



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

Tuesday, May 28, 2002
Wednesday, May 29, 2002

Issue No. 30

Sixteenth and seventeenth meetings on:

The examination of issues facing the
intercity busing industry

WITNESSES:
(See back cover)

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

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:

L'honorable LISE BACON

Le mardi 28 mai 2002
Le mercredi 29 mai 2002

Fascicule n° 30

Seizième et dix-septième réunion concernant:

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

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

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

The name of the Honourable Senator Baker was added to the committee (*May 21, 2002*)

The name of the Honourable Senator Spivak was substituted for that of the Honourable Senator Forrestall (*May 27, 2002*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

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

*Membres d'office

(Quorum 4)

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

Le nom de l'honorable sénateur Baker est ajouté au Comité (*le 21 mai 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Forrestall (*le 27 mai 2002*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 28, 2002
(47)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Jaffer, Phalen and Spivak (6).

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

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

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

WITNESSES:

From the Airport Ground Transportation Association:

Ross Ferguson, President.

Mr. Ferguson made a presentation and answered questions.

The Airport Ground Transportation Association submitted a brief.

At 10:18 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 29, 2002
(48)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m., in room 356-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Phalen and Spivak (8).

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

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 28 mai 2002
(47)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32 dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Jaffer, Phalen et Spivak (6).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial auprès 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 procède à l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002, d'aujourd'hui 13 février 2002.*)

TÉMOIN:

De la Airport Ground Transportation Association:

Ross Ferguson, président.

M. Ferguson fait un exposé et répond aux questions.

La Airport Ground Transportation Association dépose un mémoire.

À 10 h 18, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 29 mai 2002
(48)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, dans la salle 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Phalen et Spivak (8).

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.

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 Urban Transit Association:

Michael Roschlau, President and Chief Executive Officer;
Brian Leck, Honourary Counsel.

Mr. Roschlau made a presentation and together the witnesses answered questions.

The Canadian Urban Transit Association submitted a brief.

At 6:24 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit son étude des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 21 en date du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.)

TÉMOINS:

De l'Association canadienne du transport urbain:

Michael Roschlau, président-directeur général;
Brian Leck, conseiller juridique honoraire.

M. Roschlau fait un exposé puis, avec l'aide de l'autre témoin, répond aux questions.

L'Association canadienne du transport urbain dépose un mémoire.

À 18 h 24, il est entendu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 28, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to examine issues facing the intercity bus industry.

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

[*Translation*]

The Chairman: First of all, I want to thank on your behalf the committee clerk, Mr. Michel Patrice, who will be leaving us in September. We will have an opportunity to thank him more formally another time. I would also like to introduce to you at this time Mr. Richard Maurel who will be replacing Mr. Patrice. Welcome to the committee. Michel, I know we will have an opportunity to say our goodbyes a little later.

[*English*]

I would welcome you to our special study of the intercity bus industry. As you know, the Minister of Transport, the Honourable David Collenette, asked the committee to undertake this study, which we began at the end of last year. Our public hearings began in February of this year, and we are required to report before the end of 2002. I am confident that we will have sufficient time to adequately study the issues and develop recommendations to the minister.

We have heard from a number of witnesses here in Ottawa, as well as from numerous witnesses in Montreal, Halifax, Vancouver, Calgary and Toronto. Appearing before the committee today is Mr. Ross Ferguson, President of the Airport Ground Transportation Association of Ontario. We look forward to learning more about the operation of this service and how it is regulated and coordinated.

For the benefit of Mr. Ferguson, I will review the purpose of this study. The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode is inexpensive overall; it can go virtually everywhere; it is environmentally friendly; and it is a relatively inexpensive means of travel for passengers.

There are several possible explanations for the decline. It could be that people are better off than before and are therefore travelling more frequently by automobile; it could be that more people are living in big cities; it could be that there are too many government regulations; or it could be that the regulations vary too greatly from province to province.

I am certain that the information Mr. Ferguson provides today will aid us in understanding the issues. Mr. Ferguson, please proceed.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 mai 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, afin d'étudier le transport interurbain par autocar.

