that is based on the needs of the majority.

The same issue arises in the area of education. In Canada, education is compulsory and steps are taken to ensure that education is available throughout the country. In Quebec, which is a province that we perhaps know a bit more about, each school board is responsible for providing transportation for students in order to enable them to access this compulsory education. Student transportation however, is not a legal requirement. Nevertheless, school boards or schools, even private ones, would be very hard pressed to hamper the access of students to education by cutting off transportation services. The various bodies choose to provide transportation. However, there are shortcomings. Many young students, 16 and 17 years old, have no access to a school bus service.

I think that we all agree that providing a public transportation service costs money. Is the federal government prepared to put money into the system to address disparities? Quite apart from the investment issue, we think that the government should at least ask itself the following question: "How come in Canada, where transportation policy is a jurisdiction shared with the provinces, there are regions of the country where people do not have access to a basic assistance program for the provision of public transportation services? How is it possible that the ability of people to travel around varies from one region to another? How can we explain the fact that intercity transportation in Canada is

Il est difficile de comprendre que dans un pays aussi magnifique et aussi bien coté mondialement, nous ayons deux et même trois catégories de citoyens par rapport à l'accessibilité à la mobilité. Il est peut-être vrai que certains pays ont pris le parti de la mobilité des personnes mais cela n'a pas été vérifié. Je fais allusion à certains pays européens, en particulier les pays nordiques, qui ont fait des choix et pris le parti de la mobilité des personnes en rendant inacceptable, voire même illégal, le fait que des personnes n'aient pas accès à un service de déplacement. Au Canada, on est bien loin du compte.

Je suis porté à faire un parallèle avec la santé et l'éducation. Au Canada, nous pouvons être fiers de notre système de santé. Toutefois, même s'il n'est pas sans connaître des soubresauts, il manque d'argent, semble-t-il. Il en requiert beaucoup. Le coût et l'engorgement des services de santé sont tels que plusieurs proposent l'utilisation de services privés. Malgré une hypothétique privatisation des soins de santé, peu de personnes sont disposées à abandonner le principe de l'universalité des soins de santé. Et avec raison.

Qu'en est-il alors de l'universalité de l'accès aux soins de santé? Les gens qui vivent en région, dans des villages, doivent trouver un ami, un cousin, un oncle, un frère pour les conduire au centre de santé le plus près ou pour prendre l'avion pour obtenir des soins spécialisés à Montréal.

Qu'en est-il de l'universalité de la mobilité des personnes au Canada? Quelle est l'opinion du comité du Sénat, l'opinion du ministre? Ce sont des questions que je pose, des questions importantes. Les réponses peuvent être complètement opposées, en étant soit une solution pour les régions ou une solution qui ne sert que la majorité.

C'est la même chose dans le domaine de l'éducation. Au Canada, l'éducation est obligatoire et les moyens sont pris pour que cette éducation soit dispensée partout. Au Québec, une province que nous connaissons davantage, chaque commission scolaire fournit le transport pour assurer l'accès à cette éducation obligatoire. Le transport n'est pas obligatoire légalement, mais toute commission scolaire ou toute école, même privée, serait bien malvenue d'interrompre l'accès à cette éducation en n'offrant plus le transport. C'est un choix. Même là, il y a des lacunes. Il y a beaucoup de jeunes de 16 ou 17 ans qui n'ont pas accès à un service de transport.

En matière de transport public, c'est un choix qui a un prix, nous en convenons. Le gouvernement fédéral est-il prêt à mettre un prix pour corriger les iniquités? Indépendamment du prix à payer, le législateur doit au moins, il nous semble, se demander: «Dans ce pays où je légifère et dont le transport relève de ma compétence — et que je partage avec les provinces — comment se fait-il qu'il y a des régions où la population n'a pas accès à un programme d'aide minimale permettant le déploiement d'un service de mobilité? Comment se fait-il que la mobilité des personnes soit différente d'un endroit à l'autre? Comment expliquer que le transport interurbain au Canada soit devenu

now run in one of the following two ways. First, in some provinces, intercity transportation services are provided by the private sector, which receives no financial assistance. Second, within the same province, transportation services are either provided by the private sector with no cross-subsidization or financial assistance or the service is operated by the private sector with cross-subsidization but without financial assistance. In some cases the intercity service is provided by a crown corporation, with financial assistance but which is in fact operated by the private sector.

In other provinces, intercity services are either operated by the private sector, without funding or cross-subsidization, or it is provided and operated by a crown corporation. In several Canadian provinces, intercity services are no longer available because of a lack of funding programs or in some cases, because of a lack of customers.

It was the railway which enabled all the various regions to come together to form the country of Canada. The railway was a driving force for the economic and technological development of Canada at the time because it enabled both people and goods to be moved around. At that time there was a goal, a philosophy and a mindset.

Today, there are many different ways of moving around, but one thing remains however, the need to travel. Modes of travel have developed significantly because Canadians rely significantly on their ability to move around in safety and comfort. Travel in Canada is more important than it has ever been. On the issue of people's mobility, do we in Canada today have a reliable equalization system or do we have a majority based approach? While major efforts are being made to convince people that the deregulation of the airline industry is a success story, there is little competition in this industry and the price of airplane tickets have now reached outrageous levels. People living in Abitibi-Témiscamingue have to pay between \$600 and \$1,000 just to go to work or to get health care. An airline ticket between Abitibi and Montreal would set you back \$600 and a ticket for Quebec City costs \$1,000.

We referred earlier to the transcontinental railway. This is the very symbol that united all the various regions of Canada. When Canada was in its infancy, cities were poor, there were major problems, people living in the cities faced hardship, and the railway was used to settle the country and to provide people, quite literally, with land and at the time people were told to settle in Canada and that public services would be provided.

There was a mass movement of people. When the situation in the major urban centres is good what is the predominating concern? Who cares about the regions? It is in the regions that the minority of people live today. This minority was born and bred in the various regions. They like living where they do and they are entirely aware that all the metals, wood, agricultural products as well as all their natural resources are exported to the major urban centres. It goes without saying that in terms of regional GDP, they do not get their fair share of public services.

l'une ou l'autre des réalités suivantes: premièrement, dans certaines provinces, le service est opéré par le secteur privé sans aide financière — et là je parle toujours de transport interurbain. Deuxièmement, dans une même province, le service est soit offert par le secteur privé sans interfinancement et sans aide financière ou bien il est opéré par le secteur privé avec interfinancement sans aide financière, ou encore le service est offert par la société publique, donc avec de l'aide financière, et opéré par le secteur privé.

Dans une autre province, le service est soit opéré par le privé, sans financement ou interfinancement, ou bien il est offert et opéré par une société publique. Dans la plupart des provinces, des services sont abandonnés faute de programmes d'aide et dans certains cas, faute de clientèle.

C'est le chemin de fer qui a permis de rassembler toutes les terres en un seul pays, le Canada. Le chemin de fer a été une force économique et de développement technologique de l'époque pour permettre la mobilité des biens et des personnes. Il y avait un objectif, il y avait un esprit, il y avait une philosophie.

