



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, May 1, 2002

Issue No. 28

Fourteenth meeting on:

The examination of issues facing
the intercity busing industry

**INCLUDING:
THE TWELFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget)**

**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 1^{er} mai 2002

Fascicule n° 28

Quatorzième réunion concernant:

L'étude sur les enjeux stratégiques touchant
l'industrie du transport interurbain par autocar

**Y COMPRIS:
LE DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget)**

**TÉMOINS:
(Voir à l'endos)**

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

**Ex Officio Members*
(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

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

**Membres d'office*
(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 1, 2002
(45)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:36 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Deputy Chair, the Honourable Donald Oliver, presiding.

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

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

From the Canadian Transport Lawyers Association:

David Blair, Lawyer, Gagné Letarte;

Dean Saul, Lawyer, Gowling Lafleur Henderson.

The witnesses from the Canadian Transport Lawyers Association made a presentation and answered questions.

The Canadian Transport Lawyers Association submitted a brief.

At 7:07 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 1^{er} mai 2002
(45)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 36, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Donald Oliver (*vice-président*).

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

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

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS:

De la Canadian Transport Lawyers Association:

David Blair, avocat, Gagné Letarte;

Dean Saul, avocat, Gowling Lafleur Henderson.

Les témoins de la Canadian Transport Lawyers Association font une déclaration et répondent aux questions.

La Canadian Transport Lawyers Association présente un mémoire.

À 19 h 07, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, April 25, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TWELFTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on September 26, 2001, to examine and report on issues facing the intercity busing industry, now requests approval of funds for 2002-2003.

Pursuant to section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 25 avril 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le 26 septembre 2001, à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar, demande que des fonds lui soient approuvés pour 2002-2003.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

SPECIAL STUDY

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31ST 2003**

Extract of the Journals of the Senate, on Thursday, September 26, 2001:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Callbeck:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on issues facing the intercity busing industry;

That the committee submit its final report no later than December 20, 2002; and

That the committee be permitted, notwithstanding usual practices, to deposit any report with the Clerk of the Senate, if the Senate is not then sitting; and that the report be deemed to have been tabled in the Chamber.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

SUMMARY OF EXPENDITURES

PROFESSIONAL AND SPECIAL SERVICES	\$ 16 200
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS	\$ 52 525
ALL OTHER EXPENDITURES	\$ <u>2 000</u>
TOTAL:	\$ 70 725

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on February 20, 2002. The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date

Lise Bacon, Chair of the Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date

Richard H. Kroft, Chair of the Standing Committee on
Internal Economy, Budgets and Administration

**Standing Senate Committee
On Transport and Communications**

EXPLANATION OF BUDGET ITEMS

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 16 200
Transportation and Communications	\$ 52 525
Other Expenditures	\$ <u>2 000</u>
TOTAL	\$ 70 725

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Professional Services (0401)

Special Advisor - Martin Brennan (20 days @ \$600) \$ 12 000

2. Meals (0415)

Working lunches and dinners (12 lunches and dinners at \$350 each) \$ 4 200

Total **\$ 16 200**

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1. Travel expenses (0201)

**A. Fact-Finding Mission to Boston-Washington
(8 Senators – 3 Staff)**

Air Transportation:

Ottawa- Boston - Washington- Ottawa
(11 X \$2 400) \$ 26 400

Ground Transportation:

8 taxis @ \$25.00 X 11 people \$ 2 200

Per Diem:

5 days @ \$75.00 per day for 11 people \$ 4 125

Hotel Accommodations:

2 nights Boston @ \$450 per day X 11 people \$ 9 900

2 nights Washington @ \$450 per day X 11 people \$ 9 900

Total **\$ 52 525**

ALL OTHER EXPENDITURES

1. Rentals (0500)

Meeting room rentals:

Boston, Washington \$ 2 000

Total **\$ 2 000**

GRAND TOTAL **\$ 70 725**

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank
Director of Committees and Private Legislation

Date

Richard Ranger
Director of Finance

Date

COMITÉ SÉNATORIAL DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

ÉTUDE SPÉCIALE

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2003**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 26 septembre 2001 :

L'honorable sénateur Bacon, au nom de l'honorable sénateur Bacon, propose, appuyé par l'honorable sénateur Callbeck,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar;

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 20 décembre 2002; et

Que le comité soit autorisé, par dérogation aux règles usuelles, à déposer tout rapport auprès du greffier du Sénat si le Sénat ne siège pas à ce moment-là; et que le rapport soit réputé avoir été déposé à la Chambre du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

SOMMAIRE DES DÉPENSES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES	16 200 \$
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS	52 525 \$
AUTRES DÉPENSES	<u>2 000 \$</u>
TOTAL:	70 725 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications le 20 février 2002.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

Lise Bacon, Présidente du Comité sénatorial permanent des
Transports et des communications.

Date

Richard H. Kroft, Président du Comité permanent de la régie interne,
des budgets et de l'administration

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	16 200 \$
Transports et communications	52 525 \$
Autres dépenses	<u>2 000 \$</u>
TOTAL	70 725 \$

SERVICES

1. Services professionnels (0401)

Expert -conseil – Martin Brennan (20 jours @ 600\$) 12 000 \$

2. Repas (0415)

Déjeuners et dîners de travail (12 dîners et déjeuners à 350\$ chacun) 4 200 \$

Total

16 200 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1. Frais de déplacement (0201)

A. Mission d'information à Boston-Washington
(8 Sénateurs – 3 employés)

Transport aérien:

Ottawa- Boston - Washington- Ottawa
(11 X 2 400\$)

26 400 \$

Transport au sol:

8 taxis @ 25.00\$ X 11 personnes

2 200 \$

Indemnités journalières:

5 jours @ 75.00\$ par jour pour 11 personnes

4 125 \$

Hébergement à l'hôtel:

2 nuits à Boston @ 450\$ par jour X 11 personnes

9 900 \$

2 nuits à Washington @ 450\$ par jour X 11 personnes

9 900 \$

Total

52 525 \$

AUTRES DÉPENSES

1. Location (0500)

Location d'une salle de réunion:

Boston, Washington

2 000 \$

Total

2 000 \$

GRAND TOTAL

70 725 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank
Directeur des Comités et de la législation privée

Date

Richard Ranger
directeur des Finance

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

THURSDAY, April 25, 2002

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said committee for the fiscal year ending March 31, 2003 for the purpose of its Special Study on the Issues Facing the Intercity Busing Industry, as authorized by the Senate on Thursday, September 26, 2001. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 15,000
Transportation and Communications	\$ 29,000
Other Expenditures	\$ <u>1,000</u>
TOTAL	\$ 45,000

Respectfully submitted,

*Le président,***RICHARD H. KROFT***Chair***ANNEXE (B) AU RAPPORT**

Le JEUDI 25 avril 2002

Le comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget présenté par le Comité permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2003 aux fins de leur Étude spéciale, relativement aux enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 26 septembre 2001. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	15,000 \$
Transports et communications	29,000 \$
Autres dépenses	<u>1,000 \$</u>
TOTAL	45,000 \$

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 1, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:36 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Donald H. Oliver (*Deputy Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Deputy Chairman: Honourable senators, I welcome Mr. Blair and Mr. Saul to this meeting of Standing Senate Committee on Transport and Communications. Tonight's hearings will be a continuation of the study we have been doing on intercity bus service in Canada.

In May 2001, the Honourable David Collenette, the Minister of Transport, asked our committee to look at changing conditions in the extra-provincial, intercity and charter bus industries. Extra-provincial includes intra-provincial and international. He made this request because he noted that ridership in busing had been dropping steadily for many years and the result of this decline in the industry might mean a reduction in service and accordingly less choice for travellers.

Anyone who has looked at federal and provincial laws, as I know the two witnesses before us tonight have, can quickly conclude that the regulatory patchwork in Canada inhibits the industry. We have too many different laws and regulations in too many jurisdictions.

In September, the Senate authorized this committee to undertake a study and report back no later than December, 2002. We had our budget approved for the completion of our study this afternoon in the Senate. We started our work last year, and we have heard witnesses from Ottawa, Montreal, Halifax, Vancouver, Calgary, and Toronto.

This evening, we will have one witness, the Canadian Transport Lawyers Association, a national body of lawyers working in the transportation field, including bus transportation. In preparing for tonight, I noted that one of the association's several committees deals specifically with bus issues. Tonight we are very fortunate, honourable senators. This will provide us with an opportunity to learn more about how economic regulation works on the ground as well as the impacts of this regime on both service and ridership.

Much of the evidence we have heard to date addresses the question "what is economic deregulation and how does it work?" Who is in favour of deregulation, and who is against it? We have heard strong evidence on both sides to date. The existing carriers are generally in favour of the status quo. Those who support deregulation are those companies who would like to enter the market or offer new service at competitive prices. Also in favour

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 1^{er} mai 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 36 pour examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Donald H. Oliver (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président: Honorables sénateurs, je souhaite la bienvenue à M. Blair et à M. Saul à cette réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous poursuivons ce soir notre étude sur l'industrie du transport interurbain par autocar au Canada.

En mai 2001, le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a demandé à notre comité d'examiner les conditions changeantes des industries de transport par autocar extraprovinciales et interurbaines. Les industries extraprovinciales incluent l'industrie intraprovinciale et internationale. Il nous a présenté cette demande parce qu'il a remarqué que la clientèle du transport par autocar est en diminution constante depuis de nombreuses années et que ce déclin dans l'industrie pourrait signifier une diminution du service et partant des choix moindres pour les voyageurs.

Quiconque a examiné les lois provinciales et fédérales, comme l'ont fait je sais les deux témoins de ce soir, peut rapidement en venir à la conclusion que l'ensemble de règlements disparates que nous avons au Canada fait obstacle à l'industrie. Nous avons trop de lois et de règlements différents dans trop de compétences.

En septembre, le Sénat a autorisé ce comité à entreprendre une étude et à faire rapport au plus tard en décembre 2002. Cet après-midi le Sénat a adopté notre budget pour que nous terminions notre étude. Nous avons entrepris nos travaux l'année dernière et nous avons entendu des témoins d'Ottawa, de Montréal, de Halifax, de Vancouver, de Calgary et de Toronto.

Ce soir, nous accueillons la Canadian Transport Lawyers Association, un organisme national d'avocats qui travaillent dans le domaine des transports, y compris le transport par autocar. En me préparant à la séance de ce soir, j'ai remarqué qu'un des nombreux comités de l'association s'occupe précisément des questions de transport par autocar. Ce soir nous avons beaucoup de chance, honorables sénateurs. Nous pourrions en apprendre davantage sur le fonctionnement de la réglementation économique sur le terrain ainsi que sur les répercussions de ce régime tant sur le service que sur la clientèle.

Presque tous les témoignages que nous avons entendus jusqu'à maintenant, abordent la question de savoir ce qu'est la réglementation économique et son fonctionnement. Qui est en faveur de la déréglementation et qui est contre? Nous avons entendu des arguments solides de part et d'autre jusqu'à maintenant. Les transporteurs actuels penchent en général du côté du statu quo. Ceux qui sont favorables à la déréglementation

are some users who do not believe the present system delivers or protects the service they would like to have as well as those who ideologically favour less government involvement.

I do not know how this Senate study will come down in the end. It is difficult to provide any definitive assessment. However, certainly most economists would argue that the efficiency gained from deregulation would likely be a net benefit to society. I hope that the witnesses tonight will, among other comments on safety and so on, comment on this issue so that we might benefit from their wise counsel and advice.

Mr. Dean Saul, Lawyer, Canadian Transport Lawyers Association: Honourable senators, I am from Toronto with a law firm by the name of Gowling Lafleur Henderson. Mr. Blair is from Quebec City with the law firm of Gagné Letarte. We are two of the four-member bus committee of the Canadian Transport Lawyers Association. We have been charged with the responsibility of bringing to this committee the brief of the association.

As I have indicated in the opening, we carry no brief with respect to the specific issue of economic regulation or deregulation. During the course of truck deregulation debates, we made a number of submissions, but none of those were in favour of economic regulation as a superior system. We focused on safety as a principal issue and harmonization as another issue. We are not here to say that we support bus regulation, nor are we here to say that the industry should be deregulated. However, we do have some comments we would like to make.

I will say two things at the outset. First, you have our brief as filed. I do not propose to deal with it. I will take it as read. For the sake of brevity, we will try to deal with some issues in a thumbnail fashion, if we might. Mr. Blair and I have had the opportunity of briefly looking at the list of questions. We are prepared to deal with some of them in our comments, and we would be delighted to deal with all of them, time permitting.

Together with the balance of our members, we have very substantial experience in terms of bus and truck regulation in all Canadian provincial jurisdictions, with the federal government and with the deregulatory program in the United States. Our experience is very much ground level: participation in hearings, participating with the bureaucrats of the various ministries and with the board members. We hope to provide you with some assistance in your deliberations.

sont des entreprises qui voudraient prendre pied sur le marché ou offrir de nouveaux services à des prix concurrentiels. Parmi ceux qui y sont favorables se rangent aussi certains utilisateurs qui ne croient pas que le système actuel offre ou protège le service qu'ils aimeraient avoir ainsi que ceux qui sont idéologiquement favorables à une intervention moindre des gouvernements.

Je ne sais pas où aboutira cette étude du comité du Sénat. Il est difficile de fournir une évaluation définitive. Cependant, il est certain que la plupart des économistes estimerait que l'efficacité découlant de la déréglementation comporterait vraisemblablement des avantages pour la société. J'espère que les témoins de ce soir, outre qu'ils feront des observations sur la sécurité et d'autres sujets, aborderont cette question pour que nous puissions ainsi profiter de leurs sages conseils.

M. Dean Saul, avocat, Canadian Transport Lawyers Association: Honorables sénateurs, je travaille au sein du cabinet juridique Gowling Lafleur Henderson de Toronto. M. Blair quant à lui est membre du cabinet Gagné Letarte de Québec. Nous sommes deux des quatre membres du Comité du transport par autocar de la Canadian Transport Lawyers Association. On nous a confié la responsabilité d'apporter à ce comité le mémoire de l'association.

Comme je l'ai indiqué au début, nous n'apportons pas de mémoire en ce qui concerne la question précise de la réglementation ou de la déréglementation économique. Pendant les discussions qui ont porté sur la déréglementation du camionnage, nous avons fait un certain nombre de présentations, mais aucun d'entre elles n'était favorable à la réglementation économique comme système supérieur. Nous avons insisté sur la sécurité comme question principale et sur l'harmonisation comme autre sujet. Nous ne sommes pas ici pour dire que nous sommes favorables à la réglementation du transport par autocar pas plus que pour dire que l'industrie devrait être déréglementée. Cependant, nous aimerions faire certaines observations.

D'entrée de jeu, j'ai deux choses à dire. Premièrement, vous avez le mémoire que nous avons présenté au comité et je n'ai pas l'intention d'y revenir. Je suppose qu'il a été lu. Pour économiser du temps, nous allons répondre à certaines questions dans leurs grandes lignes, si vous le voulez bien. M. Blair et moi avons eu l'occasion de jeter un coup d'oeil rapide sur la liste des questions. Nous sommes prêts à traiter de certaines d'entre elles dans nos observations et nous serions enchantés de pouvoir toutes les aborder, si le temps le permet.