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

[*Français*]

La présidente: Je voudrais d'abord, en votre nom, remercier M. Michel Patrice, le greffier du comité, qui nous quittera au mois de septembre. Nous aurons l'occasion de le remercier plus formellement une autre fois. Je veux également vous présenter ce matin M. Richard Maurel qui remplacera M. Patrice. On vous souhaite la bienvenue. Michel, on aura l'occasion de vous dire au revoir un peu plus tard.

[*Traduction*]

J'aimerais vous souhaiter la bienvenue au comité. Nous faisons une étude spéciale du transport interurbain par autocar. Comme vous le savez, le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, nous a demandé de réaliser cette étude, que nous avons entreprise à la fin de l'année dernière. Nos audiences publiques ont débuté en février dernier, et nous devons présenter notre rapport avant la fin de 2002. Je crois que nous aurons suffisamment de temps pour étudier ces questions de manière adéquate et pour préparer des recommandations à l'intention du ministre.

Nous avons entendu un certain nombre de témoins ici à Ottawa, ainsi qu'à Montréal, à Halifax, à Vancouver, à Calgary et à Toronto. Aujourd'hui, nous recevons M. Ross Ferguson, président de la Airport Ground Transportation Association of Ontario. Nous avons hâte d'en savoir davantage sur le fonctionnement des entreprises qui offrent ce service et sur la manière dont il est réglementé et coordonné.

Je voudrais maintenant préciser le but de cette étude à l'intention de M. Ferguson. Essentiellement, le problème auquel nous faisons face est la baisse continue, depuis des décennies, du nombre de passagers qui utilisent le transport interurbain par autocar. Cette baisse est troublante puisque le transport par autocar constitue un élément important du système de transport de passagers. Dans l'ensemble, le transport par autocar n'est pas coûteux, il peut pratiquement desservir toutes les régions, il est peu polluant et il est relativement bon marché pour les usagers.

La baisse constatée peut être attribuable à plusieurs raisons, dont l'amélioration de la situation financière des gens, qui utilisent maintenant leur automobile plus fréquemment. C'est peut-être aussi que le nombre de gens vivant dans les grandes villes a augmenté ou que les règlements gouvernementaux sont trop nombreux ou trop différents d'une province à l'autre.

Je suis certaine que l'information que M. Ferguson nous fournira aujourd'hui nous aidera à mieux comprendre ces questions. Monsieur Ferguson, si vous voulez bien commencer votre exposé, vous avez la parole.

Mr. Ross Ferguson, President, Airport Ground Transportation Association of Ontario: I would like to tell you a little bit about the Airport Ground Transportation Association of Ontario, which is unique. There is a North American Airport Ground Transportation Association headquartered in St. Louis, Missouri, which basically lobbies on behalf of the industry in the United States and in Canada. It is a North American association that meets twice per year to bring the members together.

Our association in Ontario has a budget that is approximately 10 times greater than the North American association. We have 17 full-time employees, and we staff three terminals at Toronto's Pearson International Airport. Our association represents all the companies that supply airport ground transportation to and from Pearson airport from outside Toronto. We provide transportation to and from Pearson airport to more than 170 different cities, towns and villages in Ontario.

The staff dispatch vehicles, meet and greet passengers and align the drivers and the passengers to create a smooth transition. We are largely an advance reservation type of industry. If anyone has a reservation with one of our companies, even if the plane comes in at 3:00 in the morning, we will be there because we monitor all the flights. This is a unique service. Pearson is the only airport in North America that has such an operation.

Our members utilize everything from buses to mini-coaches to 12-passenger vans. The bulk of our members provide what we call a "shared-ride, on-demand, door-to-door service," in eight-passenger vans. It is unique in that it has the attributes of a taxi service because it is door-to-door — office to home for example — and it is on demand. The service is based on the individual's flight departure time; and that is how the pick-up time is monitored. Conversely, when passengers return to the airport, the service kicks in and they leave the terminal as soon as possible after the plane lands. That is an on-demand, door-to-door service, similar to a taxi. However, it is also similar to a bus service because it is a shared, multi-stop ride. It combines both taxi and bus qualities, which makes it unique.