Aujourd'hui, les moyens se sont diversifiés, mais une chose demeure, on a besoin de se déplacer. Les moyens de déplacement se sont beaucoup développés parce que la population canadienne accorde beaucoup d'importance à la mobilité, à la sécurité et au confort. La mobilité au Canada est plus importante que jamais. En matière de mobilité des personnes, le Canada a-t-il encore un système fiable de péréquation ou s'il n'en a que pour la majorité? Pendant qu'on tente de convaincre que la déréglementation du transport aérien est un succès alors qu'il y a peu de concurrence, les prix des billets d'avion sont exorbitants: 600 \$ ou 1 000 \$ pour aller travailler ou se faire soigner pour la minorité en Abitibi-Témiscamingue: le billet Abitibi-Montréal coûte 600 \$ et le billet pour Québec en coûte 1 000.

Le transcontinental dont on parlait tantôt, c'est l'image du lien qui a uni le Canada. C'est aussi sur ce tronçon, que lorsque les villes étaient pauvres, lorsqu'on avait une crise, lorsque la masse des gens dans les villes avaient de la difficulté, on a décidé de profiter de ce tronçon pour occuper le territoire, de carrément donner des terres et de dire aux gens: «Allez habiter ce territoire, nous allons vous aider dans les services publics.»

Il y a eu un mouvement de masse. Lorsque les grandes villes vont bien, quelle est la préoccupation qui prédomine? Les régions, qui s'en soucie? La minorité est là et aujourd'hui, c'est une minorité qui est née sur place, qui tient à son territoire et qui est tout à fait consciente que les métaux, le bois, l'agriculture, toutes ses ressources naturelles s'en vont dans les grands centres. C'est sûr qu'en termes de produit intérieur brut régional, il n'y a pas de retour en services publics suffisants et équivalents.

We have seen increasingly sophisticated modes of transportation being developed. However, the transcontinental railway which passed through the Abitibi region, through such cities as Senneterre, Amos, Tachereau, LaSarre and Dupuis on its way to western Canada, has gone the way of the dodo. Intercity bus services have also been significantly cut.

In the region of LaSarre and Amos there are approximately 30 communities with a population of approximately 30,000 respectively. A hundred and forty-five thousand people live in our region but the access to transportation services is not at all in sync with this level of population.

What steps should Canada take in the area of intercity transportation services? The first proposal that we would make would be for the Canadian government to commit and to take the necessary steps to ensure that Canadians are able to travel around the country. In order to do this, the government must assert this commitment and give the regions the necessary responsibilities and tools to enable them to provide transportation services. This is a heartfelt plea that I am making to you today.

Canada must adopt this approach. If this meant that the Canadian government had to deregulate, then, so be it. However, this approach would mean that only the majority of Canadians would have access to public transportation. This is the exact opposite of how people in the regions view Canada. They see the Canadian way as an equalization-based system geared to serving minorities.

Deregulation would be somewhat tantamount to leaving the regions out in the cold. If the Canadian government chooses to deregulate, this policy can only fit into the Canadian way of doing things if the government were to also implement immediate straightforward measures to ensure that all Canadians continue to have access to or regain public transportation services. We are quite willing to play our role in providing this service.

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

The Chair: Thank you, Mr. Maheux. Under a regulation-based system, how could we provide services in those regions where there are currently none?

Mr. Maheux: To be able to answer your question we would need to determine whether there would be enough people to warrant a public transportation service. We could not use a 45 or 56 seater bus in an area without a public transportation system or where there would be no one to use the service. There is no magic figure here. We had to cut our Rouyn-Noranda to Kirkland Lake service, because we were operating at a loss since we only had an average of fewer than two passengers a day. We also cut our LaSarre to Amos service last year. Here also, we were carrying an average of 2.1 passengers a day.

We have approximately the same average number of passengers on our Matagami daily service. Approximately 3 passengers use that service every day. The entire network of routes that we operate must be profitable for us. However, this entails some sacrifices. We find it is difficult to cancel one particular route. However, the way we see it, it would be quite a

Pendant que tous ces moyens sophistiqués se développent, le transcontinental, qui passait ici en Abitibi, à Senneterre, à Amos, à Tachereau, à LaSarre, à Dupuis et qui s'en va vers l'ouest, est disparu. Les services interurbains par autobus ont aussi beaucoup diminué.

Dans le secteur de La Sarre, il y a près d'une trentaine de localités, soit une population d'environ 30 000 personnes, et la même chose à Amos. Cette région compte 145 000 de population et l'accès à la mobilité est loin d'être représentative.

Que doit faire le Canada en matière de transport interurbain? La première chose qu'on suggère, c'est que le gouvernement canadien fasse le choix d'assurer la mobilité des personnes au pays et qu'il prenne les mesures qui s'imposent pour le faire. Pour assurer la mobilité, il faut affirmer ce choix et donner des outils et des devoirs au milieu. C'est le cri du cœur que je voulais vous transmettre aujourd'hui.

Le Canada doit faire ce choix. Si le gouvernement devait faire passer ce choix par l'abandon de la réglementation, cela serait possible. Par contre, cette mobilité ne serait alors disponible que pour la majorité. C'est exactement le contraire de ce que les gens en région croient, c'est-à-dire que le Canada est un système de péréquation servant les minorités.

Tout geste d'abandon de la réglementation est un peu un geste d'abandon des régions, à ce niveau. Si c'est le choix du gouvernement canadien de laisser tomber la réglementation, cela ne peut pas être un geste canadien, à moins qu'il soit accompagné, de façon minimale, de mesures franches et immédiates permettant à des populations d'être toujours, et voire même à nouveau, desservies par le transporteur en place ou par tout autre transporteur. On veut contribuer, aussi, à ce service.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci, monsieur Maheux. Dans un système réglementé, comment pourrions-nous offrir des services là où il n'en existe pas présentement?

M. Maheux: Répondre à votre question demande qu'on puisse déterminer qu'il y a un nombre minimal de passagers pour offrir un service au public. On n'opérera pas un autobus de 45 ou 56 passagers dans un endroit où il n'y a plus de service et où personne ne s'engage à l'utiliser. Il n'y a pas de chiffre magique. On a été obligé d'abandonner Rouyn-Noranda-Kirkland Lake, puisqu'on opérait ce corridor de façon déficitaire avec une moyenne de moins de deux passagers par jour. On a abandonné le trajet La Sarre-Amos l'an passé avec une moyenne de 2,1 passagers par jour.

On dessert actuellement Matagami avec à peu près les mêmes moyennes quotidiennement, c'est-à-dire autour de trois passagers. L'ensemble de l'opération de ce réseau doit être rentable pour nous, mais ce n'est pas sans sacrifices. Nous trouvons cela difficile d'abandonner un service. Par contre, il est impensable dans notre conception des choses d'opérer un système avec peu de passagers

ridiculous state of affairs if we were to operate routes with very few passengers — but nevertheless a route that people relied on — if an Ontario crown corporation was providing a parallel service at great cost to the province of Ontario. The same thing goes for the province of Saskatchewan. The in-province intercity bus service is operated by the province itself.

I am perhaps a bit off topic here but I come back to your question. How can we provide service in areas where there is none? Firstly, there must be people in these areas who require a public transportation system and also people willing to provide it.