Collectivement, les membres de notre groupe possèdent une expérience très vaste de la réglementation du transport par autobus, autocar et camion dans toutes les provinces canadiennes, du rôle du gouvernement fédéral et du programme de déréglementation des États-Unis. On peut dire que notre expérience est très terre-à-terre: participation aux audiences, participation avec les fonctionnaires de divers ministères et avec les membres des commissions de transport. Nous espérons pouvoir vous être de quelque utilité dans vos délibérations.

I will talk about the bus industry in terms of three or four sections and, in a very short time, tell you where I believe they are from a regulatory or non-regulatory point of view. Since I have more grey hair than my friend, I can say I go back a lot further than he does. I do recall regulation when it was regulation.

The school bus industry is an enormous industry in Canada, much of which is in the public domain; that is, the school boards themselves run school busses. However, where they exist in private hands, there is no regulation by any provincial board. Ontario is a good example and a good standard for Canada. In Ontario, all school boards call for tenders for contracts. Anyone who wishes to tender on a contract may do so. That includes the equipment, the driver component, the safety and maintenance programs and their rate offering.

The school boards decide who will receive a contract and for what term. When that decision is made, the contract goes to the Ontario ministry, which issues the licence. There is no regulatory oversight from the point of a board. That is the end of the matter.

The Deputy Chairman: Does the minister have discretion after the recommendation comes from the board?

Mr. Saul: If he has one, he has never exercised it. Ministerial discretion had existed in truck and bus transportation in the past, but ordinarily in appeal provisions. In the ordinary course when a contract is filed, unless there was some allegation of fraud in the form of the tender as filed, the minister normally leaves it to the bureaucrats to issue the licence. I have never heard of a school bus licence going to the minister for a subsequent decision or by way of appeal, even in the regulated days.

Appeals to the minister over my span — which is over 30 years — there might have been three or four in that period of time.

The school board then becomes the one most concerned with the safety issue, for example. They must look at the tenders they receive and the offering of the safety program from each operator. The boards have no function in the matter. With a school bus licence goes the right to carry charters for the schools within the board. In some circumstances, the licence may be worded in such a fashion that it will include charters or municipalities that are unrelated to the work of the board.

As a general rule, when a licence is issued, even though the operator is subsequently not renewed as the contractor, the licence is not generally cancelled. The licence grows over time and so do the rights within it. You may not have a contract to do

Je vais discuter de l'industrie du transport par autocar, en séparant cette question en trois ou quatre éléments, et, en l'espace de très peu de temps, je vous dirai où j'estime qu'elle se situe tant d'un point de vue réglementaire que non réglementaire. Comme je compte plus de cheveux gris que mon collègue, je peux dire que mon expérience remonte à plus loin que la sienne. Je me souviens effectivement de la réglementation du temps où il s'agissait véritablement d'une réglementation.

L'industrie du transport par autobus scolaire est une industrie d'envergure au Canada dont une grande partie relève du domaine public, puisque les commissions scolaires gèrent elles-mêmes les autobus scolaires. Là où cette industrie relève du secteur privé, on peut dire qu'aucune des commissions provinciales n'assure de réglementation. L'Ontario est un bon exemple de la situation canadienne, puisque toutes les commissions scolaires procèdent par appel d'offres dans ce domaine. Toute personne qui désire présenter une offre pour obtenir un contrat est libre de le faire. L'offre comprend le matériel, les conducteurs, les programmes d'entretien et de sécurité et les tarifs.

Il appartient aux commissions scolaires de déterminer la durée et de désigner l'attributaire du marché. Une fois la décision rendue, le contrat est acheminé au ministère ontarien qui délivre le permis d'exploitation approprié. Personne n'exerce de surveillance réglementaire au niveau de la commission. C'est ici que la démarche se termine.

Le vice-président: Le ministre dispose-t-il d'un pouvoir discrétionnaire après que la commission scolaire lui a fait part de ses recommandations?

M. Saul: S'il dispose d'un tel pouvoir, il ne l'a jamais exercé. Le pouvoir discrétionnaire du ministre existait dans le passé dans le domaine du transport par camion et par autocar, mais habituellement, c'était dans le cadre des dispositions régissant les appels. Normalement, lorsqu'un contrat est adjugé, le ministre autorise les fonctionnaires à délivrer le permis, à moins d'allégations de fraude dans le processus d'appel d'offres. Je n'ai jamais entendu dire qu'un permis d'exploitation d'un service d'autobus scolaires se soit retrouvé sur le bureau du ministre pour une décision ultérieure ou par suite d'un appel, même dans les beaux jours de la réglementation.

Pour ce qui est des appels entendus par le ministre, je peux dire qu'en plus de 30 ans de carrière, j'en ai vu trois ou quatre.

La commission scolaire devient alors la première intéressée aux questions de sécurité, par exemple. Elle doit examiner les offres qu'elle reçoit et le programme de sécurité proposé par chacun des soumissionnaires. Les commissions ne jouent aucun rôle à cet égard. Le permis d'exploitation d'un autobus scolaire s'accompagne du droit d'affréter des autobus pour les écoles situées sur le territoire de la commission scolaire. Dans certaines circonstances, le libellé du permis est tel qu'il peut comprendre des affrètements ou des municipalités qui n'ont rien à voir avec la commission.

En règle générale, un permis qui a été délivré n'est pas annulé même si le contrat de l'exploitant n'est pas renouvelé. Avec le temps, le permis prend de l'ampleur, de même que les droits qui l'accompagnent. Peut-être n'avez-vous pas de contrat pour faire

something under a given licence, but you may have some ancillary rights for charters under the licence as it continues to exist. It is not regulated in that sense.

Charters remain regulated in most jurisdictions. By “regulated,” I mean minimally. A charter authority is authority to take an affinity group as a group from a location to anywhere else on a single fare basis. The group is expected, generally speaking, to come back to the point from which they originated. There are other forms of charters that now exist, but that is generally what a charter is.

Most provinces will require the filing of an application. The application will be filed with a transport board. In Ontario, that is the Ontario Highway Transport Board, there is a Quebec Transport Commission, and there are various agencies in other provinces.

The focus of the applications is generally on a business plan. The requisite applications are much more sophisticated than they had been historically. Maintenance and safety plans are required. There is a fairly stiff examination by the board — again, I will speak for Ontario — of the application as filed. The board must be satisfied that the application they have received is an application they are prepared to grant if there is no objection to the application.

Generally speaking, applications for charter authority are not opposed, and the board grants the authorities as applied for or as the board may choose to amend them.

The only support given for an application at the outset is the filing of some half dozen statements by public witnesses who would say, “Yes, I need additional charter service, and I support this company and will use their service if they are licensed.” That is not sworn; it simply is statement.

The Deputy Chairman: What about other charter carriers already in the field?

Mr. Saul: Because of the manner in which the boards have functioned, the extent to which objections are filed has significantly diminished. In Ontario there may be half a dozen hearings a year on charter applications. For the most part, the board will grant an application, even if it is opposed, without a public hearing.

I will give you an example. A year ago, I was involved in an application for charter authority from the metropolitan Toronto area. That is probably the biggest charter market in Canada. The applicant was unrestricted in the application. One carrier opposed the application. The objection stated that they were involved in providing charter service in the marketplace and were doing a good job and it would affect their business.

The board, having received that objection, granted the application without a hearing. The board granted the application on the basis that unless a responding carrier can

telle ou telle chose en vertu d’un permis donné, mais il est possible que vous ayez certains droits d’affrètement accessoires en vertu du permis qui continue d’exister. Il n’y a pas de réglementation dans ce sens.

L’affrètement demeure réglementé dans la plupart des provinces, de manière minimale s’entend. Une autorisation d’affrètement confère à son titulaire le droit de transporter un groupe à affinité depuis un endroit jusqu’à n’importe quel autre, sur la base d’un billet simple. Généralement, on s’attend à ce que les membres du groupe reviennent au point de départ. Il existe d’autres formes d’affrètement, mais généralement c’est cela.

La plupart des provinces exigent que l’on remplisse une demande, laquelle est adressée à une commission des transports. En Ontario, il s’agit de la Commission des transports routiers de l’Ontario et au Québec, de la Commission des transports du Québec; il existe divers organismes dans les autres provinces.

Dans la demande, l’accent est généralement mis sur le plan d’affaires du demandeur. Les exigences sont beaucoup plus élaborées que dans le passé. Il faut fournir des plans d’entretien et de sécurité. La commission — encore une fois, je parle ici de la situation en Ontario — entreprend un examen assez rigoureux de la demande telle qu’elle est présentée. La commission doit être convaincue que la demande qu’elle a reçue est une demande qu’elle est prête à accorder si elle n’est pas contestée.

De manière générale, les demandes d’autorisation d’affrètement ne sont pas contestées et la commission les accorde telles quelles ou sous une forme modifiée, à sa discrétion.

Lorsqu’on veut présenter une demande, il suffit de rassembler une demi-douzaine de témoignages disant en substance: «Oui, j’ai besoin d’un service d’affrètement additionnel, et je donne mon appui à cette entreprise dont j’utiliserai les services si elle obtient l’autorisation nécessaire.» Il ne s’agit pas d’une déclaration sous serment, mais d’une déclaration, tout simplement.

Le vice-président: Qu’en est-il des transporteurs déjà sur le marché?

M. Saul: Le nombre de contestations a diminué considérablement à cause de la manière dont fonctionnent les commissions. En Ontario, on peut compter une demi-douzaine d’audiences par année portant sur les demandes d’affrètement. La plupart du temps, la commission accueillera favorablement les demandes, même s’il y a contestation, sans audiences publiques.

Je vous donne un exemple. Il y a un an, j’ai joué un rôle dans une demande d’autorisation d’affrètement dans le Grand Toronto. Il s’agit probablement du plus gros marché d’affrètement au Canada. Le demandeur a présenté une demande sans restriction. Un transporteur s’y est opposé. Dans sa contestation, ce transporteur affirmait qu’il offrait des services d’affrètement dans ce marché, qu’il faisait du bon travail et que l’autorisation, si elle était accordée, nuirait à ses affaires.

Après avoir reçu la contestation, la commission a répondu favorablement à la demande sans aucune audience. Aux yeux de la commission, pour qu’une objection soit retenue, il faut que la

demonstrate in its objection filed that it will suffer significant detrimental harm to its business operation and the service it provides to the public, the objection would not carry.

When you get the metropolitan Toronto market on the basis of the application as filed, with a major objector and without a hearing, then you can see that deregulation has moved a long way forward.

There may be objections to charter applications that are tenable where the charter application is not a charter application but a poorly disguised application for a scheduled line run. We can return to that, if you wish, later on. On rare occasions will that occur.

What I say for Ontario is generally true for the balance of the provinces. Some provinces, such as Alberta, may be further down the path towards no regulatory oversight. The one thing that is interesting about the applications as they go in is that the board still maintains a safety and business acumen oversight of the application. If the application is either devoid or unsatisfactory in how it deals with safety and maintenance of its vehicles, the board will not proceed those concerns are dealt with. Alternatively, it may dismiss the application and indicate the reasons for dismissal.

I will now turn to the subject of extraprovincial charters. Extraprovincial charter applications, such as one in Ontario to serve everything west, east and south of the province, once granted, is generally given full faith and credit by all other provinces. If I obtain an operating charter authority in Ontario and it says I can take charters from Ontario to the Ontario-Quebec border for furtherance and return, I do not even have to apply in Quebec. In other jurisdictions, my application would be granted upon filing. It would be a rare occasion to see an application opposed. The charter operator, in any jurisdiction, who wishes to leave his province and take his charter from British Columbia or Alberta on to Manitoba or through to Ontario — all of the circle tours they do — moves forward quite easily and largely without objection.

A dozen years ago, or so, the Ontario board used to have one or two bus applications heard every day. The board now sits periodically, perhaps one day a week or one day every two weeks. They might hear from six to eight applications in the course of a year. Ordinarily, those applications are motivated either by a line run application — of which there are few — or some problem with the applicant's material.

With respect to inner-city scheduled services, most provinces are on the same basis. They apply a test of "public necessity and convenience," which is the language from 1933. That requires the applicant to demonstrate a public need for the proposed service. The application is the same: It must contain a business plan, indicate the anticipated number of passengers in the first few

personne qui s'objecte démontre que son entreprise subira des préjudices importants, de même que le service qu'elle assure au public.

Lorsque vous avez accès au marché du Grand Toronto à partir de la demande telle qu'elle a été présentée, malgré la contestation d'un intervenant de taille et sans aucune audience publique, on peut mesurer tout le chemin parcouru par la déréglementation.

Il peut y avoir des cas où la contestation est accueillie favorablement, par exemple, lorsque la demande d'affrètement est en fait une demande mal déguisée d'offre d'un service régulier de navette. Nous pourrions revenir sur cette question plus tard, si vous le voulez bien. C'est une situation qui se produit très rarement.

Ce que je dis à propos de l'Ontario s'applique généralement aux autres provinces. Certaines, comme l'Alberta, peuvent être plus avancées que les autres pour ce qui est de la disparition de toute surveillance réglementaire. Ce qui est intéressant au sujet des demandes présentées, c'est que la commission continue d'assurer une surveillance en matière de sécurité et de perspicacité en affaires. Si la demande ne fait pas état du programme de sécurité et d'entretien de la flotte de véhicules, ou le fait, mais de manière insatisfaisante, la commission exigera du demandeur qu'il apporte les précisions exigées avant de poursuivre l'étude du dossier. Elle peut aussi rejeter la demande et motiver sa décision.

Je vais maintenant parler des affrètements extraprovinciaux. Une fois accordées, les demandes d'affrètement extraprovinciales, par exemple une demande présentée en Ontario pour desservir tout ce qui se trouve à l'ouest, à l'est ou au sud de cette province, sont habituellement acceptées et reconnues dans toutes les autres provinces. Si j'obtiens une autorisation d'affrètement en Ontario et que cette autorisation précise que je peux transporter des passagers en provenance de l'Ontario vers la frontière Ontario-Québec et au-delà, et les ramener, je n'ai même pas à en demander l'autorisation au Québec. Dans d'autres provinces, ma demande serait approuvée sur présentation. Il est très rare de voir une demande contestée. L'exploitant d'un service d'affrètement d'une province quelconque qui désire sortir des frontières de sa province et envoyer son autocar de Colombie-Britannique ou d'Alberta jusqu'au Manitoba ou en Ontario — tous les circuits touristiques qu'il offre — peut le faire assez facilement et, dans la plupart des cas, sans contestation.

Il y a une douzaine d'années, la commission de l'Ontario entendait une ou deux demandes par jour. Aujourd'hui, la commission siège de manière périodique, peut-être une fois par semaine, ou une fois toutes les deux semaines. Elle peut entendre entre six et huit demandes au cours d'une année. Habituellement, ces demandes portent sur un nouveau circuit — et il y en a très peu — ou sur les problèmes que pose le matériel.