It is important to understand why the service has been so successful. Partially, it is because the service addresses what the consumer wants. I will speak about our experience in that regard.

The main competition to public carriers in our industry is the automobile. That is compounded by hotels that offer free or reduced parking so that a guest staying one night may receive free parking for one week or so — "park and fly" — in facilities offering weekly specials. It is a competitive situation, and it is difficult to convince the majority of people not to drive their cars.

M. Ross Ferguson, président, Airport Ground Transportation Association of Ontario: J'aimerais vous parler un peu de la Airport Ground Transportation Association of Ontario, qui est une association unique. Une autre association, la North American Airport Ground Transportation Association, dont le bureau principal est situé à St. Louis, au Missouri, représente principalement l'industrie aux États-Unis et au Canada. C'est une association nord-américaine dont les membres se réunissent deux fois par année.

En Ontario, notre association dispose d'un budget environ dix fois plus élevé que celui de l'association nord-américaine. Nous comptons 17 employés à temps plein et nous offrons des services à trois terminaux de l'aéroport international Pearson de Toronto. Nous représentons toutes les sociétés qui assurent l'aller-retour par voie terrestre entre l'aéroport Pearson et l'extérieur de Toronto. Ces services sont offerts à plus de 170 villes, localités et villages en Ontario.

Le personnel répartit les véhicules, accueille les passagers et veille à ce que le service soit fourni sans accroc en établissant les horaires des conducteurs en fonction des besoins des passagers. Habituellement, les services sont réservés au préalable. Si un passager fait une réservation auprès d'une de nos sociétés, nous serons sur place même si l'avion arrive à 3 heures du matin puisque nous vérifions l'heure d'arrivée de tous les vols. Nous fournissons un service unique, et l'aéroport Pearson est le seul en Amérique du Nord à l'offrir.

Nos membres utilisent tous les genres de véhicules, des autocars aux mini-fourgonnettes de 12 passagers et moins. La majorité de nos membres fournissent un service «de transport partagé sur demande et porte à porte» à l'aide de mini-fourgonnettes de huit passagers. Ce service unique offre les mêmes avantages que les services d'une voiture taxi puisque le passager est pris et déposé où il veut — du bureau à la maison par exemple — et puisque le service est fourni sur demande. On examine la liste des heures de départ des vols et on détermine ainsi l'heure à laquelle le véhicule doit passer prendre les passagers. Ensuite, lorsque les passagers reviennent de voyage à l'aéroport, ils sont pris en charge dès qu'ils quittent le terminal. Je le répète, c'est un service qui est fourni sur demande et porte à porte et qui est semblable à celui d'une voiture taxi. Toutefois, c'est aussi un service semblable à celui d'un autocar puisque le transport est partagé et que plusieurs arrêts sont effectués. Nous offrons donc les mêmes avantages qu'une voiture taxi et qu'un autocar, et c'est ce qui lui donne son caractère unique.

Il est important de comprendre pourquoi ce service connaît tant de succès. C'est en partie parce qu'il répond aux attentes du consommateur. Voici ce que nous constatons.

Le principal concurrent du transport en commun dans notre industrie est l'automobile. De plus, les hôtels offrent souvent le stationnement gratuit ou à tarif réduit de sorte que le client qui passe une nuit dans un hôtel peut parfois bénéficier d'un stationnement gratuit et du service de la navette pendant près d'une semaine lorsque des forfaits hebdomadaires sont offerts.

We are working on the situation and doing quite well towards combating that competition.

People who drive to the airport tell us they want the convenience of leaving directly from their homes or offices and returning directly to their homes or offices. They want the convenience of leaving based on their flight times and the flexibility to change their plans, especially at the last minute, and have their cars at the airport.

The people who use our service want those same conveniences but they do not want to drive to the airport. There is a good example of the effects of fares versus service. In Hamilton, Ontario, a large bus company continues in operation after providing service for many years. The bus went from the bus depot to three hotels and then out to the airport. One of our members offered a shared-ride van service. It supplied the same service to the same locations, except that it was door-to-door and on-demand. In the shared ride situation, other people were picked up on the way.