When she came through Montreal, Ms Mitchell, from Rural Solidarity, pointed out, and rightly so, that peoples' mobility does not necessarily depend only on bus service.

I am not defending my own turf when I am saying that, but it is a fact nonetheless. She mentioned something else that affects our daily lives. Despite the lack of service, it is quite true that in some areas, paratransit will offer on-call services, in other words a taxi will be provided for in the health services transportation budget and a school bus will go by.

In other words, it is not that there is not enough money going around but the money is not targeted. The taxi service could ensure minimal service in a given area even though it is only for a dozen people.

On the other hand, if those people do not have the means to pay for a taxi, what is the solution? What is the solution when you are talking about a 50-kilometre taxi trip? It is something like the example of the public bus systems. In the document, I mentioned another example in Quebec. The users who want to go into Montreal and who live in Joliette or in the parishes around there, have to use intercity services. They go from one town to another to get to work. This is a private sector operation, but it exists within an aid program. It is the same aid program that allows the City of Rouyn-Noranda to provide public transportation while operating on a private basis. The municipalities, in this program, must have the service provided by the private sector.

There are situations, aberrations, which mean that unidentified municipalities — on the blue line here — like Taschereau and many other towns do not have any service anymore. We are talking about municipalities of 2,000 inhabitants and the others are smaller.

In outlying areas, the difference between operating a line to be self-sufficient or helping it so it can at least meet its costs is never a matter of millions of dollars. All provincial governments have programs to support public transportation especially in urban areas. It would cost a few million dollars to support networks in outlying areas.

The Chair: Would you agree that if you have abandoned or dropped certain routes, others could try to provide service on them? Would you object to someone else making an application to provide new services?

mais dont les gens auraient quand même besoin, alors qu'à côté de ce tronçon, une société publique de l'Ontario opère un système offrant tous ces services et coûtant, de toute façon, une somme importante à l'état ontarien. C'est la même chose en Saskatchewan: le service d'autocars interurbain à l'intérieur de cette province est un service public.

Je me suis égaré mais je reviens à la question. Comment donner un service là où il n'y en a plus? Il faut d'abord avoir des gens qui ont besoin de ce service et des gens qui sont intéressés à le donner.

Lorsqu'elle est passée à Montréal, Mme Mitchell, de Solidarité rurale, a soulevé à juste titre que la mobilité des personnes ne dépend pas nécessairement que du service par autobus.

Je ne prêche pas pour ma paroisse en disant cela, mais c'est quand même la réalité. Elle a mentionné autre chose qu'on vit quotidiennement. Malgré le manque de services, c'est tout à fait vrai qu'à certains endroits, le transport adapté offrira un service par appel, c'est-à-dire qu'un taxi ira sur un budget de transports de la Régie de la santé et qu'un transport scolaire passera.

Autrement dit, ce n'est pas qu'il n'y a pas d'argent qui circule, mais l'argent n'est pas canalisé. Le service de taxi pourrait assurer un service minimal dans un secteur donné, même si ce n'est qu'à une dizaine de personnes.

Par contre, si ces gens n'ont pas les moyens de se payer un taxi, quelle est la solution? Quelle est la solution lorsqu'on parle de faire du taxi sur 50 kilomètres? C'est un peu comme l'exemple des sociétés publiques de transport par autobus. Dans le document, je faisais allusion à un autre exemple au Québec. Les usagers qui veulent rentrer à Montréal et qui demeurent à Joliette ou dans les paroisses environnantes doivent faire de l'interurbain. Ils passent d'une ville à une autre ville pour se rendre au travail. Ce service est opéré par le secteur privé, mais il existe à l'intérieur d'un programme d'aide. C'est le même programme d'aide qui permet à la ville de Rouyn-Noranda de donner un service public de transports en commun et de le faire opérer de façon privée. Les municipalités sont obligées, dans ce programme, de faire appel au secteur privé pour opérer le service.

Il y a des situations, des aberrations, qui font que des municipalités non identifiées — sur le tronçon bleu ici — telle que la ville de Taschereau et plusieurs autres villes n'ont plus de services. On parle de municipalités de 2 000 habitants et les autres sont plus petites.

Dans les régions, la différence entre opérer une ligne pour qu'elle se supporte elle-même ou l'aider pour qu'elle puisse au moins s'autofinancer n'est jamais une histoire de millions. Tous les gouvernements provinciaux ont des programmes d'aide aux sociétés de transport public, et surtout, de transport urbain. Cela coûterait quelques millions pour soutenir des réseaux en région.

La présidente: Seriez-vous d'accord pour que d'autres puissent essayer, sur les routes que vous avez abandonnées ou que vous avez laissé tomber, de nouveaux services? Est-ce que vous vous objecteriez à une application ou demande faite par d'autres pour une demande de nouveaux services?

Mr. Maheux: Even if we drop a route, we still would have preferred to carry on with the service. We have to look at other solutions. Let us take the example of our Rouyn-Noranda-Kirkland Lake route. There was an Ontario carrier who went between Virginia Town and Kirkland Lake with a school bus type service. That carrier had stopped providing that service for a number of years. When we discontinued our own service, he started his up again. He had to drop it again because we all have the same problem.

To ensure the service, the difference between the income provided by the client base and the operating cost of the vehicles in other categories is not very great.

Something major bothers me when we talk about rural regions, in other words lower-density-population areas. The people who addressed you before me mentioned that rural regions should not constitute an exception. These last years, the rural area population has greatly decreased so there are fewer people using public transportation services. Because they are fewer and slightly isolated, we sometimes get the impression that we can ask them to travel "any old way." I am being careful of what I am saying, but I do not agree with asking people with reduced mobility who have to go to the doctor's and who are advancing in age to sit in a school bus for 35 kilometres. I am quite proud of my school buses, they are very comfortable, but they are still school buses. They can do for a 10-kilometre trip, but for anything more it is not as clear cut. If you do not want services to decrease any further, travellers will have to be offered something more comfortable.

The Chair: Something that surprised us because of its importance is the phenomenon of children travelling alone. This was discussed in Montreal. Do you have the same thing in your area with children, for example, whose father is in Abitibi and whose mother is in Montreal, travelling on their own?

Mr. Maheux: Yes. That is why we developed the identification system for the person dropping off the child and the one picking up that child at the other end. I do not have the statistics for all the towns. I know that in Rouyn-Noranda, during the last year, 232 children travelling alone, in the 8- to 11-year-old group, were supervised. There are probably as many in the 12- to 14-year old category, but I am talking about those for whom we have a form filled out for travelling. So, 232 children just for Rouyn-Noranda. It is probably just about the same for Val-d'Or for the same age groups. The older children still require a bit of attention from the driver. Even if there is no "unaccompanied child" form filled out, the younger teenagers will be asked to sit in front of the bus to be closer to the driver.

The Chair: Do you carry parcels? I am told that in some areas carrying parcels can help fund the company and help it provide more services.

M. Maheux: Même si on abandonne un service, on aurait préféré continuer à le fournir. Il faut prévoir d'autres solutions. Prenons comme exemple notre service Rouyn-Noranda-Kirkland Lake. Il y avait un transporteur ontarien qui faisait qui faisait Virginia Town et Kirkland Lake avec un véhicule de type scolaire. Ce transporteur avait arrêté ce service pendant plusieurs années. Quand nous avons, à notre tour, discontinué le service, il a recommencé à le donner. Il a du l'abandonner de nouveau parce que nous avons tous le même problème.