En ce qui a trait au service régulier, la plupart des provinces appliquent les mêmes critères, dont celui des «besoins et de la commodité du public», qui existe depuis 1933. Le demandeur doit faire la preuve qu'il existe un besoin pour le nouveau service. La demande doit contenir les renseignements suivants: un plan d'affaires, le nombre prévu de passagers les premières années, les

years, describe the schedule, state the payroll for the employees, what the drivers will be paid, what safety program will be in place, and what training program for the drivers. If it is opposed, there will almost certainly be a hearing.

There are very few scheduled service hearings in Ontario, or elsewhere in Canada. Nor were there many a dozen years ago. One may see that as proof that the hurdle is too high — or very high — to get the authority. However, there is another aspect of that which warrants some consideration: The service requires a schedule. The service must be supplied in accordance with the schedule and its filed rate, and if nobody gets on the bus, the bus must still go.

Until recently, many of the provinces regulated that schedule and rate requirement by requiring an operator to provide information with respect to any particular service that was cancelled. If a single bus did not go, that would require a report. Some have loosened somewhat on that, but it is still a service that requires much oversight and can be very costly. It is premised on people getting on your bus. If they do not, your full cost is there in any event.

That is distinguished from the charter service. If I calculate it will cost \$900 to go from Toronto to North Bay and back and someone offers me \$600, or someone says they cannot get a large enough group together, my answer is: “My fee is \$900. If you do not have \$900, I do not go.” If I get 11 people saying they want to go on the scheduled service and only three of them turn up, I will go anyway.

The boards will state quite publicly that they are concerned with introducing a new service in circumstances where the existing service may be on the edge of viability. In many cases in the past, scheduled services were designed to get a charter authority. I recall scheduled services from nowheresville to metropolitan Toronto or to London, Ontario, where there was nobody to ride the bus. The object of the operator’s application was to get the line run and have the charter authority. That has disappeared.

To the extent there are line run applications, there are not many and they are tough.

The Deputy Chairman: You talked about the “public necessity and convenience” test. To ensure that I understood, are you saying that test is very old and it has been applied in so many cases that the law is now clear in all jurisdictions in Canada?

Mr. Saul: Public necessity and convenience was the initial term. It came out of the inter-state commerce commission. A number of provinces adopted that language.

Others use different language, but the application of the test for a long period of time was the same thing. The public had to come forward and state that the existing service is unsatisfactory for

horaires, la feuille de paye des employés, le salaire des chauffeurs, le programme de sécurité, le programme de formation à l’intention des chauffeurs. S’il y a contestation, une audience sera tenue.

Il y a très peu d’audiences qui portent sur le service régulier, que ce soit en Ontario ou ailleurs au Canada. Il n’y en avait pas beaucoup non plus il y a une douzaine d’années, peut-être parce qu’il est difficile — ou même très difficile — d’obtenir l’autorisation d’offrir un tel service. Il y a toutefois un autre facteur qui doit être pris en compte: les horaires. Le service doit être assuré en fonction d’horaires, et de tarifs, établis. S’il n’y a pas de clients, l’autobus doit quand même assurer le service.

Jusqu’à tout récemment, les horaires et les tarifs étaient réglementés par bon nombre des provinces, qui exigeaient que l’exploitant soumette un rapport quand il y avait abandon de service, ou même quand un seul autobus n’assurait pas de service. Certaines provinces ont assoupli les règles. Toutefois, il reste que le service demeure très réglementé, ce qui peut entraîner des coûts énormes. On part du principe qu’il y aura des personnes qui vont prendre l’autobus. Si elles ne le font pas, les coûts devront quand même être assumés.

Les choses sont différentes dans le cas des services affrétés. Si j’estime qu’il en coûtera 900 \$ pour assurer la navette entre Toronto et North Bay et qu’on m’offre 600 \$ pour le service, ou si quelqu’un me dit qu’il ne peut réunir suffisamment de personnes pour le voyage, ma réponse sera la même: «Le tarif est de 900 \$. Si vous n’êtes pas prêt à payer les 900 \$, je n’assurerai pas le service.» Si onze personnes disent qu’elles veulent faire le voyage, mais que seulement trois d’entre elles se présentent, j’assurerai le service.

Les commissions hésitent à autoriser la mise sur pied d’un nouveau service, quand le service existant n’est pas tellement viable. Souvent, dans le passé, les services réguliers étaient conçus de manière à pouvoir être exploités comme des services affrétés. Il y avait des autobus qui partaient de nulle part et qui se rendaient vers Toronto ou London, en Ontario, alors qu’ils étaient vides. L’objectif de l’exploitant était de mettre la main sur le circuit et d’obtenir l’autorisation d’y fournir des services de transport par autobus affrété. Cette pratique n’existe plus.

Les demandes visant l’exploitation de circuits sont peu nombreuses et difficiles à obtenir.

Le vice-président: Vous avez parlé des «besoins et de la commodité du public». Vous avez dit, si j’ai bien compris, que ce critère existe depuis très longtemps et qu’il a été appliqué dans un si grand nombre de cas que la loi, à ce sujet, est très claire au Canada?

M. Saul: On a parlé, dès le début, des besoins et de la commodité du public. L’expression a été utilisée par la commission de coordination du commerce entre États. Plusieurs provinces l’ont adoptée.

Certaines utilisent une terminologie différente, mais le critère est le même, et ce, depuis très longtemps. Le public devait préciser que le service existant était insatisfaisant pour diverses raisons, y

any variety of reasons including frequency, cost or reliability or that there is no service at all and it is needed because they have to see a doctor regularly. The boards will examine that.

The real test is: "Does there appear to be some reasonable indication that there is a ridership that will use that service, or are we putting in another service that will be competitive?" That is premised on the fact that it will have very few riders and will have to take them from the other guy. That is a major factor because there are very few city pairs in Canada and the United States that have more than one scheduled service operating between the city pair.

The United States deregulated buses in 1982 with the bus act. In Ontario, there were a number of situations where a second service was licensed between Toronto and London or between Sudbury, Barrie, Toronto and the Niagara Falls area. In a short time, the services were either discontinued because they simply were not viable and the incumbent remained there — the incumbent was not in a position to go into a predatory pricing program because the rates were very much controlled — or those in competition went into a pooling arrangement where they effectively created one service out of their programs. The competition that was put in place disappeared because they functioned using each other's buses, drivers and rates.

There has not been a significant history of competitive scheduled bus services plying the roads against each other and offering the public a choice between service A and service B. That is a simple fact.

The other factor is that the scheduled service in a number of Canadian markets is VIA Rail, which is very much a competitor with the bus industry.

That is a thumbnail outline of the regulatory regime in Canada. There are variations and Mr. Blair will speak to some of those.

The last comment I would make is that there remains a regulatory regime in terms of safety. At the present time, I think Transport Canada would admit, as will most if not all of the provinces, that they have not achieved their target of having a national safety code and creating a bus-sensitive safety system including standardization and harmonization with respect to driver training and other aspects of operations.

One question with which the members of the committee will have to wrestle is whether there is enough compelling reason to look at the regulatory issue, or whether its focus should be on first things first. Let us look at what can be done to deal with the safety issue and how can we move the federal government, Transport Canada and the provinces forward so that they can achieve what they would want to do in terms of that harmonized, uniform, implemented and enforced program.

I might say if that were in place, Mr. Blair and I would not be here. We would have no brief. The only debate here is economic regulation.

Mr. Blair will comment on some of the differences in the jurisdictions because that will be of use to you in your consideration.

compris pour des raisons de fréquence, de coût ou de fiabilité, ou encore qu'il devait avoir accès à un service de transport pour pouvoir se rendre chez le médecin, par exemple. Les commissions vont tenir compte de ce genre de facteurs.

La question qu'il faut se poser est la suivante: a-t-on des motifs raisonnables de croire qu'il existe une clientèle pour ce service, ou encore ce service sera-t-il compétitif? On part du principe que les usagers seront peu nombreux et qu'il faudra aller les chercher chez un concurrent. Il s'agit là d'un facteur majeur, parce qu'il y a très peu de liaisons au Canada et aux États-Unis qui sont desservies par plus d'un transporteur exploitant un service régulier.

Les États-Unis ont déréglementé l'industrie du transport par autocar en 1982. En Ontario, on a, dans plusieurs cas, délivré un permis à un deuxième exploitant pour qu'il assure la liaison entre Toronto et London, ou entre Sudbury, Barrie, Toronto et la région de Niagara Falls. Le service a été abandonné peu de temps après parce qu'il n'était tout simplement pas viable — l'exploitant n'était pas en mesure de fixer des prix abusifs parce que les tarifs étaient réglementés — ou encore parce que les concurrents ont décidé de se regrouper dans le but de créer une seule entreprise. La concurrence a disparue parce que les transporteurs ont assuré le service en utilisant les mêmes autobus et chauffeurs, et en appliquant les mêmes tarifs.

Il y a peu de transporteurs exploitant un service régulier qui se livrent concurrence et qui offrent au public un choix entre l'option A et l'option B.

Il y a aussi le fait que le service régulier, dans plusieurs marchés canadiens, est assuré par VIA Rail, qui livre concurrence à l'industrie du transport par autocar.

Voilà un aperçu du régime de réglementation qui est en vigueur au Canada. Il existe des variantes, et M. Blair va vous en parler.

Je tiens à dire, pour terminer, qu'il existe un régime de réglementation en matière de sécurité. Je pense que Transports Canada reconnaît, ainsi que la plupart des provinces, sinon toutes, qu'ils n'ont pas atteint leur objectif, qui était d'établir un code national de sécurité et des règles de sécurité pour l'industrie du transport par autocar, règles qui engloberaient, entre autres, la normalisation et l'harmonisation de la formation des chauffeurs.

Il reviendra aux membres du comité de décider s'ils doivent se pencher sur la question de la réglementation, ou s'ils doivent plutôt se concentrer sur la question de la sécurité et voir comment on peut amener le gouvernement fédéral, Transports Canada et les provinces à établir et à mettre sur pied un régime harmonisé et uniforme.

Si un tel régime était en place, nous ne serions pas ici, M. Blair et moi, en train de vous présenter un exposé, puisque c'est la réglementation économique qui est au centre du débat.

M. Blair va vous parler des différences qui existent entre les compétences, puisque cela va vous aider dans vos délibérations.

Mr. David Blair, Lawyer, Canadian Transport Lawyers Association: Mr. Saul has covered the main points. I will make two or three comments and then perhaps invite you to ask questions.

A regulatory regime is in place generally for an objective. We do have a regulatory regime with an economic component for the bus industry. The question, “Shall we deregulate?” is, in fact, “Shall we change the regulatory regime to remove or vary that economic component?” Prior to taking such a decision, it is important to look at what you want the regulatory regime to do.

The regulatory regime that we have now was created to ensure a level of service — in quality and in the area served — throughout a territory. That model in the bus industry is still relatively in place.

I think all honourable senators would agree that the safety objective is now of primary concern. That is, to what extent is the existing regulatory regime dependent upon the safety issue and supportive of an environment of safe bus operation?

I will speak particularly about Quebec where the Quebec Transport Commission does have a mandate and applies the mandate to look at the economic entry of a carrier. At the same time, one of its major considerations is whether that operator will be able to provide a safe service. Will it meet the safety requirements for hours of service, mechanical condition of vehicles as well as scheduling requirements and so forth?

Prior to deciding whether we should get regulate or deregulate, we must determine what is the ultimate objective of the regulatory regime. We have heard much about safety and different types of systems that are in place. For example, you have heard about the presence of van operators competing in the market. In many circumstances, van operators are completely unregulated and escape the scope of the safety monitoring mechanisms. On certain routes, you will have competition coming from completely unregulated entities that pose a significant safety threat. The question of deregulating must be looked at all the time with respect to the safety issue.

In Quebec, there used to be an attachment between Charter service and intercity service. It was something that came together. If you had an intercity service, necessarily Charter was an accessory privilege. That was divided and split off in the early 1980s. Since that time, the charter market has developed independently — some in both markets some in one or just in the other. There is not an attachment of the two. Generally, while not being deregulated, the charter market is much more open. Many new entrants have come in, and there is a large range of charter service offerings throughout the province.

Those comments complete what I have to say at this time. I will be happy to answer any questions.

M. David Blair, avocat, Canadian Transport Lawyers Association: M. Saul a abordé les points essentiels. Je vais faire deux ou trois observations, après quoi, nous passerons aux questions.

Dans l'ensemble, on met sur pied un régime de réglementation quand on veut atteindre un objectif précis. Nous avons un régime de réglementation qui comporte un volet économique pour l'industrie du transport par autocar. La question n'est pas de savoir si nous devons déréglementer l'industrie, mais plutôt de savoir si nous devons modifier le régime de réglementation dans le but de supprimer ou de changer ce volet économique. Or, avant de prendre une telle décision, nous devons nous entendre sur l'objectif que nous voulons réaliser par le biais de ce régime de réglementation.

Le régime de réglementation a été créé dans le but d'assurer la prestation d'un service de qualité dans une région donnée. Ce régime est toujours en vigueur au sein de l'industrie du transport par autocar.

Je pense que tous les sénateurs s'entendent pour dire que la sécurité est devenue une question prioritaire. Dans quelle mesure le régime de réglementation existant met-il l'accent sur la sécurité et l'accès à des services de transport sécuritaires?

Je vais parler particulièrement du Québec où la Commission des transports du Québec a le mandat d'examiner les considérations économiques liées à l'octroi d'un permis à un transporteur. En même temps, la Commission juge très important de vérifier si le transporteur pourra offrir un service sécuritaire. Répondra-t-il aux exigences de sécurité concernant les heures de service, l'entretien des véhicules ainsi que les horaires et le reste?

Avant de décider de déréglementer ou non, nous devons définir quel est le but premier du régime de réglementation. Nous avons beaucoup entendu parler de la sécurité et des différents régimes en place. Par exemple, on vous a expliqué la présence concurrentielle sur le marché de propriétaires de fourgonnettes. Dans bien des cas, ils n'ont aucune réglementation à suivre et ils échappent aux contrôles de sécurité. Sur certains trajets, la concurrence vient d'entrepreneurs qui ne sont assujettis à aucune réglementation, ce qui représente une menace importante pour la sécurité. Il faut toujours envisager la déréglementation en fonction de la sécurité.

Autrefois, au Québec, les services nolisés et les services interurbains allaient de pair. Ceux qui offraient un service interurbain pouvaient, accessoirement, offrir des services nolisés. On a rompu les liens entre les deux genres de service au début des années 80. Depuis, le marché des autocars nolisés évolue séparément — certains entrepreneurs offrent les deux services à la fois et d'autres se sont spécialisés dans l'un ou l'autre service. Il n'y a plus de lien entre les deux. En général, sans être déréglementé, le marché des services nolisés est beaucoup plus ouvert. Il y a beaucoup de nouveaux entrepreneurs dans le domaine, et beaucoup de services nolisés sont offerts dans la province.

Voilà ce que j'avais à dire pour l'instant. Je répondrai volontiers à vos questions.