At one time, the fare for the bus was about 50 per cent less than the shared-ride service. However, the number of passengers kept declining so they reduced their price to 70 per cent less than the shared ride. The passenger numbers still declined to about one or two on average for a 46-passenger bus.

The point is that it is not necessarily price that is important, it is the level of service the passenger wants to have provided that is important. Primarily, people are prepared to pay for service as long as they believe that they are getting fair value.

Clearly much of the decline in the bus industry has come from many different sources. Over the years, with the evolution and increase of airline routes, people now measure how they use their time, and they are very aware of the fact that time is money. The bus industry suffered from the effects of some rather dramatic new opportunities in travel.

If you want to be successful in this industry, you must keep changing to accommodate what the customer wants. Buses cannot go door-to-door through neighbourhoods. However, if you have two services that are offering basically the same convenience and the same level of service, then price comes in, and that is very important. The airline industry offers seat sales. The reason companies like WestJet or Southwest are so successful is because they provide the same service at a lower price.

We are regulated under the Public Vehicles Act of Ontario.

C'est un milieu où la concurrence est forte, et la plupart des voyageurs continuent à utiliser leur automobile. Nous nous sommes attaqués à ce problème et nous gagnons du terrain face à la concurrence.

Ceux qui prennent leur automobile pour se rendre à l'aéroport nous disent qu'ils préfèrent quitter leur résidence ou leur bureau et y revenir directement. Ils veulent pouvoir quitter selon l'heure de leur vol, modifier leurs plans au besoin, surtout à la dernière minute, et avoir leur automobile à l'aéroport.

Ceux qui se prévalent de nos services veulent profiter des mêmes avantages sans avoir à conduire leur automobile jusqu'à l'aéroport. J'aimerais vous donner un exemple de l'impact des tarifs par rapport aux services. À Hamilton, en Ontario, une grande société de transport par autocar offre des services depuis de nombreuses années. Les autocars quittent la gare d'autobus et se dirigent vers trois hôtels, puis vers l'aéroport. Un de nos membres a offert un service de transport partagé par mini-fourgonnette. Il fournissait le même service aux mêmes hôtels, sauf qu'il s'agissait d'un service porte à porte et sur demande. Puisqu'il s'agissait d'un service de transport partagé, d'autres passagers pouvaient monter à bord de la mini-fourgonnette tout au long du trajet.

À une certaine période, le tarif du transport par autocar était de 50 p. 100 inférieur au tarif du transport partagé. Toutefois, puisque le nombre de passagers continuait de diminuer, un tarif de 70 p. 100 inférieur au tarif du transport partagé a été offert. Le nombre de passagers a tout de même continué à diminuer jusqu'à ce qu'il ne représente plus qu'un ou deux passagers en moyenne par autocar de 46 passagers.

L'essentiel à retenir, c'est que le prix n'est pas nécessairement le facteur le plus important. C'est le niveau de service que recherche le passager. Les gens sont prêts à payer pour obtenir du service pourvu que l'argent qu'ils dépensent leur permette d'obtenir un service de qualité.

La baisse constatée dans le transport par autocar est attribuable à de nombreuses raisons. Au fil des ans, avec l'évolution et l'augmentation des liaisons aériennes, les gens veulent utiliser leur temps à bon escient puisque pour eux, le temps, c'est de l'argent. Le transport par autocar a subi les contrecoups de changement radicaux survenus dans le secteur des transports.

Ceux qui veulent réussir dans cette industrie doivent s'adapter aux attentes du consommateur. Les autocars ne peuvent pas circuler dans les quartiers résidentiels pour faire du porte-à-porte. Toutefois, à avantages et à même niveau de service égaux, le prix devient un facteur important. L'industrie du transport aérien offre des tarifs réduits, et la raison pour laquelle les voyageurs choisissent WestJet ou Southwest, c'est que ces deux sociétés fournissent les mêmes services que les autres, mais à un prix inférieur.

Nous sommes régis par la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario.