Pour assurer le service, la différence entre le revenu provenant de la clientèle et le coût d'opération des véhicules de d'autres catégories n'est pas grande.

Il y a un élément important qui me dérange quand on parle de régions rurales, donc de densité de population plus faible. Les gens qui ont parlé avant moi ont mentionné que les régions ne devraient pas être l'exception. Ces dernières années, la population en région a beaucoup diminué, et les gens sont donc moins nombreux à utiliser un service de transport en commun. Parce qu'ils sont moins nombreux et un peu isolés, on a parfois l'impression qu'on peut leur demander de voyager «n'importe comment». Je fais attention à ce que je dis, mais je ne suis pas d'accord de demander aux gens qui ont une mobilité réduite, qui doivent aller chez le médecin, qui sont avancés en âge, de s'asseoir dans un autobus scolaire pour faire 35 kilomètres. Je suis très fier de mes autobus scolaires, ils sont très confortables, mais ce sont quand même des autobus scolaires. Lorsqu'on a 10 kilomètres à faire, cela peut aller, mais quand on doit aller plus loin, ce n'est pas évident. Si on ne veut pas que le service diminue encore plus, il va bien falloir offrir plus de confort aux clients.

La présidente: Un phénomène nous a surpris à cause de son ampleur: c'est le phénomène des enfants qui voyagent seuls. On en a parlé à Montréal. Est-ce que vous connaissez le même phénomène dans votre région où des enfants qui auraient, par exemple, un père en Abitibi et une mère à Montréal, voyageraient seuls?

M. Maheux: Oui. C'est pour cela qu'on a développé le système d'identification de la personne qui confie l'enfant et de celle qui le récupère à l'autre bout. Je n'ai pas les statistiques pour toutes les villes. Je sais qu'à Rouyn-Noranda, dans la dernière année, 232 accompagnements d'enfants voyageant seuls ont été effectués dans le groupe des 8 à 11 ans. Il y en a probablement autant dans la catégorie des 12 à 14 ans, mais je parle de ceux pour lesquels on complète un formulaire pour l'accompagnement. Donc, 232 enfants, juste à Rouyn-Noranda. Cela doit être sensiblement le même nombre à Val-d'Or, de même que dans la catégorie d'âge un peu plus élevée. Les enfants plus âgés demandent quand même un coup d'œil particulier de la part du chauffeur. Même s'il n'a pas de formulaire d'enfant voyageant seul, les jeunes adolescents seront invités à s'asseoir en avant, pour être plus près du chauffeur.

La présidente: Est-ce que vous transportez des colis? Il y a des endroits où on dit que le fait de transporter des colis peut aider au financement de la compagnie et aider à donner plus de services.

Mr. Maheux: Yes, we carry parcels. It is a more than major source of income for us on our intercity network. It is an important percentage of our operations. I shared that with a few carriers. If this matter is raised as being part of the solution to help keep traveller services alive, then that is a problem.

The Chair: It is a point of information.

Mr. Maheux: I know that this matter was raised in the background documents. In our case, it is a touchy matter and I will explain why. In 1987, the Canadian government chose to deregulate transportation of goods in Canada. The government said that it was not concerned with parcels and courier service and that it was deregulating. Today, in a billion dollar market, if bus carriers managed to get a few crumbs — I think that in Quebec it is about 2 per cent of the parcel volume — all the better. But if we have managed to get that parcel service in an area like ours, it is because we managed to outsmart our competitors and get that income for ourselves. You should especially not expect that this kind of income is a solution to support our traveller service. Today, in Abitibi-Témiscamingue — I am going out on a limb here, I especially would not want this to make headlines tomorrow morning in one of our regional weeklies — you could say that income from parcels is big enough to make the difference between dropping some other services or not. That is clear. Parcel delivery is a very competitive area and we are part of it.

[English]

Senator Oliver: You spoke about subsidization and cross-subsidization. You indicated that you are not able to carry on your activities without cross-subsidization and without subsidization. I presume, when you take a run from Waswanipi to Chapais to Chibougamau, that that would not be a paying proposition if it were not for both cross-subsidization and subsidization; is that correct?

[Translation]

Mr. Maheux: I like your question because it will allow me to be more specific. I gave you the example of the Val-d'Or-Chibougamau route. We got it two years after we got the whole network. This route is not part of the agreement saying that we have to operate even if it is in a deficit position. For your information, the Val-d'Or-Chibougamau route, return trip, once a day, is the only so-called regional route besides Montreal. It is the only route in our network that is self-financing. It is profitable, it supports itself. If, in effect, there was no possible cross-subsidizing, we could do nothing other than questioning keeping non-performing routes or, at least, part of them, either by decreasing the number of runs or dropping the route completely. That is clear.

You heard Mr. Brunet from the Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue who, at the meeting where I was present, make a comment about Autobus Maheux

M. Maheux: Oui, nous transportons des colis. Dans le réseau interurbain, chez nous, c'est d'ailleurs un apport plus qu'important. Cela comprend un pourcentage important de nos opérations. J'ai partagé cela avec quelques transporteurs. Si le sujet est soulevé comme étant un élément de solution pour permettre à des services de transport de personnes de perdurer, cela pose problème.

La présidente: C'est informatif.

Mr. Maheux: Je sais que cette question a été soulevée dans les documents préparatoires. Pour nous, c'est un élément chatouilleux et je vais vous expliquer pourquoi. En 1987, le gouvernement canadien a choisi de déréglementer le transport des marchandises au Canada. Le gouvernement a dit qu'il ne s'occupait plus de la question des paquets et de la messagerie et qu'il déréglementait. Si aujourd'hui, dans un marché de milliards de dollars, l'autocar réussit à aller chercher quelques grenailles — je pense qu'au Québec c'est environ 2 p. 100 du volume de colis — tant mieux. Mais si on fait du service de colis dans une région comme la nôtre, c'est parce qu'on a réussi à déjouer les concurrents et à aller chercher ces revenus. Il ne faudrait surtout pas sous-entendre que ces revenus sont une solution pour supporter le transport de personnes. Aujourd'hui, en Abitibi-Témiscamingue — c'est gros ce que je dis là, je ne voudrais surtout pas faire la manchette demain matin dans un hebdo régional —, on peut dire que les revenus de colis sont suffisamment importants pour faire la différence entre l'abandon de d'autres services ou pas. C'est clair. Le service de colis est un domaine très compétitif et on en fait partie.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Vous avez parlé de subventions et d'interfinancement. Vous avez indiqué ne pas pouvoir poursuivre vos activités sans interfinancement et sans subventionnement. Je suppose que lorsque vous offrez une liaison Waswanipi-Chapais-Chibougamau, elle ne vous rapporterait rien s'il n'y avait pas cet interfinancement et ce subventionnement; c'est bien ça?