The Deputy Chairman: You have both indicated that you have read the transcripts and are aware of what the minister asked us to look at when he appeared before us. You know what our mandate is, and it is more than safety.

Having said that, on page 18 of your report, I should like to read one of your sentences. I would like your proposal on how we as a committee — public policy makers — might wish to frame a response and an answer to this. You state:

There is however, a growing industry of unregulated passenger services through the use of van-type vehicles whose passenger size falls below the regulated industry threshold. These vehicles operate without hours of service obligations, vehicle maintenance obligations and driver training programs; and collectively do pose a public safety risk.

We are concerned about this. What advice and what kinds of obligations do you suggest we look at from a national perspective that we might wish to recommend on all of the issues that you raise: hours of service obligations, vehicle maintenance, training obligations, driver training programs? What is your specific advice to this committee on that?

Mr. Saul: Honourable senators, the opening for the van operator comes out of the definition of what is a bus or, in some jurisdictions, what is a public vehicle. They are ordinarily defined, amongst other ways, in terms of the numbers passengers it can carry, including the driver. That number might be 10, including the driver. A van, then, is not a bus or a commercial vehicle as defined in the regulations that deal not only with that vehicle in terms of licensing as a bus vehicle, but also in terms of the safety regulations, the hours of service regulations, that would apply to commercial vehicles whether they be trucks, highway coaches or school buses. I have had some personal experience with some of those vehicles involved in some hearings. The witnesses who had travelled on some of those vehicles, one running down Highway 7 between Ottawa and Toronto, where, on three occasions, the driver fell asleep at the wheel and the vehicle was off to the shoulder or off across the centre white line.

The Deputy Chairman: Was that an issue of driver training or hours of operation?

Mr. Saul: As I am told, the driver later said, “I am sorry. I am just too darn sorry. I have been driving for a long time now.” The passengers took the driver out of the driver’s seat and the passengers drove the van on into Toronto.

In another situation, there was a van in the Cornwall area that did not make it all the way. There were several deaths involved in that. During the course of the examination, we did searches on the Quebec and Ontario vehicles that were plated. We found some of the plates issued for certain vehicles were not the vehicles on which these plates appeared. Addresses of the owners of the vehicles were not just tough to find, but could not be found. When the board finally disposed of the matter by issuing orders and fines against a number of the parties, that was the last we heard of them.

Le vice-président: Vous nous avez dit tous les deux avoir lu les témoignages et savoir ce que le ministre nous a demandé d’examiner quand il a comparu devant nous. Vous connaissez notre mandat, qui déborde la question de la sécurité.

Cela dit, j’aimerais que vous nous disiez ce que notre comité, composé de décideurs, pourrait répondre à ce que vous dites en substance à la page 21 de votre exposé:

Toutefois, on offre de plus en plus de services de transport de voyageurs non réglementés en utilisant des fourgonnettes, dont le nombre de passagers est inférieur au seuil réglementé par l’industrie. Ces services n’ont aucune obligation à respecter pour ce qui est des heures de service, de l’entretien des véhicules et des programmes de formation des chauffeurs; ils représentent collectivement un risque pour la sécurité du public.

Ce phénomène nous inquiète. Que nous conseillez-vous et quelles sont les obligations que vous proposeriez que nous recommandions, sur le plan national, au sujet des heures de service, de l’entretien des véhicules et de la formation? Que conseillez-vous précisément à notre comité de faire?

M. Saul: Honorables sénateurs, c’est la définition de ce qu’est un autocar ou, dans certaines provinces, un véhicule public qui a laissé le champ libre aux propriétaires de fourgonnettes. Les véhicules sont ordinairement définis, entre autres, en fonction du nombre de passagers qu’ils peuvent transporter, chauffeur compris, et ce nombre peut être de 10. Une fourgonnette n’est donc pas un autocar ou un véhicule commercial selon le règlement qui régit l’octroi des permis et les mesures de sécurité concernant les heures de service dans le cas des camions, des autocars ou des autobus scolaires. Je connais moi-même certains des véhicules dont on a parlé au cours des audiences. Les témoins qui ont voyagé à bord de certains de ces véhicules ayant circulé sur la route 7 entre Ottawa et Toronto ont dit qu’à trois reprises le chauffeur était tombé endormi au volant et que le véhicule avait dévié sur l’accotement ou avait traversé la ligne blanche au milieu de la route.

Le vice-président: Était-ce un problème de formation de chauffeurs ou d’heures de service?

M. Saul: D’après ce qu’on m’a expliqué, le chauffeur a dit qu’il était désolé, qu’il était au volant depuis longtemps. Les passagers ont pris sa place et ont conduit la fourgonnette jusqu’à Toronto.

Dans un autre cas, une fourgonnette, qui se trouvait dans la région de Cornwall, ne s’est pas rendue à destination, et il y a eu plusieurs morts. Au cours de l’enquête, nous avons fait des recherches sur les véhicules immatriculés au Québec et en Ontario. Nous avons découvert que certains véhicules ne portaient pas la plaque d’immatriculation qui leur appartenait. Les adresses des propriétaires des véhicules étaient non seulement difficiles à trouver, mais introuvables. L’office a rendu un jugement et imposé une amende à certains propriétaires, et on n’a plus entendu parler d’eux.

They still operate. They are operating in Nova Scotia, Quebec and Ontario. I am not sure what is happening in the western jurisdictions. However, they continue to operate. Unless someone says that we must go below 10, we must go down to a point where what we are talking about is the inner-city transportation of passengers by road for compensation. You can give them a licence like that. That is not the issue. However, in giving them the licence, they must then honour hours of service. They must honour vehicle inspection and maintenance requirements with respect to a vehicle that is so licensed.

If they cannot compete complying with those stipulations then they should not be on the road. If they can compete and comply, then we have no further comment. They do not comply now because they are not obliged to comply.

The Deputy Chairman: The main thrust of your entire presentation tonight is to stay away from regulation and economic deregulation and deal more with safety. Would it not make more sense to have safety concerns dealt with by the relative transportation department in the provinces rather than an economic, regulatory board? Is this not where these concerns belong?

We are public policy-makers with a federal mandate. The minister of transportation has asked us to look at the federal mandate. The issues that you raise sound to me to be provincial. Surely, provincial transport departments should be looking at that rather than the regulatory agencies.

Mr. Saul: I do not quarrel with that. I know that in the past, regulatory agencies had been very effective when operating licences were difficult to obtain. In Ontario, for example — and Ontario is hardly alone — the board had every licensed carrier's operating record, truck and bus. When you got to a point, the chairman had a red line drawn across your operating record, and you got a notice that you were coming in on a show cause hearing to explain why your record was what it was and what you would do to improve that operating record. It might be vehicles out of service. It might be violations of your operating licence. It might be any number of things. They would often put authorities on a temporary basis.

If you are in a business that depends on holding an operating authority and someone has put you on a temporary basis, you better sharpen up because otherwise your licence is gone. No licence, no business.

From a regulatory point of view, the object of the exercise is that if you are to deregulate, fine, do so. However, the federal government, working with the provinces, must come together on a uniform understanding of what form of safety regulation will be in place.

The vehicles are operating from New Brunswick through to British Columbia; they are operating between Ontario and Quebec. There should be a reasonably level playing field so that no carrier from one jurisdiction has an advantage over another, because it is a little easier in my jurisdiction. They should have all have the same sort of test.

Or, ils sont toujours en affaires en Nouvelle-Écosse, au Québec et en Ontario. Je ne suis pas sûr de ce qui se passe dans les provinces de l'Ouest. Il reste qu'ils sont toujours en affaires. À moins qu'on demande de réglementer les véhicules de moins de 10 passagers, il faudra se pencher sur le transport urbain de passagers contre rétribution. On peut leur donner un permis de ce genre. Ce n'est pas un problème. Cependant, ce permis les oblige à respecter les heures de service et à faire inspecter et entretenir leurs véhicules.

S'ils ne peuvent pas respecter les règles, ils ne devraient pas circuler sur les routes avec des passagers. S'ils les respectent, nous n'avons rien à ajouter. Ils ne les respectent pas parce qu'on ne les oblige pas à le faire.

Le vice-président: Votre exposé de ce soir traite davantage de la sécurité que de la déréglementation économique. Ne serait-il pas plus logique que ce soit le ministère des Transports de chaque province qui s'occupe de la sécurité plutôt qu'un organisme de réglementation économique? N'est-ce pas là qu'est le problème?

Nous sommes des décideurs publics sur le plan fédéral. Le ministre des Transports nous a demandé d'examiner le mandat fédéral. Les questions que vous soulevez me semblent de compétence provinciale. Il est certain que ce sont les ministères des Transports des provinces qui devraient examiner cela plutôt que les organismes de réglementation.

M. Saul: Je ne le conteste pas. Je sais que, par le passé, les organismes de réglementation ont été très efficaces quand les permis d'exploitation étaient difficiles à obtenir. En Ontario, par exemple — et ce n'est pas seulement dans cette province — l'office détient tous les dossiers des transporteurs autorisés, que ce soit des camions ou des autocars. Si cela devient nécessaire, on peut vous avertir que vous devrez comparaître pour expliquer pourquoi votre dossier s'est détérioré et ce que vous proposez faire pour rétablir la situation. Il se peut que des véhicules aient été retirés du service, que les conditions du permis n'aient pas été respectées ou autre chose. On peut souvent rendre le permis temporaire.

Si le permis d'exploitation dont vous avez besoin pour rester en affaires est seulement temporaire, vous faites mieux d'améliorer vos performances pour ne pas le perdre. Sans permis, vous devez fermer vos portes.

Si votre objectif est de déréglementer, vous pouvez le faire. Cependant, le gouvernement fédéral doit s'entendre avec les provinces sur une réglementation uniforme en matière de sécurité.

Les véhicules circulent du Nouveau-Brunswick jusqu'en Colombie-Britannique, en passant par l'Ontario et le Québec. Il faudrait que les conditions soient assez uniformes pour que les transporteurs d'une province ne soient pas avantagés par rapport à ceux d'une autre, parce que c'est un peu plus facile dans ma province. Les mêmes critères devraient s'appliquer partout.

I refer to some of the transcripts. Brian Orbine, who was before you during the course of the Ottawa hearings, was asked about safety. He said

With the passage of Bill S-3 last year and with the eventual proclamation in the regulations, the effort behind that is to strengthen the safety regime for both bus and truck operations ...

Then he says: "The process has started." He testified this year. He then says that he hopes it is "something we can see by the end of this year." He "hopes."

If the provinces and the federal government are working on a program and hoping to be able to say they now have a safety regime that works in all provinces, then let them do that. I do not know that it is appropriate to say that they "hope" to see something.

I am somewhat disappointed by that. I do not think anyone will tell you that they are where they want to be. There is a cost involved in it, and there is a debate about who will pay the cost. The provinces are quite prepared to put everything in, but they want the federal government to pay.

When the governments decide how they will divide the cost and are satisfied that the cost covers what is required to be done, then it will be done. If it is not done, then one recommendation this committee can make is to ask, "Why is it not done? Why are they not doing it?"

I have been a member of the Canadian Conference of Motor Administrators for some time. I have attended many of their meetings. They were at the forefront when the deregulation of trucks began. I remember being in Saint John when the Alberta chairman came in and said, "You transportation lawyers better change whatever script you have to give us because I think we are going to deregulate and you better tell us what you think." We had a couple hours to tell them something. We did not come out in favour of deregulation, I might say.

That organization meets three times a year. It has dozens of regulators from every province. Transport Canada is a sponsoring party. I have been going to those meetings for 15 years. It astonishes me that they have not reached the point where they realize that it is incumbent upon that group to bring together the requirements so that this committee could say, "Mr. Saul and Mr. Blair, go home, we are satisfied that the safety regime that you think ought to be there is there." We would be on our way.

Senator Callbeck: You mentioned the school buses in private hands, and that there is no regulatory oversight there. You said that for any one contender, the board makes a decision and then it goes to the minister. You said there is no regulatory oversight, but there must be safety regulations and so on. Is that correct?

Mr. Saul: With respect to van operations?

Senator Callbeck: No, school buses within private hands.

Je pense au témoignage de Brian Orbine, qui a comparu devant vous au cours des audiences tenues à Ottawa. Au sujet de la sécurité, il a dit:

Avec l'adoption l'an dernier du projet de loi S-3 et l'éventuelle promulgation du règlement, l'idée est de renforcer le régime de sécurité et pour les services d'autocar et pour les services de camionnage [...]

Il ajoute ensuite que le processus a déjà commencé. Il a témoigné cette année. Il dit aussi espérer «que nous en verrons les résultats d'ici la fin de l'année». C'est ce qu'il «espère».

Si les provinces et le gouvernement fédéral élaborent un programme en espérant pouvoir dire que le régime de sécurité fonctionne dans toutes les provinces, laissons-les agir. Je ne pense pas qu'il est de mise d'«espérer» voir des résultats.

C'est ce qui me déçoit un peu. Personne ne va dire qu'il a atteint ce qu'il veut. Il y a des coûts associés à cela, et on se demande qui va payer. Les provinces sont tout à fait disposées à agir, mais elles veulent que le gouvernement fédéral paie.

Quand les gouvernements auront décidé comment partager les coûts et de ce que cela coûtera, on agira. Si ce n'est pas fait, votre comité pourra demander pourquoi ça ne l'est pas.

Je suis membre du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé depuis un certain temps. J'ai assisté à beaucoup de ses réunions. Le conseil a été en première ligne quand la déréglementation a commencé dans le secteur du camionnage. J'étais à Saint John quand le président de l'office de l'Alberta est venu demander que les avocats modifient leur scénario parce que sa province songeait à la déréglementation et voulait avoir l'avis du conseil. Nous avons eu quelques heures pour répondre. Je dirais que nous n'avons pas été favorables à la déréglementation.

Cet organisme se réunit trois fois par année. Il réunit des dizaines de responsables de la réglementation de toutes les provinces. Transports Canada est un des responsables. J'assiste à ces réunions depuis 15 ans. Je suis étonné qu'on n'ait pas encore réalisé que c'est à cet organisme qu'il appartient de définir les exigences pour que votre comité puisse avoir l'assurance que le régime de sécurité que M. Blair et moi-même jugeons nécessaire existe.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que les autobus scolaires appartiennent à des intérêts privés et qu'il n'y a pas de régime réglementaire de surveillance dans ce secteur. Vous avez dit que, pour tous les soumissionnaires, l'office prend une décision qui est soumise à l'approbation du ministre. Vous avez dit qu'il n'y a pas de régime réglementaire de surveillance, mais il doit y avoir des règles de sécurité et ainsi de suite, n'est-ce pas?

M. Saul: Dans le cas des services de fourgonnettes?

Le sénateur Callbeck: Non, des autobus scolaires qui appartiennent à des intérêts privés.

Mr. Saul: School buses fall within the definition of a bus. There are regulations for school buses in every jurisdiction. There are hosts of regulations to be met by school bus drivers in terms of training, the licence they hold and so on. They are more regulated from a safety point of view, perhaps, than any other ground passenger transportation interest in Canada.