One of the attributes of our market is that it has not been growing because we cannot get people out of their cars and into our vehicles. Our market is not stagnant, but it is not growing.

Many of our members serve large geographical areas with light population densities. It is extremely difficult for them to succeed in doing what they are doing now. If you introduce new competition in those areas, it will probably be fatal to our operators. Over the years this has been recognized by the Ontario Highway Transport Board. They still recognize it to the extent that, if a new application comes before them, they will intently measure what the effect will be on the public and the existing carrier. If granting the licence will hurt the existing carrier, they must ask how that will benefit the public. In my experience, it does not help the public, and the board has ruled accordingly.

Most of the expenditures of these companies are related to providing an airport service. It is very expensive to deal with airports. Many different fees must be paid. In addition, there is the cost of insurance, which, unfortunately, after 9/11, has skyrocketed. Many of these expenses are non-discretionary. They are unavoidable. If the carrier has to reduce fares it has to be absorbed from a discretionary source. What they have left is safety, maintenance and labour.

In our industry, drivers are paid, on average, \$10.50 an hour. Of course they can also generate tips. For line run services which serve the public, particularly in remote areas, which is largely what we do, it is important to conform to the regulations. We think it is important to at least review the entry requirements to ensure that there is no harm to the public or existing carriers. We must also ensure that these companies are held to a certain degree of performance and safety.

If anyone complains about our service to the board, our licence can be revoked. That is a very persuasive tool, and it ensures that we are on our toes all the time. Our customer is our most important consideration.

Several questions we have seen on the Web site are relevant to our situation. I cannot see any clear and obvious way to reverse the decline of bus usage, certainly not with lower fares. Passengers who switch to airline or rail are willing to pay higher fares because of other considerations, such as convenience and travel times. In our experience, destination, convenience, including frequency, and travel time are what our customers care most about. Then price comes in.

People who apply to the Ontario Highway Transport Board for licences do not understand what they are trying to get into. They will come in and do what we call "cherry-picking." They want to come operate at the busy times, but they do not want to offer service at other times. Their position is, if they cannot

Notre marché ne connaît aucune croissance parce que nous ne réussissons pas à convaincre les gens de renoncer à leur véhicule et d'utiliser nos services. Notre marché n'est pas stagnant, mais il n'est pas en croissance.

Bon nombre de nos membres desservent de vastes territoires dont la densité de population est faible. Il leur est extrêmement difficile de continuer à offrir les services actuels. Si vous permettez que de nouveaux concurrents aient accès à ce marché, vous signerez probablement l'arrêt de mort de nos membres. Depuis des années, la Commission des transports routiers de l'Ontario reconnaît cette situation. Par conséquent, si une nouvelle demande lui est présentée, elle en évaluera les incidences sur le public et le transporteur existant. Si la commission détermine que la délivrance d'un permis nuira au transporteur existant, elle doit se demander en quoi elle pourrait avantager le public. Je sais d'expérience que le public n'en retire aucun avantage, et c'est aussi la conclusion à laquelle en est venue la commission.

La plupart des dépenses de ces sociétés sont reliées à la prestation de services de transport aux aéroports. Il est très coûteux de faire des affaires avec les aéroports. Divers frais doivent être acquittés, et il faut tenir compte des coûts d'assurance qui, malheureusement, depuis le 11 septembre, ont monté en flèche. Une grande partie de ces coûts est inévitable, et si le transporteur doit réduire ses tarifs, la réduction doit être absorbée ailleurs, par exemple par le budget réservé à la sécurité, à l'entretien et à la main-d'oeuvre.

Dans notre industrie, les conducteurs touchent en moyenne 10,50 \$ l'heure, à l'exclusion des pourboires. En ce qui concerne les services de transport régulier offerts au public, particulièrement en région éloignée, soit les principaux services que nous offrons, il est important de se conformer aux règlements applicables. Au minimum, nous croyons qu'il est important de revoir les exigences auxquels doivent satisfaire les nouveaux venus afin de ne pas causer de préjudice au public ou aux transporteurs existants. Il faut aussi veiller à ce que ces sociétés respectent un certain niveau de rendement et de sécurité.