[Français]

Mr. Maheux: Je suis content de votre question parce qu'elle me permettra de faire des précisions. Je vous ai donné l'exemple de la ligne Val-d'Or-Chibougameau. Nous l'avons obtenue deux ans après avoir obtenu l'ensemble du réseau. Cette ligne ne fait pas partie de l'entente selon laquelle on doit opérer même si c'est déficitaire. À titre d'information, la ligne Val-d'Or-Chibougameau, aller-retour, une fois par jour, est la seule ligne dite régionale, autre que celle de Montréal. C'est la seule ligne de notre réseau qui s'autofinance. Elle est rentable, elle se supporte elle-même. Si, effectivement, il n'y a pas d'interfinancement possible, nous ne pouvons faire autrement que de remettre en cause les lignes déficitaires ou en tout cas, une partie de celles-ci, soit en diminuant la fréquence des trajets, soit en abandonnant la ligne complètement. C'est clair.

Vous avez entendu M. Brunet du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue qui, à la réunion du conseil à laquelle j'ai assisté, faisait une observation concernant

and also about a possible deregulation and cancellation of services. He stated: "Whether regulations are maintained or not, Autobus Maheux are pretty experienced and, when the time comes, they will make whatever decisions are needed to get through." He was right. Here is why.

If permits continue being regulated and cross-subsidization remains, we will manage with something similar to what we are doing today. At the end of the day, we require overall profitability. On occasion, this forces us to give up some services on less frequented routes.

If, on the contrary, deregulation does happen Autobus Maheux will not suffer the most; I am not here to tell you that we will be a basket case as a carrier if deregulation happens. If deregulation does happen, we think that there are carriers in the south of the province who will want to run the main line on the Abitibi-Témiscamingue route.

Our answer to that is to ask who is in a better position than we are to compete on that route because we have all the terminals in the rural areas. Maybe instead of travelling to Montreal three times a day, we would only do it twice. Maybe I would operate only one route with two scheduled runs instead of three and I probably would not lose all that many clients because people encourage our regional business. As for the other regional routes, it is not serious. The business can have close ties with the surrounding population — and that is our case — or not have any ties at all but the business will always make those choices that will allow for the best results. It is not the same thing at all for the population.

[English]

Senator Oliver: My final question is about competition. In the summertime, there must be a lot of people wanting to take a charter bus or a tourist bus up through many of these routes. Is there difficulty for other companies to get that charter business to compete with you on these routes in July, August and September?

[Translation]

Mr. Maheux: The Autobus Maheux client base for chartered trips is strictly in Abitibi-Témiscamingue. In other words, we do not follow the lead of our colleagues in the south of the province, Ottawa, Hull, Montreal, Toronto and everywhere else. We do not run a welcoming service for the French, the Spaniards, the Japanese, the Germans and all that. We have a high volume of charter business, but we deal exclusively with people from Abitibi-Témiscamingue who travel outside of our region for a given activity.

As I mentioned in the brief, sports teams, especially junior and major hockey teams call upon our services. The native population, pre-retirement people and seniors going on trips outside our region, trips to sugar shacks and other kinds of trips have increased our customer traffic. We offer destinations like Vancouver, Halifax, New Brunswick, New York or Nashville also

Autobus Maheux et concernant la possible déréglementation et le possible abandon de services. Il disait: «Que la réglementation soit maintenue ou non, chez Autobus Maheux, ils sont passablement aguerris et ils prendront, le moment venu, les décisions qui s'imposent pour passer à travers.» Il avait raison. Je m'explique.

Si les permis continuent à être réglementés et que «l'interfinancement» demeure, on s'accommodera avec quelque chose qui ressemble à ce qu'on fait aujourd'hui. À la limite, il faut que ce soit globalement rentable. Ceci nous oblige, à l'occasion, de couper certains services sur des lignes très peu achalandées.

Si, à l'inverse, il y a déréglementation, ce n'est pas Autobus Maheux qui en souffrira le plus; je ne suis pas ici pour vous dire qu'on fera pitié en tant que transporteur s'il y a une déréglementation. S'il y a une déréglementation, on pense qu'il y a des transporteurs dans le bas de la province qui, demain matin, seront intéressés à faire le transport en Abitibi-Témiscamingue sur la ligne principale.

On répond à cela en demandant qui est mieux placé que nous pour faire la concurrence sur cette ligne, puisque c'est nous qui avons les terminus en région. Peut-être qu'au lieu de faire le trajet vers Montréal trois fois par jour, on le ferait seulement deux fois. J'opérerais peut-être seulement une ligne avec deux fréquences au lieu de trois, puis je ne perdrais probablement pas tant de clientèle que cela parce que les gens encouragent notre entreprise régionale. Pour ce qui est des autres lignes régionales, ce n'est pas grave. L'entreprise peut être tricotée serré avec sa population — comme nous le sommes — ou elle peut ne pas l'être du tout, mais elle fera toujours des choix qui feront en sorte qu'elle s'en sortira le mieux possible. Ce n'est pas la même chose en ce qui a trait à la population.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Ma dernière question concerne la concurrence. L'été, il doit y avoir beaucoup de gens souhaitant prendre un autocar nolisé ou un autocar de tourisme qui suit nombre de ces itinéraires. Est-il difficile aux autres compagnies d'offrir ce genre de service?

[Français]

M. Maheux: La clientèle des voyages nolisés chez Autobus Maheux est uniquement une clientèle de l'Abitibi-Témiscamingue. Autrement dit, notre entreprise ne fait pas ce que nos collègues font en grand nombre dans le bas de la province, à Ottawa, Hull, Montréal, Toronto et partout ailleurs. On ne fait pas du service réceptif, des Français, des Espagnols, des Japonais, des Allemands et tout cela. On a un gros volume de transport nolisé, mais il s'agit exclusivement de gens de l'Abitibi-Témiscamingue qui sortent de la région pour une activité particulière.

Comme je le mentionne dans le texte, les équipes sportives, surtout les équipes de hockey, utilisent nos services, que ce soit les équipes de juniors ou majeures. La clientèle autochtone, les personnes préretraitées et de l'âge d'or en excursion à l'extérieur de la région, les tournées aux cabanes à sucre et diverses autres tournées ont augmenté notre achalandage. On offre les

but the people taking these trips are all from the Abitibi-Témiscamingue area. We operate three or four buses just for that. The problem is always the same one: one weekend you need eight buses and the next weekend three of your buses remain idle in the yard, and so on.

This brings me to deregulation in the area of charters. The industry in Quebec, the QBOA, made a decision several years ago. We agreed that we could live with deregulation for chartered transportation in rural areas but that this was not an ideal situation. I am a carrier in Rouyn-Noranda and I decided to get a coach. My colleague in Val-d'Or, who has school buses too, decided to get his own coach and the same thing happened with my colleague who has school buses in Amos.

There is surely a matter of critical mass and markets and the population is less well served by three carriers from a single company rather than by one carrier from three different companies. I am not saying you do not need competition to be efficient, on the contrary, because competition keeps us awake, but there is also a question of market size and you need a minimum market. What is marvellous with the deregulation process is that it ensures a certain volume of business to companies which allows them to provide quality service.

Senator LaPierre: Did you tell us that the Val-d'Or-Chibougamau route is a paying proposition?

Mr. Maheux: It is profitable.

Senator LaPierre: You have two profitable routes where you hold a monopoly?

Mr. Maheux: Yes.