Senator Callbeck: I misheard you on that item.

You mentioned extra-provincial charters. If they get a licence to travel in Ontario, you said most provinces will give them a licence. You mentioned that there are rare occasions when that is opposed. Do other provinces oppose that? What situations might there be when that would be opposed?

Mr. Saul: I will give you an example of an actual case of a bus operator based in Buffalo, New York, coming in on a charter licence. A review of the charter licence is ordered because the group coming in is not an affinity group. It is a group of 38 different people all coming in on a per capita basis. It is now a per capita service. The advertisement for this service is: "Visit Toronto. Do your shopping. Have a wonderful time. Buses leave at 8:00 a.m. and 10:00 a.m. and return at 4:00 p.m. and 6:00 p.m." You now have a scheduled, per capita service.

At that stage, someone says, "If you want to run scheduled per capita, apply for the appropriate licence. Do not pretend you are running charters."

Senator Callbeck: I refer to your answer to the deputy chairman's question about the small vans, and what you would suggest that we recommend for small vans. Do you feel that they should be licensed or regulated? What exactly did you say in regard to the small vans?

Mr. Saul: There is a definition for taxicabs in most municipal bylaws that is a lower number than 10 seats. If this committee can satisfy itself that a van operating on the highway that has capacity for more than six people — a driver and five — where that van is operating to carry these passengers for compensation, it should be required to have a licence. Frankly, the operator could obtain a licence provided he also complied with all the regulations that include the insurance obligation. When you see such a van going down the road and you ask, "how much insurance has the operator put on this vehicle for those passengers?" The answer is, very quickly, "Zero," in terms of the passengers.

You can decide that is fine, but your driver has to operate within certain hours of service requirements and your vehicle must meet certain standards. The ministry will have the right to come in and audit your records — your log books for your drivers' times, your maintenance and insurance records — and then you will have taken the step of protecting public safety with respect to that style of operation. Frankly, if you do all that, you will get the licence and not have to apply to anyone. If you follow that regime, you will go a long way without having to play with regulators, in that sense.

The Deputy Chairman: You are advocating a highly regulated regime.

M. Saul: Les autobus scolaires sont définis comme étant des autobus et il y a des règlements à leur sujet dans toutes les provinces. Il y a toute une série de règlements sur la formation, les permis et le reste que doivent respecter les chauffeurs d'autobus scolaire. Les autobus scolaires sont plus réglementés, sur le plan de la sécurité, que peut-être n'importe quel autre service de transport terrestre de passagers au Canada.

Le sénateur Callbeck: Je vous ai mal compris à ce sujet.

Vous avez parlé des services nolisés extra-provinciaux. Le propriétaire qui a un permis en Ontario, en obtiendra un dans la plupart des provinces. Vous avez dit qu'il est rare qu'on le lui refuse. Y a-t-il des provinces qui le refuse? Dans quelles situations pourrait-on le lui refuser?

M. Saul: Je vais vous donner l'exemple réel d'un autocariste établi à Buffalo, dans l'État de New York, qui était muni d'un permis de services nolisés. On a demandé à examiner son permis parce que les 38 passagers à bord de l'autocar ne formaient pas un groupe à affinité, mais voyageaient individuellement. La publicité du service était la suivante: «Allez magasiner et vous amuser à Toronto. Les autobus partent à 8 heures et 10 heures et reviennent à 16 heures et 18 heures.» C'est donc un service individuel à horaire fixe.

On se dit alors que ce propriétaire doit demander le bon permis s'il veut exploiter un service individuel à horaire fixe. Il ne doit pas prétendre offrir des services nolisés.

Le sénateur Callbeck: Je veux revenir à la question du vice-président qui vous a demandé ce que vous recommanderiez au sujet des petites fourgonnettes. Pensez-vous qu'elles devraient avoir un permis ou être réglementées? Qu'avez-vous dit exactement à ce sujet?

M. Saul: La plupart des règlements municipaux définissent ce qu'est un taxi, qui compte moins de 10 places. Le comité peut demander qu'une fourgonnette contenant plus de six personnes — un chauffeur et cinq passagers — et assurant un service de transport interurbain contre rétribution détienne un permis. Le propriétaire pourrait obtenir un permis s'il respecte tous les règlements, y compris ceux sur les assurances. Si vous vous demandez combien paie le propriétaire d'une fourgonnette pour les assurances de ses passagers, la réponse est bien simple, rien.

Vous pouvez décider que c'est acceptable, mais votre chauffeur doit respecter certaines heures de service et votre véhicule doit répondre à certaines normes. Le ministère a le droit de vérifier vos livres — vos registres sur les heures de travail des chauffeurs, l'entretien des véhicules et les assurances — et, si tout est en règle, vous aurez pris les mesures nécessaires pour protéger la sécurité du public. Vous pourrez avoir un permis sans rien demander à personne. Si vous suivez ce régime, vous n'aurez pas de problème avec les responsables de la réglementation.

Le vice-président: Vous préconisez un régime très réglementé.

Mr. Saul: It is not economic control other than in the sense that if it costs you to meet the safety requirements, you will have to meet the price. You will not be permitted to operate and not pay the price that we say you must pay to meet the safety requirements — the insurance costs and the maintenance costs.

If you can use a driver that runs Ottawa-Toronto-Ottawa twice in one day, it will not cost you as much as having two or three drivers do that at a reasonable wage scale.

Senator Callbeck: You mention in your brief on page 14, under Nova Scotia, a new line haul licence that has been granted from Charlottetown to Halifax. Is that an intercity bus licence? What do you mean by that?

Mr. Saul: Since the establishment of the bridge link, ferry services have been mostly replaced by bus services. In the circumstances, new licences have been issued to provide a new service that previously could not have been provided without the bridge.

Senator Callbeck: There was a bus service from Halifax to Charlottetown, but after the bridge link was built, they had to obtain another licence because you were substituting the link for the boat. Is that correct?

Mr. Saul: P.E.I. is now deregulated and Nova Scotia is in the throes of deciding what to do with respect to vans and other matters. Prior to the link, there would have been no licence to operate a bus from Nova Scotia to Prince Edward Island because you cannot get there on a bus unless you put it on a ferry. They would have been ferry-bus operated. Charter buses would have gone on to the ferries headed to Newfoundland.

When a new link comes into place, no one has the licence to operate over that bridge. I am not sure how many new services were put in place, but there would have been new licences issued to use that link in terms of passenger service.

Senator Forrestall: Your credentials are impeccable.

Mr. Saul: My mother will be pleased you said that.

Senator Forrestall: However, I am confused as to whom you represent.

The Deputy Chairman: I think we know now.

Senator Forrestall: We are learning. However, I am still uncertain.

Are you here to serve us or are you here to protect some segment of the industry? How do we interpret the information that you are providing?

Mr. Blair: First, we act for the bus carriers. We are in the industry and our relation to the industry is in the capacity of acting for the bus carriers.

Senator Forrestall: Let me be clear. You are not acting for them tonight.

M. Saul: Il n'y a pas de règles sur le plan économique sauf qu'il suffit de payer ce qu'il en coûte pour répondre aux exigences de sécurité. Vous ne pourrez pas assurer de service si vous n'êtes pas en mesure de respecter les exigences en matière de sécurité, de frais d'assurance et d'entretien.

Le chauffeur qui fait le trajet Ottawa-Toronto deux fois par jour ne vous coûtera pas aussi cher que les deux ou trois chauffeurs d'autocar à qui vous devez offrir un salaire raisonnable.

Le sénateur Callbeck: À la page 15 de votre exposé, vous dites qu'en Nouvelle-Écosse un nouveau permis a été accordé pour un service de transport entre Charlottetown et Halifax. Est-ce un permis de transport interurbain par autocar? Que voulez-vous dire au juste?

M. Saul: Depuis la construction du pont, les services de traversier ont été remplacés en grande partie par des services d'autocar. Ainsi, de nouveaux permis ont été délivrés pour offrir un service qui n'aurait pas pu exister sans le pont.

Le sénateur Callbeck: Il y avait un service d'autocar entre Halifax et Charlottetown mais, après la construction du pont, il a fallu obtenir un autre permis en remplacement du bateau. Est-ce exact?

M. Saul: L'Île-du-Prince-Édouard est maintenant déréglementée et la Nouvelle-Écosse examine quoi faire au sujet des fourgonnettes, entre autres. Avant la construction du pont, on ne délivrait pas de permis pour assurer un service d'autocar entre la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard étant donné que l'autocar devait de toute façon emprunter le traversier. Le service aurait été assuré par le traversier et l'autocar. Les autocars nolisés auraient emprunté les traversiers à destination de Terre-Neuve.

Après la construction du pont, personne n'avait de permis pour le traverser. Je ne sais pas exactement combien de nouveaux services ont été créés, mais on a délivré de nouveaux permis pour assurer un service de transport de passagers sur le pont.

Le sénateur Forrestall: Vos titres de compétence sont remarquables.

M. Saul: Ma mère serait heureuse de vous l'entendre dire.

Le sénateur Forrestall: Toutefois, je ne sais pas vraiment qui vous représentez.

Le vice-président: Je crois que nous le savons maintenant.

Le sénateur Forrestall: Nous en savons un peu plus, mais je ne suis pas encore certain.

Vous êtes ici pour collaborer avec nous ou vous êtes ici pour défendre les intérêts de certains groupes de l'industrie? Comment devons-nous interpréter l'information que vous nous donnez?

M. Blair: D'abord, nous parlons au nom des entreprises de transport par autocar. Notre rôle dans l'industrie est de représenter ces transporteurs.

Le sénateur Forrestall: Laissez-moi préciser quelque chose. Vous n'êtes pas leur porte-parole ce soir.

Mr. Blair: That is correct.

Senator Forrestall: I do not quite know how you lawyers do this, because I am not a lawyer. If I make a faux pas, please excuse me. Are you here at your own expense this evening?

Mr. Saul: Yes, I am.

Mr. Blair: Mr. Saul is here at his own expense. Your committee has generously provided for my transportation here from Quebec City. The tradition of the Canadian Transport Lawyers Association, intervening before government agencies on any type of hearings of this nature, has been primarily to provide a perspective on the legal issues that are in front of you and not to try to favour one way or the other. Our position is to inform you of the consequences of your decisions. Respectfully, we are here to provide a service to you so that you may ask us questions and we can possibly throw some light on the consequences of the decisions that you might take.

Mr. Saul: In terms of the industry, I do not act for any bus companies. I used to act for a company known as Voyager Colonial and they have long since been sold. I do not have any bus clients. If I attend a hearing, it is because someone has called me at the last moment because they have a problem. With the charter application to which I referred earlier, I was involved for one-half day to give them advice and the application was granted.

Of the membership in our association, a number of whom are from the United States, very little of what we do involves bus application proceedings. I have been involved in only two or three over the last five years.

There is so little for us to do in bus regulatory matters because charters are substantially deregulated and applications for line-run services are so few and far between. I know one counsel in Ontario who may do a fair amount of the work. However, if you were to ask across Canada, you would find that most of our members have nothing to be earned in supporting regulation. They are not involved in that. We certainly are not here on behalf of any organization other than our association.

Frankly, when the board of directors and the executive looked at what we proposed to do, the understanding was that the association would submit the brief in the usual fashion. We will not take a position in favour of regulation or in favour of deregulation. We only want to answer questions.

We have spoken to regulation on a number of occasions and frankly, we thought some of the offered regulatory programs were asinine because, from a procedural point of view, they did not do what the minister had wanted to do. We suggested options for

M. Blair: C'est exact.

Le sénateur Forrestall: Comme je ne suis pas avocat, je ne sais trop comment cela fonctionne. Si je commets un impair, veuillez m'en excuser, mais j'aimerais savoir si vous êtes ici à vos propres frais ce soir?

M. Saul: Oui.

M. Blair: M. Saul est ici à ses propres frais. Votre comité a gentiment accepté de payer mes frais de transport à partir de Québec. Lorsque la Canadian Transport Lawyers Association intervient auprès d'une agence gouvernementale lors d'une audience comme celle d'aujourd'hui, elle fournit principalement une opinion juridique à propos des questions à l'étude sans se prononcer en faveur d'une partie ou d'une autre. Nous avons pour principe de vous informer des conséquences de vos décisions. Nous sommes ici pour vous fournir un service, c'est-à-dire que vous pouvez nous poser des questions qui nous permettront de vous renseigner sur les incidences des décisions que vous pourriez prendre.

M. Saul: En ce qui concerne l'industrie, je ne représente aucune entreprise de transport par autocar en particulier. J'ai déjà représenté Voyager Colonial, mais cette entreprise a été vendue il y a longtemps. Je ne représente donc aucun client dans le secteur du transport par autocar. Si je participe à une audience, c'est que des gens m'ont téléphoné à la dernière minute parce qu'ils avaient un empêchement. Pour ce qui est de la demande de service de transport par autocars affrétés dont je vous ai parlé, j'ai fourni des conseils à l'entreprise pendant une demi-journée, et la demande a été acceptée.

En ce qui concerne les membres de notre association, dont un certain nombre provient des États-Unis, très peu de nos activités se rapportent à des demandes relatives aux services de transport par autocar. Je n'ai participé qu'à deux ou trois demandes de la sorte au cours des cinq dernières années.

Nos activités dans le secteur de la réglementation du transport par autocar sont très limitées parce que le transport par autocars affrétés est largement déréglementé et que les demandes reliées aux services de transport régulier sont très peu nombreuses. Je connais en Ontario un conseiller juridique qui s'occupe probablement de plusieurs cas de ce genre. Toutefois, si vous questionnez des conseillers juridiques de différentes régions du Canada, vous découvrirez que la plupart de nos membres n'ont rien à gagner en appuyant la réglementation et qu'ils ne traitent pas ce genre de cas. Nous ne sommes certainement pas ici au nom d'un organisme autre que notre association.

À vrai dire, lorsque le conseil d'administration et l'exécutif ont examiné nos propositions, ils ont cru que l'association présenterait le mémoire de la manière habituelle. Nous ne nous prononcerons pas en faveur de la réglementation ou de la déréglementation. Nous ne voulons que répondre aux questions qui nous seront posées.

Nous avons déjà discuté de la réglementation à plusieurs occasions et, en toute vérité, nous étions d'avis que certains programmes de réglementation présentés étaient stupides parce que, d'un point de vue procédural, ils ne répondaient pas aux

them in consideration of how they chose to proceed, not to change the intent of what was to be done but rather more to give appropriate notice and be procedurally fair.

Senator Forrestall: I appreciate that. The mandate of the committee is to examine declining ridership and its causes and whether that decline can be stopped in a regulated or a deregulated environment.

Is there a future — a safe, efficient public ridership for Canadians over the next 20, 30, 40 or 50 years? How do we answer the minister's concern about whether this is a concern?

Mr. Blair: My information is to the effect that ridership decline has been quite unsubstantiated in the last four or five years. I understand, however, that there is an accepted given that there has been a ridership decline. There has been a change of ridership and patterns for a variety of reasons including, for example, the change in providing urban service, which is now almost exclusively provided by government agencies and then also what we call "suburban service." As an example, Quebec has the "Conseil intermunicipal de transport," or CIT. That is a contract service provided by private carrier under contract with a group of municipalities. There are 16 of them in Quebec and they carry more than 13 million passengers a year. However, up until recently those passengers were not even considered by Statistics Canada because they simply escaped through the cracks.

It is also my understanding that other presenters have advised you that the ridership decline issue is not necessarily substantiated. There has been a change of passenger transportation models and there has been a change of patterns, but there is not necessarily a decline.

I would say that the intercity industry is very healthy and not on the decline; I would say that people are increasingly choosing bus travel. There has been an increase in the urban and suburban use of buses, because buses are a much more efficient way of moving people around than are private cars, for example.

Senator Forrestall: That is interesting. If you take the contracted area and the public area out of metro transit and the transportation of school children, what group would largely make up the 13 million riders about whom you speak?

Mr. Blair: I did not understand your question.

Senator Forrestall: You had suggested that by contract there are 13 million riders that had sort of slipped statistically through the cracks.

Mr. Blair: Those riders would have previously been on the short haul intercity bus service. However, because those carriers could no longer exist or operate efficiently from a purely private unsubsidized situation, the CITs were established as a new initiative in Quebec to provide commuter service and suburban

attentes du ministre. Nous avons alors suggéré des options en tenant compte de la manière dont on voulait procéder, non pas pour modifier le but visé, mais plutôt pour fournir des conseils appropriés et une opinion judicieuse en matière de procédure.

Le sénateur Forrestall: J'en suis conscient. Le mandat du comité est d'examiner la baisse de la clientèle et ses causes. Nous devons aussi déterminer si cette baisse peut être freinée par la réglementation ou la déréglementation.

Le transport public au Canada peut-il encore exister en toute sécurité et en toute efficacité pendant encore 20, 30, 40 ou 50 ans? Devons-nous dire au ministre qu'il a raison de se préoccuper de cette question?

M. Blair: Que je sache, la prétendue baisse de la clientèle au cours des quatre ou cinq dernières années n'est pas vraiment fondée. Toutefois, tous semblent convenir qu'il y a eu une baisse de la clientèle. En fait, nous avons assisté à un changement des tendances et des habitudes chez la clientèle pour diverses raisons, par exemple en raison du changement apporté au service urbain, qui est maintenant presque entièrement fourni par des agences gouvernementales, et aussi en raison du «service suburbain». Par exemple, au Québec, le Conseil intermunicipal de transport, ou le CIT, fournit un service dans le cadre d'un marché passé entre un transporteur privé et un groupe de municipalités. Au Québec seulement, 16 contrats de ce genre ont été passés pour assurer le transport de 13 millions de passagers par année. Toutefois, jusqu'à récemment, Statistique Canada ne tenait même pas compte de ces passagers parce qu'ils étaient exclus des données.

Si j'ai bien compris, d'autres témoins vous ont aussi indiqué que la baisse de la clientèle n'est pas vraiment fondée. Nous avons constaté un changement des tendances et des habitudes dans le secteur du transport des passagers, mais nous ne constatons pas vraiment de baisse.

Selon moi, l'industrie du transport interurbain se porte très bien, merci, qu'elle ne connaît pas de baisse de sa clientèle. Au contraire, les voyageurs choisissent de plus en plus l'autocar. En fait, nous constatons une hausse de l'utilisation des services urbain et suburbain de transport par autocar puisque les autocars constituent un moyen beaucoup plus efficace de se déplacer que les véhicules privés par exemple.

Le sénateur Forrestall: C'est intéressant. Si les services contractuels et les services publics étaient exclus du transport urbain et du transport des écoliers, quel groupe représenterait principalement les 13 millions de voyageurs dont vous parlez?

M. Blair: Je ne comprends pas le sens de votre question.

Le sénateur Forrestall: Vous avez indiqué que 13 millions de passagers n'avaient pas été inclus dans la statistique.

M. Blair: Auparavant, ces passagers auraient été des utilisateurs du service de transport interurbain par autocar sur de courtes distances. Toutefois, puisque ces transporteurs ne pouvaient plus demeurer en affaires et être efficaces sur un marché privé non subventionné, des organismes comme le CIT au

service. There are 13 million passengers in Quebec.

Senator Forrestall: Who pays for it, the individual rider?

Mr. Blair: The individual rider pays, but the government subsidizes it. It is not a commercial risk by the operator in that the operator is paid on a contractual basis regardless of the number of passengers.

Senator Forrestall: Had the government not intervened with this form, can you envision what the service would be like today?

Mr. Blair: Very likely it would be non-existent or a much poorer service.

Senator Forrestall: This would cater to senior citizens, people having to go to a larger or another centre for health or professional purposes, for example?

Mr. Blair: It would normally cater more to people travelling every day on a commuter type service. It would be a worker-run thing.

Senator Forrestall: Is this the way of the future for the non-government bodies? Will Greyhound have to go this way?

Mr. Blair: Greyhound provides a certain type of service. This is another specific type of service that is designed in large part to get people out of cars and into buses to reduce traffic congestion on the highways. A typical intercity service is responding to a market that is different from that to which Greyhound caters.

Senator Forrestall: Presumably, if the subsidized program were not there, there would be car ridership or, as we are experiencing in Atlantic Canada, van service. They would not have gone to cars; they would have gone to some other form of transport.

Mr. Blair: Yes.

Senator Forrestall: That is more preferable in terms of the amount of axles and rubber on the road with the wear and tear and cost?

Mr. Blair: Definitely.

Senator Forrestall: Obviously this was a need. It did not just occur. Is there a similar pattern developing in Ontario, Alberta or British Columbia?

Mr. Saul: In Ontario, OC Transpo has certainly expanded their service. An outfit called Charterways used to provide a cost-effective commuter service from Richmond into Ottawa. Then OC Transpo moved out and began running the line at a lower rate — and, I might say, a subsidized rate — and that was the end of Charterways. Charterways was permitted by the board at that

Québec ont été créés afin de fournir aux passagers des services de transport en commun et des services suburbains. Le nombre de ces passagers est de 13 millions au Québec.

Le sénateur Forrestall: Qui paie le service? Les passagers?

M. Blair: Ce sont les passagers qui en paient les frais, mais le gouvernement accorde des subventions. Il ne s'agit pas d'un risque commercial pour le transporteur puisqu'il est payé conformément au contrat, peu importe le nombre de passagers.

Le sénateur Forrestall: Si le gouvernement n'était pas intervenu de la sorte, pouvez-vous décrire le genre de service qui serait fourni aujourd'hui?

M. Blair: Il est probable que le service serait inexistant ou que sa qualité aurait grandement diminué.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que ce serait le genre de service fourni aux personnes âgées, aux gens qui doivent se rendre dans une autre localité pour y obtenir des soins de santé ou des services professionnels par exemple?

M. Blair: Ce serait plutôt le genre de service offert aux gens qui doivent se déplacer chaque jour en utilisant le transport en commun, c'est-à-dire qu'il serait adapté aux besoins des travailleurs.

Le sénateur Forrestall: Est-ce l'avenir réservé aux organismes non gouvernementaux? Est-ce ce qui attend Greyhound?

M. Blair: Greyhound fournit un certain type de service. Ce genre de service est différent puisqu'il est en grande partie conçu pour encourager les gens à ne pas utiliser leurs véhicules personnels et à utiliser les autocars afin de réduire les embouteillages sur les autoroutes. Les services de transport interurbain sont fournis à un marché différent de celui qui est exploité par Greyhound.

Le sénateur Forrestall: Si le programme de subvention n'existait pas, les gens feraient du covoiturage ou, comme dans la région de l'Atlantique, utiliseraient les services de mini-fourgonnettes. Ils n'utiliseraient pas leurs véhicules personnels; ils choisiraient une autre forme de transport.

M. Blair: Oui.

Le sénateur Forrestall: C'est une solution de loin préférable pour ce qui est du nombre de véhicules qui utilisent les routes et des coûts qui en découlent?

M. Blair: Nettement.

Le sénateur Forrestall: Il semble évident que ce service répond à un besoin, qu'il n'a pas été créé sans raison. Est-ce qu'on constate une tendance semblable en Ontario, en Alberta ou en Colombie-Britannique?

M. Saul: En Ontario, les services offerts par OC Transpo ont pris de l'expansion. Un groupe nommé Charterways fournissait des services de transport public économiques entre Richmond et Ottawa. Puis, OC Transpo a commencé à exploiter ce circuit à un tarif moins élevé ou plutôt, devrais-je dire, à un tarif subventionné, et cela a précipité la fin de Charterways. Par là

stage to abandon their service because they simply could not operate against a fare service at half their price, without prejudice to continuing their charter licence here in Ottawa.

When GO Transit service began and moved up into the area north of Toronto, there were a number of small scheduled line services that operated. When GO Transit began running over the top of them, they began initially by contracting those services with the operators. As those contracts expired, they put their own vehicles and their own employees on the service. They then began to contract, until a short while ago when they began to expand again because Mr. Harris decided to get back into GO.

That form of service is expanding, and it is expanding as a government service. It is more attractive to the public because they pay directly a part of the cost and, indirectly, perhaps they do not feel the other costs are paid until April 30 each year.

It is like VIA Rail. At one point, someone said that if the 13 million passengers travelling by bus had available to the bus industry VIA Rail's annual subsidy, all the passengers could travel for free. Subsidization is a factor. The bus industry cannot compete with the government any more than any other type of industry can compete with the government when the government wants to pick up the tab. I am not saying the government should not pick up the tab. There may be a very good public interest issue to be served by doing that, but it must be recognized that that is the case.

Senator Jaffer: You mentioned school buses. As I have listened to the discussions, I have been wrestling with the issue of the use of buses for farm workers. I come from British Columbia and, as you may know, we have had a big problem there as we have had many accidents with immigrant farm workers. Have you had any experience with that? Have you looked into this issue of buses being used for work purposes?

Mr. Blair: I know that every year in Quebec school buses are used for transporting farm workers. I am not aware of a safety issue to any great degree. All the school bus operators in Quebec would be subject to the safety monitoring programs that apply as a bus operator. Generally speaking, whether they are working in the summer transporting farm workers or transporting school children during the year, they would be subject to the same safety-monitoring regime.

Senator Jaffer: I read your paper with great interest. On page 19 in the last paragraph, you indicate that safety regulations should be a matter of concern. Throughout your presentations, you spoke about safety. When you speak about safety, do you have a checklist? I am not talking about looking at the engine. I do not mean it that way. When you talk about safety, what do

suite, Charterways a obtenu l'autorisation de la Commission d'abandonner le service qu'elle offrait puisqu'elle ne pouvait plus concurrencer avec le tarif à moitié prix offert par OC Transpo, sans que cela ne porte atteinte à son permis de transport par affrètement à Ottawa.

Lorsque GO Transit a commencé à offrir des services au nord de Toronto, un certain nombre de petits transporteurs offraient des services de transport régulier dans cette région. Lorsque GO Transit s'est lancée sur ce marché, elle a tout d'abord passé des contrats de service avec des transporteurs. Lorsque les contrats sont venus à échéance, elle a commencé à utiliser ses propres véhicules et ses propres employés. Ensuite, elle a eu recours à des sous-traitants jusqu'à tout récemment, lorsque ses services ont une fois de plus pris de l'expansion grâce à l'appui financier fourni par M. Harris.

Ce genre de service est en expansion et ce, en tant que service gouvernemental. En fait, il est plus attrayant pour les clients puisqu'ils paient directement une partie du coût et qu'ils ne paient l'autre partie que le 30 avril de chaque année.

Prenons l'exemple de VIA Rail. Quelqu'un a déjà dit que si les 13 millions de passagers qui utilisaient les autocars pouvaient bénéficier de la subvention annuelle accordée à VIA Rail, tous ces passagers pourraient voyager gratuitement. Les subventions sont un élément important. L'industrie du transport par autocar, comme toute industrie, ne peut pas concurrencer avec le gouvernement lorsque ce dernier décide d'assumer les coûts. Je ne dis pas qu'il ne doit pas le faire, puisque cela est peut-être dans l'intérêt public, mais il faut reconnaître le fait.

Le sénateur Jaffer: Vous avez parlé des autobus scolaires. Durant les échanges, je me posais des questions sur l'utilisation de ces autobus pour les travailleurs agricoles. Je viens de la Colombie-Britannique et, comme vous le savez, le transport a connu de graves problèmes dans cette province où des travailleurs agricoles immigrants ont été victimes de nombreux accidents de la route. Avez-vous connu des problèmes semblables? Avez-vous examiné la question relative au transport par autocar des travailleurs?

M. Blair: Je sais que chaque année, au Québec, des autobus scolaires sont utilisés pour le transport de travailleurs agricoles. Je n'ai pas entendu parler de problème de sécurité. Tous les exploitants d'autobus scolaires au Québec sont assujettis à des programmes de contrôle de la sécurité qui s'appliquent à tous les transporteurs par autocar. En général, qu'ils transportent des travailleurs agricoles pendant l'été ou des enfants pendant l'année scolaire, ils sont assujettis au même programme de contrôle de la sécurité.

Le sénateur Jaffer: J'ai lu votre document avec beaucoup d'intérêt. À la page 21, au dernier paragraphe, vous dites que les règlements de sécurité devraient constituer une question nous concernant tous. Vous avez parlé de sécurité tout au long de vos exposés. Mais lorsque vous parlez de sécurité, utilisez-vous une liste de vérification? Je ne parle pas de la vérification du moteur

you mean? Could you define it for me?

Mr. Saul: Let me try to respond. There were studies done for Transport Canada as far back as 1994 and earlier, which laid out a series of matters that ought to be dealt with. Many of those matters were safety related. Many of them involved the question of accurate information gathering so that in making decisions regarding the future of the bus industry, accurate information would be available and a safety program would be understood and could be implemented. To the extent that that is something that as a matter of public interest should be regulated, they knew what the regulation should be. They knew what the impact of the regulation was. They knew who they wanted to catch in the regulation.

I am familiar with that report. I think, given some time, I could pull out the recommendations. However, I have an impression that many of those recommendations that were made to Transport Canada have either not been acted upon or have not been brought to a point of fruition.

I wish to return to the information about the data on passenger ridership. I read with some considerable interest the evidence given by the witness from StatsCan. They had to change their bus survey data. Some were lost. There would be 30 people on one bus, and then suddenly there were only 20 and 20 had gone over to a GO transit, but they were not caught in it, and then there were 40 passengers, not 30 any more, but they showed a decline.

Frankly, I think StatsCan is saying that we have a significant amount of work to do — ourselves, Transport Canada and the industry — if we are going to have some meaningful numbers to give to you so that we can say, “Yes, there is a decline,” or, “The decline is not as apparent as it should be. In fact, there is an increase.”

As a lawyer, it would have been wonderful to say, “Now, cross-examination.” He really did not say anything. I am not critical of him for that. I am simply saying that the system they had put in place was not designed to give you what you were looking for during the course of that testimony. I do not think it gave you very much in terms of hard information that you could rely upon to say that the industry is falling apart; there are so many holes in it.