Senator LaPierre: You have a monopoly between Val-d'Or and Montreal and because of that monopoly you must serve other less profitable areas. Is that not the case?

Mr. Maheux: That is true, but I would add a little qualification. The Val-d'Or-Chibougamau route turns a profit, but that is it. The Rouyn-Noranda to Montreal route is profitable and subsidizes all the others. The Val-d'Or-Chibougamau route does not subsidize anything else, it just pays its own way.

Senator LaPierre: Private enterprise is supposed to be private enterprise. If the State is concerned with all the possible and potential difficulties of private enterprise, then the State may as well do it itself. I have two questions that really make me impatient. Do you get your permit from the provincial government?

Mr. Maheux: Yes.

Senator LaPierre: So you should be talking to your provincial government, not to us. Should these regional transportation problems not be left to the province of Quebec or the other

destinations comme Vancouver, Halifax, Nouveau-Brunswick, New York ou Nashville aussi, mais ce sont des gens de l'Abitibi-Témiscamingue qui utilisent ces services. Cela représente et occupe chez nous l'utilisation de trois ou quatre autocars. La difficulté est toujours la même: une fin de semaine, on a besoin de huit autocars et la fin de semaine suivante, trois autocars restent dans la cour, et ainsi de suite.

Cela m'amène à parler de la déréglementation dans le transport nolisé. L'industrie québécoise, l'APAQ, a pris, il y a plusieurs années, une certaine décision. On en a convenu qu'on était capable de vivre avec une déréglementation dans le transport nolisé en région, mais que ce n'était pas la situation idéale. On peut avoir de la concurrence dans une région. Je suis un transporteur à Rouyn-Noranda et j'ai décidé d'avoir un autocar. Mon collègue de Val-d'Or, qui a lui aussi des autobus scolaires, a décidé d'avoir son autocar et c'est la même chose pour mon collègue qui a des autobus scolaires à Amos.

Assurément, il y a une question de masse critique et de marché, et la population est moins bien servie par trois transporteurs d'une seule compagnie, que par un transporteur de trois compagnies différentes. Pour être efficace, je ne dis pas que cela ne prend pas de concurrence, au contraire, parce que la concurrence nous tient alertes, mais il y a aussi une question de marché, et cela prend un minimum de marché. Ce qu'il y a de merveilleux dans le processus de la réglementation, c'est qu'elle assure des volumes d'affaire à des entreprises pour permettre de donner un service de qualité.

Le sénateur LaPierre: Nous avez-vous dit que le trajet de Val-d'Or à Chibougameau est payant?

Mr. Maheux: C'est rentable.

Le sénateur LaPierre: Vous avez deux routes rentables sur lesquelles vous avez un monopole?

Mr. Maheux: Oui.

Le sénateur LaPierre: Vous avez un monopole entre Val-d'Or et Montréal et en raison de ce monopole, vous devez desservir d'autres régions moins rentables n'est-ce pas?

Mr. Maheux: C'est exact, mais j'apporterais une petite nuance. Le trajet Val-d'Or-Chibougameau est rentable, un point c'est tout. Le trajet Rouyn-Noranda-Montréal est rentable et finance tous les autres. Le trajet Val-d'Or-Chibougameau ne finance rien d'autre, il se suffit à lui-même.

Le sénateur LaPierre: L'entreprise privée est censée être une entreprise privée. Si l'État s'occupe de toutes les éventualités et des difficultés de l'entreprise privée, l'État est aussi bien de le faire lui-même. Je vais vous poser deux questions qui m'impatientent énormément. Recevez-vous vos permis du gouvernement provincial?

Mr. Maheux: Oui.

Le sénateur LaPierre: Alors votre dialogue devrait être tenu avec le gouvernement provincial, et pas avec nous. Ces problèmes régionaux de transport ne devraient-ils pas découler de la

provinces and not come before the federal government? Why would the federal government get mixed up in this business?

Mr. Maheux: I am happy you ended your question on that note, because in an area like ours, not so long ago, a carrier decided to keep only the profitable route that was subsidizing the others and to let go of those routes operating at a loss because he actually intended to ignore cross-subsidizing and only keep whatever was turning a profit. In an area like ours, when business and the regional development council see that the federal government is questioning regulations that allow us to provide service to our communities, our reaction is to wonder what the federal government could question that might affect us. However, I agree with you, our dealings are with the provincial government. The provincial government delivers the permits and we manage the safety question with that government. But unless I am an ignoramus, the federal government has overall authority over transportation. Transportation comes under the federal government's jurisdiction and it lets the provinces manage the permits and other technical details in each province.

Senator LaPierre: On the other hand, we have an educational system that the federal government pours money into at all levels. It is managed by the provinces and the federal government does not tell the provinces: "You are going to teach the history of Canada from second grade through to tenth." It seems clear to me that we can recommend to the federal government to mind its own business. That the whole matter of intercity transportation comes under provincial jurisdiction and it is up to them to take care of it. The federal government will not deal with it at all unless to set up a national network.

Mr. Maheux: The federal government cannot decide to possibly deregulate and therefore leave it up to free trade to decide that the rural populations will not have any more service simply by saying it is none of its business.

Senator LaPierre: The problem is that it will cost money. If you want the federal government to be part of it, it will have to pay an amount of money to set up a national network. If it sets up such a network, it will have to have agreements with the provincial governments to determine all kinds of things. When you have joint jurisdictions, there is always a fight and those who suffer most are the taxpayers.

Senators do not take the bus. The federal government does not take the bus. We did it to go to Montreal, yes, and that will probably be the only time we have done it in our lives. I am thinking about this seriously and I wonder who should be regulating? Who should have the authority? How do you set up a national network based on provincial authorities? That is the challenge of Confederation and federalism.

It might be interesting for people taking the bus in rural areas to be able to deduct the cost of transportation from their income. In Montreal, you do not need that because you have the subway. How much is a ticket from Val-d'Or to Chibougamau?

province de Québec ou des autres provinces, et non du gouvernement fédéral? Pourquoi le gouvernement fédéral se mêlerait-il de ces affaires?

M. Maheux: Je suis content que vous finissiez votre question par ces mots, parce que dans une région comme la nôtre, un transporteur avait, dans un temps pas si lointain, décidé de ne garder que la ligne payante qui finance les autres et d'abandonner les lignes déficitaires, parce qu'il avait justement l'intention d'ignorer «l'interfinancement» et de garder seulement ce qui était profitable. Lorsque, dans une région comme la nôtre, les entreprises et le conseil régional de développement constatent que le gouvernement fédéral questionne une réglementation qui nous permet d'avoir des services dans des localités, notre réaction est de nous demander ce que le gouvernement fédéral questionne qui pourra nous affecter. Toutefois, je suis d'accord avec vous, c'est avec le gouvernement provincial qu'on transige. Le gouvernement provincial émet les permis et c'est avec lui qu'on gère la question de la sécurité. Mais le gouvernement fédéral, à moins que je sois un ignare, chapeaute le domaine du transport. Le transport relève du gouvernement fédéral, et il laisse les provinces gérer les permis et les détails techniques dans chaque province.