I made a comment earlier about CCMTA. I was interested in the safety impact issue. In 1998, there was a proposal for deregulation of the bus industry by Minister Collenette. During that period of time, the ministry sent a letter to the provinces saying, “What do you think? Please respond.” Over a period of time, I saw some of the responses that were given by the provinces. I have a copy of the responses from British Columbia, Manitoba and Saskatchewan. The responses were, in many cases, quite specific. Saskatchewan said quite clearly, “We see

d’un véhicule. Ce n’est pas ce que je veux dire. Lorsque vous parlez de sécurité, que voulez-vous dire au juste? Pouvez-vous nous donner une définition?

M. Saul: Je vais essayer de répondre à votre question. Transports Canada effectue des études à ce sujet depuis 1994 et même depuis plus longtemps, et ces études ont défini une série d’éléments qui doivent être vérifiés. Un grand nombre de ces éléments ont trait à la sécurité. De plus, bon nombre de ces études soulignent l’importance de rassembler des renseignements exacts afin que, lorsque des décisions seront prises au sujet de l’avenir de l’industrie du transport par autocar, de l’information exacte soit disponible et un programme de sécurité soit compris et mis en place. Si l’on considère que cette question doit être réglementée puisqu’elle est d’intérêt public, Transports Canada sait quels règlements doivent être établis, quelles en sont les incidences et à qui ils doivent s’appliquer.

Je connais bien ce rapport. Si j’en avais le temps, je pense que je pourrais en extraire les recommandations. Toutefois, j’ai l’impression que beaucoup des recommandations faites à Transports Canada sont demeurées sans suite ou n’ont pas porté fruit.

J’aimerais revenir sur l’information concernant les données relatives à la clientèle de voyageurs. J’ai lu avec beaucoup d’intérêt les documents fournis par le témoin de Statistique Canada. Les données d’enquête sur les autocars ont dû être modifiées. Certaines ont été perdues. Il y aurait 30 passagers dans un autocar, chiffre qui passerait tout d’un coup à 20, et 20 voyageurs auraient emprunté le réseau GO, mais on n’en aurait pas tenu compte, et ensuite on se retrouverait avec 40 passagers (pas 30), mais les données font état d’une diminution.

Franchement, je pense que Statistique Canada est en train de dire qu’il nous reste beaucoup de travail à faire — à nous, Transports Canada et à l’industrie — avant de vous présenter des chiffres qui ont un sens et de pouvoir dire: «Oui, on observe une baisse» ou «La baisse n’est pas si apparente. En fait, il y a une augmentation».

En tant qu’avocat, j’aurais beaucoup aimé procéder à un contre-interrogatoire. Le témoin n’a vraiment rien dit. Je ne le critique pas pour cela. Je dis tout simplement que le système mis en place n’a pas été conçu pour apporter des réponses à vos questions. Je ne pense pas que vous en ayez retiré beaucoup de données précises et fiables permettant de conclure que l’industrie s’effondre; il y a tellement de lacunes.

J’ai parlé plus tôt du CCATM. Je me suis beaucoup intéressé aux questions de sécurité. En 1998, le ministre Collenette a proposé de déréglementer l’industrie des autocars. À cette époque, le ministre avait envoyé une lettre aux provinces leur demandant de lui dire ce qu’elles en pensaient. J’ai pu voir quelques-unes des réponses fournies par les provinces. J’ai celles de la Colombie-Britannique, du Manitoba et de la Saskatchewan. Dans bien des cas, les réponses étaient très précises. La Saskatchewan disait clairement que 300 collectivités étaient en train de perdre tous

300 communities losing all or substantially all of their scheduled service.” That may be unfortunate, but it may be a necessary step along the way.

The interesting thing was that when representatives from Transport Canada appeared — and I mentioned CCMTA — Senator Jaffer asked: “...some provinces are regulated, and some are not. Should they all be regulated, or deregulated?” The answer was that no personal opinions were to be given. I understand that. I would not want to do that myself.

The witness posed questions such as “What is the impact on the industry? Is there an impact?” and went on to say, “This is really what the ministry is looking for from the committee.” Senator Jaffer asked, “Do you have any idea of the impact when there is deregulation?” This was the response:

... the committee has scheduled meetings with provinces. I would suggest that you might want to look at the impact of the regulations in provinces where there is regulation. You would get the information right from the provinces where there is a regulation. In those provinces where there is partial deregulation, you can look at the impact there as well. It is better to ask the provinces directly what they have seen as an impact of deregulation.

That was a statement made earlier this year.

In 1998, when deregulation was proposed, Manitoba spoke about safety; Saskatchewan and British Columbia were not in favour of the deregulation. CCMTA is going on, as I mentioned.

I would have thought it might have been incumbent upon Transport Canada — with the interplay they have three times a year with their associates across the country — to look at the issue of impact. If I were to propose deregulation and were meeting with those who were either in favour or opposed to it, that I might have gathered some information from them regarding the regulation.

They have missed the opportunity to have that information for you when they appeared. They should not suggest that now the committee ought to go to the provinces and get the information when there has been a constant conversation amongst all of these people over the years and that is where the information should have been gathered to be available for you now.

Senator Jaffer: I am sure that you may be able to get the information, but afterwards, may I please impose on you, if you can get the information to the committee, I would appreciate it.

Senator Phalen: I wish to follow up on Senator Callbeck’s question on vans. In Nova Scotia, they have told us that they were drafting regulations in respect of vans. Are there any provinces with regulations in force respecting vans?

leurs services réguliers de transport par autocar ou presque. C’est sans doute malheureux, mais c’est peut-être une étape nécessaire à franchir.

Ce qui est intéressant, c’est que lorsque les représentants de Transports Canada ont comparu — et j’ai parlé du CCATM — le sénateur Jaffer a demandé, étant donné que certaines provinces sont soumises à une réglementation et d’autres pas, si le transport devait être réglementé ou déréglémenté dans toutes les provinces. La réponse a été qu’on ne voulait pas exprimer d’opinion personnelle. Je comprends bien.

On a demandé aux témoins quelles en seraient les conséquences pour l’industrie, si conséquences il y avait. Puis on a ajouté que c’était ce que le ministère cherchait à savoir, par l’intermédiaire du comité. Le sénateur Jaffer a alors demandé s’ils avaient quelque idée des conséquences d’une déréglementation. Voici quelle a été la réponse:

[...] le comité avait prévu des rencontres avec les représentants des provinces. Je pense que vous voudrez connaître l’incidence de la réglementation dans les provinces qui en ont une. Vous pouvez aussi évaluer l’incidence dans les provinces où il y a une déréglementation partielle. Il vaut mieux s’adresser directement aux provinces pour leur demander si la déréglementation a eu des effets.

Voilà donc ce qui aurait été dit un peu plus tôt cette année.

En 1998, lorsqu’on a parlé de déréglementation, le Manitoba a soulevé la question de la sécurité; la Saskatchewan et la Colombie-Britannique étaient contre la déréglementation. Le CCATM continue sur sa lancée, comme je l’ai dit.

J’aurais pensé que l’examen des répercussions relevait de Transports Canada — compte tenu des rencontres qu’ils organisent trois fois par an avec leurs collaborateurs des quatre coins du pays. Si je devais proposer la déréglementation et si j’avais rencontré ceux qui sont pour ou contre cette déréglementation, j’aurais recueilli des informations sur le sujet.

Ils ont raté l’occasion de présenter cette information lorsqu’ils ont comparu. Ils ne devraient pas dire maintenant que le comité devrait s’adresser aux provinces pour l’obtenir, alors qu’il y a des échanges constants entre toutes ces personnes depuis des années, échanges à partir desquels ils auraient pu extraire toute l’information disponible et vous la livrer aujourd’hui.

Le sénateur Jaffer: Je suis sûre que vous pouvez avoir ces renseignements. Je vous demanderai donc de les obtenir pour les membres de ce comité; ce serait très apprécié.

Le sénateur Phalen: J’aimerais abonder dans le sens de ce qu’a dit le sénateur Callbeck à propos des fourgonnettes. En Nouvelle-Écosse, ils disent préparer une réglementation concernant les fourgonnettes. Y a-t-il d’autres provinces ayant mis en place une réglementation semblable?

Mr. Blair: I can speak for the Province of Quebec. A vehicle that carries fewer than 10 passengers is not considered a bus and therefore completely escapes the application of that regulation. I know the issue has been raised at several levels.

Mr. Saul: Occasionally you will see a van that seems to have a crease all the way around it, and it looks longer than the others. A number of those are operating in Ontario. However, they will have a passenger capacity of perhaps 12. They are operated in many cases by scheduled services that serve the airport. If you are going from London to Pearson airport, those services are out there. They are fully compliant because they have expanded themselves to be caught.

If you are not in that group, then the only thing you have to deal with at that stage — and this is one of your questions — is what form of licensing is required to be an airline transport service. That is another question all together.

Senator Phalen: In Nova Scotia, we are talking about seven-passenger vans. It was a problem. They are planning to regulate them. Are any provinces regulated in respect of seven-passenger vans?

Mr. Saul: I may send something to the clerk in that regard. The Province of Ontario has a definition of a “pool car.” There is a Barrie-Toronto pool car. It is, as I understand, in part subsidized by the government. Effectively, a group will buy a van. There is a government subsidy to it. That van will have a regular group of passengers who pay for the transportation service. They get the insurance they are supposed to have. It operates, in a sense, outside of the licensing regime. However, it is caught within the system that Ontario has established for a pool car operation. There are not many of them. You need seven neighbours who all work in roughly the same area. As I drive down every morning, I can see the bus along the way, dropping people off.

Senator Phalen: That is somewhat different than what I am referring to.

Mr. Saul: It is. I commend Nova Scotia for moving in that direction. Not everyone will love it, but it is an important step.

The Deputy Chairman: I want to follow up on the van service once again. On several occasions tonight you noted that van service should be included in the definition of a bus. You have both said that, and it is probably a good idea. Would you also be in favour of a regime where the only test for entry to the market would be fitness?

Mr. Saul: I have no problem with that. The question is, what is “fitness”?

M. Blair: Je peux parler pour le Québec. Un véhicule qui transporte moins de 10 passagers n'est pas considéré comme un autocar et, par conséquent, échappe totalement à cette réglementation. Je sais que la question a été soulevée à plusieurs niveaux.

M. Saul: Il vous est peut-être arrivé de voir des fourgonnettes qui semblent avoir un pli tout autour et qui ont l'air plus longues que les autres. Plusieurs de ces fourgonnettes sont utilisées en Ontario. Elles peuvent accueillir au maximum 12 passagers. Elles sont exploitées par des services de navette qui desservent l'aéroport. Si vous allez de London à l'aéroport Pearson, vous emprunterez ces véhicules. Ils sont tout à fait conformes puisqu'ils répondent maintenant aux critères en vigueur.

Si vous ne faites pas partie de ce groupe, la seule question que vous devez vous poser, à ce stade-ci — et vous vous la posez déjà — concerne le type de licence requis pour desservir les aéroports, mais c'est une autre question.

Le sénateur Phalen: En Nouvelle-Écosse, nous parlons de fourgonnettes ayant une capacité de sept passagers. C'était un problème. Ils envisagent de soumettre ces véhicules à une réglementation. Y a-t-il d'autres provinces ayant adopté une réglementation pour les fourgonnettes de sept passagers?

M. Saul: Je pourrais envoyer de l'information sur cette question à votre greffier. L'Ontario a établi une définition pour les «voitures de service communes». Il existe une voiture de service commune entre Barrie et Toronto. Elle est, je pense, financée en partie par le gouvernement. En réalité, un groupe de personnes achète une fourgonnette et le gouvernement lui octroie une subvention. Cette fourgonnette accueille un groupe de passagers réguliers qui paient le service de transport et s'assurent adéquatement. D'une certaine manière, ceux qui exploitent ce genre de véhicule ne tombent pas sous le régime de délivrance des licences. Toutefois, ils doivent se soumettre au système établi par l'Ontario pour l'exploitation de tels véhicules. Ils ne sont pas nombreux. Il s'agit de regrouper sept voisins qui travaillent plus ou moins dans le même secteur. En me rendant au travail tous les matins, je vois, sur le trajet, des gens descendre de ce type de véhicule.

Le sénateur Phalen: Ceci diffère légèrement de ce dont je parlais.

M. Saul: Effectivement. J'aimerais que la Nouvelle-Écosse s'oriente sur cette voie. Tout le monde ne sera pas content, mais je pense que c'est une étape importante.

Le vice-président: J'aimerais revenir, encore une fois, sur le service de fourgonnettes. Ce soir, vous avez fait remarquer, à plusieurs reprises, que les fourgonnettes devaient être considérées comme des autocars. C'est ce que vous avez dit tous les deux et c'est probablement une bonne idée. Seriez-vous également en faveur d'un régime en vertu duquel le seul test d'entrée sur le marché serait celui de l'aptitude?

M. Saul: Je n'y vois aucun inconvénient. La question est de savoir ce qu'on entend par «aptitude»?

The Deputy Chairman: As a lawyer in the field, what is a good definition of “fitness”?

Mr. Saul: The tables are turned very quickly.

I believe that an applicant, to demonstrate fitness, must be able to demonstrate the financial ability to put the proposed service in place and to maintain it at a level that serves the public interest safely.

The applicant must be able to demonstrate that fitness includes safety consciousness, that is, knowing the drivers must be trained, knowing the vehicles must be maintained, knowing the hours of service regulation that apply. An applicant must demonstrate knowledge of all the things that we have talked about so that when you say this person is fit, you are really saying this person has met what we regard as the regime that should be met if you are going to carry people on the road for compensation in a vehicle.

The Deputy Chairman: They would have to meet the standard of the status quo. That is fine as long as your test of fitness would not be a barrier to entry.

Mr. Saul: I would not regard that as a barrier to entry. I would simply say that that is a public safety requirement which, if you meet, you are licensed.

The Deputy Chairman: Fitness may well be a proper definition.

Mr. Saul: Fitness is basically the test for truck operations in Canada, but it is getting more difficult all the time. There is more enforcement. I believe they are discovering that hours of service are a problem. One cannot read anywhere without discovering that they cannot decide what to do with hours of service.

[Translation]

Senator Biron: In short, you maintain that service should be regulated by the bus industry or regulated much like the taxi industry is regulated. Is that correct?

Mr. Blair: The problem is that this service falls somewhere in the middle. Operators are not subject to any kind of controls. There are no controls in place governing hours of operation, mechanical checks and regulatory regimes, which means that they can offer much cheaper fares than regular bus companies. In most bus markets, the main customer draw is the cheapest possible fare. Travelers who fly do so because they want to arrive at their destination sooner. People who travel by limousine want to travel in comfort. Bus travelers generally choose this mode of transportation for its affordability. If an even more affordable, albeit illegal, mode is available, a market will materialize immediately.

Senator Biron: Would you not agree that the decline in the number of passengers is much more apparent in rural areas?

Le vice-président: En tant qu’avocat spécialisé dans le domaine, j’aimerais que vous me donniez une bonne définition du terme «aptitude».

M. Saul: Les rôles se renversent très rapidement.

Je crois que pour démontrer son aptitude, un candidat doit être capable de prouver qu’il a la capacité financière de mettre le service proposé en place et de le maintenir au niveau requis, dans l’intérêt de la population et en respectant pleinement les normes de sécurité.

Le demandeur doit prouver qu’il connaît les normes de sécurité, c’est-à-dire, savoir que les chauffeurs doivent être formés, que les véhicules doivent être entretenus et qu’il faut respecter des règles concernant les heures de service. Pour être jugé apte, le demandeur doit savoir toutes ces choses. Si tel est le cas, on peut dire qu’il répond à tous les critères exigés pour transporter des voyageurs sur la route, moyennant paiement.

Le vice-président: Il doit satisfaire aux critères du statu quo. C’est très bien tant que le test d’aptitude ne constitue pas une barrière à l’entrée.

M. Saul: Je ne vois pas cela comme une barrière. Je considère simplement qu’il s’agit d’une exigence de sécurité publique qui, si elle est respectée, permet au demandeur d’obtenir une licence.

Le vice-président: L’aptitude peut tout à fait avoir une définition propre.

M. Saul: Le test d’aptitude est essentiellement celui qui est utilisé pour l’exploitation des camions au Canada, mais il est de plus en plus difficile de le passer avec succès. Les règles sont plus strictes. Je pense qu’ils se rendent compte que le nombre d’heures de service constitue un problème. On peut lire partout qu’ils n’arrivent pas à se décider sur les heures de service.

[Français]

Le sénateur Biron: En résumé, vous dites que les ventes devraient être contrôlées par le service d’autobus ou contrôlées comme le sont les taxis?

M. Blair: Le problème, c’est qu’ils se situent entre les deux. Ils sont libres de tout contrôle, de sorte que les services ne sont pas contrôlés. Les heures de service, le contrôle mécanique, les régimes réglementaires ne sont pas contrôlés et ils peuvent opérer à un tarif beaucoup moins élevé que les services d’autobus normaux. Dans la plupart des marchés d’autobus, l’attrait principale du client c’est de voyager au tarif le moins cher possible. Celui qui voyage en avion utilise ce moyen de transport parce qu’il veut arriver à destination plus vite. Celui qui voyage en limousine le fait parce qu’il veut le confort. Celui qui voyage en autobus généralement, le fait parce que c’est le moyen le plus économique pour voyager. S’il y a un service encore plus économique qui n’est pas légal, il y aura un marché instantané pour y répondre.

Le sénateur Biron: La diminution du nombre de passagers se perçoit beaucoup plus dans la zone rurale, n’est-ce pas?

Mr. Blair: Yes, according to the information I have received. The situation in rural areas is affected by a variety of factors. Many sectors of the rural economy are in crisis. Residents are moving away because of economic problems. Automobile use is also a factor. The service already provided by one company in certain areas is profitable when compared to others. Rural services are not profitable, but generally the services are maintained. If rural markets are opened up to competition, non-profitable rural services will be abandoned.

[English]

The Deputy Chairman: Senator Bacon is not here as she is in Europe. If she were here, she would pose the following question to which I would like to have your response: Under the present economically regulated regime, judging from the information this committee has received to date — road maps, timetables and so on — there are many points in Canada that do not have any service at present. How can service to these points be achieved in the present economically-regulated regime? What is your opinion on that?

Mr. Saul: I would expect that many of the points that are not served would not be served under a regulated regime. They are less likely to be served under a deregulated regime. The only manner in which service would be provided would be in a subsidized regime.

There are simple circumstances where you get a point that is 12 miles off line. It is problematic for a bus to go in and out on a scheduled basis and find no one there who wants the bus at that time.

My experience over the years tells me that bus ridership can be very difficult to manage. I was involved in an application to connect Blenheim with Chatham. That is rich farm country. Blenheim is not a small community and Chatham is sort of the centre of the Kent county area. Dozens of witnesses attended to support an application for a scheduled service. The prize of the application was the charter authority that the operator wanted at Chatham, which he did not otherwise have. The application was granted.

In the following weeks, the disgruntled operator, who had opposed and lost, followed the bus around on the route. Over a two-week period discovered that the average ridership per scheduled run was 1.73. The fact is that Mrs. Jones was quite honest about needing to go to Chatham to see the doctor, but the day she wanted to go on the bus, her cousin gave her a ride. That becomes a difficulty for the operator.

I recall another service being offered by a company out of Collingwood down to Toronto. It took the route through Ottawa and Duntroon and down through Angus, a route where you would be hard-pressed to think anyone would get on the bus. The fact of the matter is that almost nobody got on the bus, but it included a charter right at Toronto.

M. Blair: Oui, selon l'information que j'ai pu recevoir. Toutes sortes de facteurs influencent le portrait rural. Plusieurs secteurs de l'économie rurale sont en crise en raison de problèmes économiques qui font en sorte que les gens quittent ces régions. L'utilisation de la voiture est également un facteur. Le service en place offert par une compagnie dans certains secteurs est rentable, comparé à d'autres. Les services ruraux sont non rentables et dans l'ensemble sont préservés. Si on impose une compétition dans les secteurs rentables, ils vont délaisser le secteur rural non rentable.

[Traduction]

Le vice-président: Le sénateur Bacon est absente; elle est en Europe. Si elle était ici, elle poserait la question suivante, à laquelle j'aimerais que vous répondiez: En vertu de l'actuel régime économiquement réglementé, de nombreux endroits du Canada ne bénéficient d'aucun service (d'après les renseignements que nous avons examinés jusqu'à présent — cartes routières, horaires, et cetera). Comment pourrait-on desservir ces endroits dans le cadre de l'actuel régime économiquement réglementé? Quel est votre avis sur la question?

M. Saul: Je pense que beaucoup des endroits non desservis actuellement ne le seraient pas non plus dans un régime déréglementé. La seule façon d'offrir ces services serait au moyen d'un régime subventionné.

Il y a des cas, tout simples, où il faut se rendre à 12 milles du réseau. C'est problématique pour un chauffeur d'autocar d'aller et venir de façon régulière et de ne prendre personne en chemin.

Avec le temps, mon expérience me dit que la clientèle des autocars est très imprévisible. J'ai travaillé sur une application destinée à relier Blenheim à Chatham. C'est une région agricole très riche. Blenheim n'est pas une petite collectivité et Chatham est une sorte de centre dans le comté de Kent. Des douzaines de personnes s'étaient réunies pour appuyer la mise en place d'un service de transport régulier. L'exploitant retenu pouvait avoir un permis d'affrètement à Chatham, ce qu'il n'aurait pas obtenu autrement.

Dans les semaines qui ont suivi, l'exploitant mécontent, qui en avait appelé de la décision et avait perdu, avait suivi l'autocar sur tout son trajet. Pendant cette période de deux semaines, il avait découvert que le nombre moyen de passagers par navette était de 1,73. Le fait est que Mme Jones avait été très honnête en disant qu'elle avait besoin de se rendre à Chatham pour consulter son médecin, mais le jour où elle devait prendre l'autocar, son cousin l'avait emmenée en voiture. Cela devient un problème pour l'exploitant.

Ça me rappelle une autre histoire concernant un transporteur qui offrait des services entre Collingwood et Toronto. Il passait par Ottawa et Duntroon et se rendait jusqu'à Angus, un trajet au cours duquel on a peine à imaginer qu'il peut y avoir des voyageurs. Le fait est que presque personne n'est monté dans l'autocar, mais l'exploitant allait affréter son autocar à Toronto.

Can you put a service into a place that will not use the service? The answer is, you can, but someone will lose money on it.

The Deputy Chairman: What about our obligation as public policy-makers to ensure that all Canadians, irrespective of where they may live, should have access to some sort of public transport?

Mr. Saul: You would have to speak to Mr. Martin about how far he and the other treasurers across Canada would go in supporting that proposition in fact.

Saskatchewan transit has an extensive service and has been designed to do that so far as it can be done. That is a costly service for the province. In Manitoba, they have the Greyhound and Greyhound-related companies such as Grey Goose, which operate through areas towards Flin Flon and the north.

In relation to the 1998 proposal, it was felt that if there were deregulation, it would be a matter of perhaps months, perhaps weeks, before those services were discontinued. If there is no obligation as a scheduled operator to provide the service, then like any businessman, you will not provide a service that is guaranteed to lose you money unless it is a loss leader; but if every leader along the way is a loss leader and there is no way of recovering the money, what do you do? Then you are turning to the operator and saying, "It is our nation's obligation to ensure that every Canadian has a transportation service available. You have been selected to provide it regardless of the cost." That does not work and never has.

Many schedules have been established where there is one bus in on a Friday night and one back on Saturday morning. Two trips a week, instead of five a day as had been planned.

Senator Forrestall: Is part of the problem the inability of the provinces to come together in a uniform approach to these various problems? Does that contribute to the problem? There are different regimes from province to province, regarding the hours of work, licensing and the standards.

Mr. Saul: You would want to look at the numbers. This is where numbers become important. You can look at any given jurisdiction. For example, look at the bus ridership in British Columbia. How many of the people who ride a bus in British Columbia begin and end their trip in British Columbia and do not leave the province? That is a British Columbia regulatory issue for them. Of the percentage of those who get on the bus in British Columbia, how many of them leave the province to go to Alberta? Until you look at that sort of number, it may be that the lack of harmonization is due, at least in part, to the fact that they each have their own significant ridership to deal with.

The Deputy Chairman: That is more than a 15-hour drive, too.

Peut-on offrir des services en sachant que personne ne va les utiliser? La réponse est oui, on peut, mais à perte.

Le vice-président: Quelles obligations avons-nous, en tant que décideurs publics, de veiller à ce que tous les Canadiens, quel que soit leur lieu de résidence, aient accès à une forme de transport en commun?

M. Saul: Vous devriez demander à M. Martin dans quelle mesure il est prêt, lui et les autres argentiers du pays, à appuyer cette proposition.

La Saskatchewan dispose d'un service de transport étendu, conçu pour répondre autant que possible aux besoins. Ce service coûte cher à la province. Au Manitoba, ils ont recours à Greyhound et à d'autres sociétés affiliées à Greyhound, comme Grey Goose qui dessert les collectivités jusqu'à Flin Flon et va même dans le nord de la province.

Pour ce qui est de la proposition de 1998, on pense que s'il devait y avoir une déréglementation, ce ne serait peut-être plus qu'une question de mois ou de semaines avant que ces services ne disparaissent. Si les exploitants n'avaient plus l'obligation de fournir ces services, eh bien, comme n'importe quel autre homme d'affaires, ils cesseraient de les offrir — surtout s'ils sont assurés de perdre de l'argent — sauf si c'est pour faire de la promotion. Mais, si malgré ces sacrifices, ils ne rentrent pas dans leurs frais, que voulez-vous faire? Vous leur dites: «Notre pays nous oblige à garantir que chaque Canadien a accès à un service de transport en commun. C'est vous qui avez été choisi pour fournir ce service, peu importe ce que cela coûtera.» Ça ne marche pas et ça n'a jamais marché.

On a mis en place de nombreux services dans des secteurs qui sont desservis par un autocar le vendredi soir à l'aller, et un autre le samedi matin, au retour. Deux voyages par semaine, au lieu de cinq par jour comme on l'avait prévu.

Le sénateur Forrestall: Est-ce qu'une partie du problème ne tient pas à l'incapacité des provinces de se mettre d'accord sur une approche uniforme? Les régimes diffèrent d'une province à l'autre, que ce soit pour les heures de service, les licences ou les normes.

M. Saul: Vous devriez regarder les chiffres. C'est là qu'on se rend compte à quel point ils sont importants. Cela vaut pour n'importe quelle province. Par exemple, regardez quel est le nombre de passagers par autocar en Colombie-Britannique. Regardez combien de personnes qui empruntent un autocar en Colombie-Britannique commencent et finissent leur voyage à l'intérieur de la province. La Colombie-Britannique a un problème de réglementation. Quel est le pourcentage de passagers prenant l'autocar en Colombie-Britannique qui se rendent en Alberta? Tant que vous ne regarderez pas ces chiffres, vous croirez que cela tient à un manque d'harmonisation, au moins en partie, tenant au fait que chaque province doit s'occuper d'un grand nombre de voyageurs.

Le vice-président: Cela dépasse les 15 heures de service, également.

Mr. Saul: Clearly, vans do not do it, I hope. That may be one of the issues. I speculate on that. I know something about bus ridership. Bus ridership includes GO Transit and the CIT and you have enormous numbers of people travelling short distances. They are Quebec's interest or Ontario's interest. The harmonization between what CIT does and GO Transit does is really of no consequence.

Senator Forrestall: Except as it impacts from a federal point of view.

Mr. Saul: It is the intercity that is more consequential in that regard.

Senator Forrestall: I was pleased to hear you use the word "healthy" and suggest that there might be some shortcomings with respect to the gathering of data and its proper storage. The analysis and dissemination are important if we want to draw the right conclusions when we are preparing our comments on disparate basis and we are not able to come to a common agreement.

Thank you for coming. Thank you for sharing virtually a lifetime's worth of your interests in the issue.

The Deputy Chairman: Mr. Saul and Mr. Blair, that brings to an end our deliberations tonight. I thank you both very much for coming. Your comments have been very helpful and useful. We will certainly use many of your responses when we begin to draft the report to the minister.

The committee adjourned.

M. Saul: C'est clair. Les fourgonnettes ne font pas cela, j'imagine. Cela peut être un des problèmes. Je connais la clientèle des autocars. Ce sont des gens qui empruntent le réseau GO et le CIT, et il y a énormément de personnes qui parcourent de courtes distances. Ce sont des intérêts qui concernent le Québec ou l'Ontario. L'harmonisation entre le CIT et le réseau GO est véritablement sans conséquence.

Le sénateur Forrestall: Sauf qu'il y en a une du point de vue fédéral.

M. Saul: C'est le transport interurbain qui a davantage de conséquences de ce point de vue.

Le sénateur Forrestall: J'ai été ravi de vous entendre prononcer le mot «sain» et dire qu'on aurait peut-être quelques difficultés à recueillir les données voulues et à les conserver adéquatement. L'analyse et la divulgation de ces données sont importantes si nous voulons tirer les bonnes conclusions quand viendra le temps de faire nos commentaires, si nous ne sommes pas capables d'en arriver à un accord commun.

Je vous remercie d'être venus et d'avoir partagé avec nous les expériences de toute une vie.

Le vice-président: Monsieur Saul et monsieur Blair, ceci met fin à nos délibérations de ce soir. Je tiens à vous remercier tous les deux d'être venus. Vos interventions nous ont beaucoup aidés. Nous nous inspirerons certainement de vos réponses lorsque nous rédigerons le rapport pour le ministre.

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 Canadian Transport Lawyers Association:

David Blair, Lawyer, Gagné Letarte;
Dean Saul, Lawyer, Gowling Lafleur Henderson.

TÉMOINS

De la Canadian Transport Lawyers Association:

David Blair, avocat, Gagné Letarte;
Dean Saul, avocat, Gowling Lafleur Henderson.