Le sénateur LaPierre: D'un autre côté, nous avons un système d'éducation dans lequel le gouvernement fédéral met beaucoup d'argent à tous les niveaux. Il est géré par les provinces, et le gouvernement fédéral ne dit pas aux provinces: «Vous allez enseigner l'histoire du Canada à partir de la deuxième année jusqu'à la dixième année.» Il m'apparaît évident que nous pouvons recommander au gouvernement fédéral de se mêler de ses affaires. Que toute l'affaire du transport interurbain relève des provinces et qu'elles s'arrangent avec cela. Le gouvernement fédéral ne s'en occupera pas du tout, à moins de créer un réseau national.

M. Maheux: Le gouvernement fédéral ne peut pas décider d'envisager l'éventualité de déréglementer, et donc, de laisser le libre-échange décider que des populations rurales n'auront plus de service en disant que cela ne le regarde pas.

Le sénateur LaPierre: Le problème, c'est que cela coûtera de l'argent. Si on veut que le gouvernement fédéral s'en mêle, il faudra qu'il paie un montant d'argent pour créer un réseau national. S'il crée un tel réseau, il devra avoir des ententes avec les gouvernements provinciaux pour déterminer plusieurs choses. Lorsqu'on a des juridictions conjointes, c'est toujours la bagarre et les personnes qui en souffrent le plus, ce sont les contribuables.

Les sénateurs ne prennent pas l'autobus. Le gouvernement fédéral ne prend pas l'autobus. On l'a fait pour aller à Montréal, oui, et ce sera probablement la seule fois qu'on l'aura fait dans notre vie. Je pense à cela sérieusement et je me demande qui devrait réglementer? Qui devrait avoir l'autorité? Comment créer un réseau national à partir des autorités provinciales? C'est là le défi de la Confédération et du fédéralisme.

Il serait peut-être intéressant que les gens qui prennent l'autobus dans les régions rurales puissent déduire de leurs revenus les coûts de transport qu'ils doivent défrayer. À Montréal, on n'a pas besoin de cela parce qu'il y a le métro. Combien coûte le billet pour aller de Val d'Or à Chibougamau?

Mr. Maheux: Between 40 and 50 dollars.

Senator LaPierre: Someone doing this two or three times a month, say 16 times a year, could deduct that cost from his income. Would that help you?

Mr. Maheux: Certainly, anything that might encourage people to take the bus is interesting.

Senator LaPierre: But in the other hand, you cannot force people: "You can lead a horse to water, but you cannot make him drink." The same thing goes for people who decided they will not use your service.

Mr. Maheux: It is not that the people do not use our service. When you look at an MRC, a rural municipality, like ours in Abitibi-Ouest, with almost 30,000 inhabitants, they use the service. To make it profitable, you need clients. What I find irritating is that people think that because it is a matter of money the federal government should not get mixed up in it. On the other hand, how many millions of dollars were given to VIA Rail to withdraw from Abitibi and who provides a service whose operating costs are not even covered up to 50 per cent by passenger fares?

Senator LaPierre: I have no problem with that.

Mr. Maheux: It is a double standard.

Senator LaPierre: I think that mobility is a fundamental right. It is in the Charter. It is either up to the federal government, the provincial government or the regional government to determine how citizens can be helped to exercise this right. Any time too many people get involved in problems, you have jurisdictional conflicts and the ordinary people suffer.

Mr. Maheux: I agree. If we want to avoid jurisdictional conflicts between the provinces and Canada, the day a decision is made on regulating bus transportation in Canada, a decision will also be made on the quality of services provided to Canada's smaller municipalities. Canada cannot turn a deaf ear to that.

Senator LaPierre: I agree with you.

Senator Biron: Your territory is regulated. Are your tariffs, both for regular service and chartered service also regulated? Are your fares set?

Mr. Maheux: In Quebec, we answer to the Commission des transports du Québec. All bus carriers in Quebec whether intercity or chartered, have to go through the same exercise when they want to change their rates. They have to table their rate structure with the Commission des transports du Québec which has the power to say whether they are sensible or not. If we go too far, we will be told, but usually we follow the cost of living.

Actually, you will find a fare schedule in the kit. I would like to draw your attention to certain elements in this document. You will find examples there. The first is our main route, Rouyn-Noranda-Montreal. The second column gives the fare before taxes as it appears in the directories. The third column sets out the

M. Maheux: Entre 40 et 50 dollars.

Le sénateur LaPierre: La personne qui le fait deux ou trois fois par mois, disons 16 fois par année, pourrait déduire ces coûts de ses revenus. Cela vous aiderait?

Mr. Maheux: Certainement. Toute mesure qui pourrait inciter les gens à utiliser le transport par autobus est intéressante.

Le sénateur LaPierre: Mais d'un autre côté, on ne peut pas forcer. «You can lead a horse to water, but you cannot make him drink.» C'est la même chose avec les gens qui ont décidé qu'ils n'utiliseraient pas votre service.

Mr. Maheux: Ce n'est pas que les gens n'utilisent pas le service. Lorsqu'on regarde une MRC comme en Abitibi-Ouest, avec près de 30 000 habitants, ils utilisent le service. Pour rentabiliser un service, il faut des clients. Ce qui m'irrite, c'est qu'on pense que, parce qu'il est question d'argent, il ne faudrait pas que le gouvernement fédéral s'en mêle. D'un autre côté, on verse combien de millions à VIA Rail pour s'être retiré de l'Abitibi, qui donne un service dont les revenus de la clientèle ne représentent même pas 50 p. 100 du coût d'opération?

Le sénateur LaPierre: Je n'ai pas de problème avec cela.

Mr. Maheux: C'est deux poids deux mesures.

Le sénateur LaPierre: Je crois que la mobilité des gens est un droit fondamental. C'est dans la Charte. C'est soit à l'État fédéral, à l'État provincial ou à l'État régional de déterminer comment réaliser ce droit des citoyens. À toutes les fois que trop de personnes se mêlent des problèmes, il y a des conflits juridictionnels et les gens en souffrent.

Mr. Maheux: Je suis d'accord. Si on veut éviter des conflits juridictionnels entre les provinces et le Canada, le jour où on prendra une décision sur la réglementation du transport par autocar au Canada, on prendra également une décision sur la qualité des services dans les petites municipalités au Canada. Le Canada ne peut pas être sourd à cela.

Le sénateur LaPierre: Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Biron: Votre territoire est réglementé. Est-ce que vos tarifs, tant pour le service régulier que pour le service nolisé, sont réglementés? Est-ce que vos tarifs sont fixés?

Mr. Maheux: Au Québec, nous relevons de la Commission des transports du Québec. Tous les transporteurs par autobus du Québec, que ce soit dans le secteur interurbain ou dans le secteur nolisé, ont le même exercice à faire lorsqu'ils veulent faire une modification de tarifs. Ils doivent faire un dépôt de tarifs auprès de la Commission des transports du Québec qui, elle, a le pouvoir de dire si cela a du bon sens ou non. Si on exagère, on se le fait dire, mais habituellement, on suit le coût de la vie.

D'ailleurs, vous verrez que nous avons inclus une grille de tarifs dans la trousse. J'aimerais attirer votre attention sur quelques éléments de ce document. Vous y trouverez des exemples. Le premier, c'est notre route principale, Rouyn-Noranda-Montréal. La deuxième colonne donne le prix, avant les taxes, tel qu'il paraît

number of kilometres, the distance between the point of origin and destination and in the last column, the most interesting one in my view, gives you the rate per kilometre.

How does the rate per kilometre translate out for a bus passenger? There is an important principle of logic here. If a customer takes the bus to go only 30 kilometres, the price per kilometre will certainly be higher. We have to ask for a minimum fare if only to cover the cost of printing the ticket. When the passenger sets foot in the bus, you already have a four-dollar cost right there and it is regressive. When the distance is long enough, 100 or 200 kilometres, for example, then you start getting comparison points.

Then you have the routes from Winnipeg to Regina, Calgary to Edmonton, Penticton to Vancouver. Let us take the last column. The rates per kilometre increase. For the penultimate one, Rouyn-Noranda-La Sarre, the rate is very high but we are only talking about 87 kilometres. Over a shorter distance, you can be sure the cost will be higher. It only costs \$14 to go 90 kilometres. That is not necessarily very expensive, but it certainly is a higher per kilometre rate.

I would like to draw your attention to the last element. The Montreal-New York run has Greyhound and Adirondak competing on it. In the US, bus transportation is deregulated. That has allowed Adirondak to compete on this route. Mr. Jean Blais, an official with the Quebec Department of Transport, has done certain studies that show that in the US bus transportation was deregulated and, except for the fact that some areas and some States lost some services, the price did not actually decrease.

In the US, the price has not decreased despite competition. Today, with \$1 million, you cannot even buy two buses because they cost \$550,000 each.

That goes to show that competition has not led to a price decrease. Transportation companies try to be competitive in order to increase the number of their passengers. Where operating costs and fares are concerned, we compare favourably to the Canadian network.

Senator Biron: If you have Greyhound and Adirondak competing for the same number of passengers, they are charging 17 cents. Does that break down to 8.5 cents per company since there are two of them?

Mr. Maheux: Yes, the revenue per client is really shared. You are right. Would they have twice as many clients if they were alone on the run? Maybe the price would go down. We are all facing a dilemma. In Abitibi-Témiscamingue, not so long ago, you took the plane and paid quite a bit to go to Quebec City or Montreal. We did not think that the price would increase, but today service has decreased and the price is out of this world.

dans les répertoires. La troisième colonne donne le kilométrage, c'est-à-dire la distance entre le point d'origine et le point de destination, et la dernière colonne, la plus intéressante à mon point de vue, donne le tarif au kilomètre.

Comment se traduit le tarif au kilomètre pour le client qui utilise l'autobus? Il y a un principe logique qu'il est important de connaître. Si un client prend l'autobus pour faire seulement 30 kilomètres, c'est certain que le prix au kilomètre sera beaucoup plus élevé. Il faut demander un tarif minimum, ne serait-ce que pour l'impression du billet. Lorsque le client monte dans l'autocar, cela coûte au moins quatre dollars en partant et c'est régressif. Lorsque la distance est assez longue, par exemple 100 ou 200 kilomètres, on commence à avoir des points de comparaison.

Nous avons ensuite les trajets Winnipeg-Regina, Calgary-Edmonton, Penticton-Vancouver. Regardons la dernière colonne. Les tarifs au kilomètre augmentent. On voit que pour l'avant dernier, Rouyn-Noranda-La Sarre, le taux est très élevé, mais on parle d'une distance de seulement 87 kilomètres. Pour une distance courte, il est certain que le coût va être plus élevé. Cela ne coûte que 14 dollars pour faire 90 kilomètres. Ce n'est pas nécessairement très dispendieux, mais au kilomètre, il est certain que c'est plus élevé.

Je veux attirer votre attention sur le dernier élément. Le Montréal-New York qui est un service en concurrence entre Greyhound et Adirondak. Aux États-Unis, le transport par autocar est déréglementé. Cela a permis à Adirondak de rentrer sur cette ligne. M. Jean Blais, un agent du ministère des Transports du Québec, a fait certaines études, et il a constaté qu'aux États-Unis, on a déréglementé le transport par autobus, et autre le fait que certaines régions et dans certains États ont perdu des services, le prix, lui, n'a pas baissé.

Aux États-Unis, le prix n'a pas baissé malgré la concurrence. Aujourd'hui, avec un million de dollars, on ne peut pas même acheter deux autocars parce qu'ils coûtent 550 000 dollars chacun.

Cela démontre bien que la concurrence n'a pas permis de diminuer les prix. Les compagnies de transport essaient d'être concurrentielles dans le but d'augmenter leur clientèle. Au niveau de nos coûts d'opération et du prix demandé à la clientèle, cela nous permet de nous comparer avantageusement avec l'ensemble du réseau au Canada.

Le sénateur Biron: S'il y a Greyhound et Adirondak pour le même nombre de clients, ils chargent 17 cents. Cela se résume-t-il à 8,5 cents par compagnie, étant donné qu'elles sont deux?

M. Maheux: Oui, le revenu par client est vraiment partagé. Vous avez raison. Auraient-ils deux fois plus de clients s'ils étaient seuls? Le prix baisserait peut-être. On vit tout un dilemme. En Abitibi-Témiscamingue, il n'y a pas si longtemps, on prenait l'avion et on payait assez cher un billet pour se rendre à Québec ou à Montréal. On ne s'imaginait pas que le prix augmenterait, mais aujourd'hui les services sont réduits et les prix sont exorbitants.

What do the regulations allow in the air transportation industry? They mean that in the Montreal-Toronto corridor companies can compete with prices as low as \$159.95 while the people in Abitibi-Témiscamingue are still paying a \$1,000 to go work in Quebec City. It is ridiculous.

The Chair: We have not started looking at the solutions yet.

Mr. Maheux: I understand.

The Chair: The members of the committee much appreciated your presentation and thank you for the answers to their questions.

Senators, our next meeting will be held Wednesday, May 1 at 5:30 p.m. It will be chaired by Senator Oliver because I have to go to France.

The committee adjourned.

Qu'a permis la réglementation dans le secteur de l'aviation? Elle a permis que dans le corridor Montréal-Toronto, des compagnies puissent se concurrencer avec un prix aussi bas que 159,95 \$ tandis que les gens de l'Abitibi-Témiscamingue payent encore 1 000 \$ pour aller travailler à Québec. C'est ridicule.

La présidente: Nous n'en sommes pas encore aux solutions.

M. Maheux: Je comprends.

La présidente: Les membres du comité ont apprécié votre présentation et vous remercient pour les réponses que vous avez apportées à leurs questions.

Sénateurs, la prochaine réunion aura lieu le mercredi, 1^{er} mai 2002, à 17 h 30. Elle sera présidée par le sénateur Oliver car je dois me rendre en France.

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

From the Rural Secretariat, Rural and Co-Operatives Secretariats:

Donna Mitchell, Executive Director;
Christian Fortin, Senior Analyst.

From Autobus Maheux:

Pierre Maheux, Vice-President.

TÉMOINS

Du Secrétariat Rural, Secrétariats Rural et aux Coopératives:

Donna Mitchell, directrice exécutive;
Christian Fortin, analyste principaux.

D'Autobus Maheux:

Pierre Maheux, vice-président.