Si la commission reçoit des plaintes à propos de notre service, notre permis peut être révoqué. C'est un outil de persuasion très efficace qui nous tient constamment sur le qui-vive. Nos clients sont notre principale préoccupation.

Plusieurs des questions affichées sur le site Web nous touchent. Je suis incapable de concevoir un moyen évident de contrer la baisse du nombre d'utilisateurs du transport par autocar, certainement pas à tarifs réduits. Les passagers qui décident d'opter pour l'avion ou le train sont prêts à payer des tarifs plus élevés pour d'autres raisons, par exemple parce que ces services sont pratiques et pour les horaires de voyage. D'après ce que nous avons constaté, la destination, la nature pratique, y compris la fréquence et les horaires de voyage, sont les principales préoccupations des clients. Ensuite, vient le prix.

Ceux qui présentent des demandes de permis à la Commission des transports routiers de l'Ontario ne savent pas dans quelle industrie ils veulent se lancer. Ils ne veulent offrir que les services les plus avantageux pour eux. Ils veulent offrir des services pendant les heures les plus achalandées et non pendant les

accommodate certain passengers, the other carrier will. You should not be able to do that. You make a commitment to serve the public, and you have to carry through on that commitment. That is one of the biggest dangers of deregulation, certainly for the line-run type of industry.

I have provided a list of our members and the areas they serve, as well as a letter that I wrote to the president of the OMCA. That was in response to their proposed definition of a bus, which definition runs counter to our types of operations. They had not realized that when they did it. We are working with them to resolve that issue.

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

The Chairman: Thank you, Mr. Ferguson. Your segment of the transport market, airport ground transportation, appears to be a new phenomenon. On average, how long have the members of your association been in the business, and what kind of business were they engaged in before?

Mr. Ferguson: This is the 25th year for airport ground transportation. The company I own, Airways Transit, is in its 26th year. I know that one of the other companies has been in business for 32 years. Even our newer members have probably been in for six or seven years.

As to what they did before, it is quite a mixed bag. Some of them were running a bus service and decided to try to add airport transportation to it. Airways Transit did nothing before. We just started as airport transportation, as did Red Car, Brantford and a few others. That is all they do. That is their business.

The Chairman: Could you clarify the regulatory authorities under which Ontario airport ground transportation operates? Do would-be operators have to pass a test of what they call public convenience and necessity, and are the applications routinely not opposed?

Mr. Ferguson: There are two levels of regulations. The most important is the regulations under the Ontario Public Vehicles Act. Under that act, any new applicant must prove public necessity. The applicant must prove that no harm will come to an existing carrier and that the public will be served.

We also have to comply with the contractual arrangement we have with the airport authority. We are licensed or permitted by them to pick up passengers at the airport.

The Chairman: Would some airport ground transportation operators be interested in doing more intercity passenger carriage if they were allowed to do so by the regulator, and do you think that there is a demand for the members of your association to offer this service?

périodes plus creuses. Ils ont comme principe que, s'ils ne peuvent pas assurer le service à certains passagers, d'autres transporteurs le feront. Cela ne devrait pas être permis. Lorsqu'on s'engage à servir le public, on doit respecter cet engagement. C'est l'un des plus grands dangers de la déréglementation, surtout pour les services de transport régulier.

Je vous ai fourni la liste de nos membres et des régions qu'ils desservent, ainsi que la lettre que j'ai écrite au président de l'OMCA en réponse à la définition d'un autocar proposé par cette association, laquelle n'inclut pas nos activités. Il semble que l'association ne s'en est pas rendu compte lorsqu'elle a proposé cette définition, et nous travaillons avec elle à résoudre cette question.

Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci, monsieur Ferguson. Votre segment de l'industrie des transports, soit le transport terrestre dans les aéroports, semble être un nouveau phénomène. En moyenne, depuis combien de temps les membres de votre association offrent-ils de tels services et quelles étaient leurs activités avant de se lancer sur ce marché?

M. Ferguson: Le transport terrestre dans les aéroports en est à sa 25^e année. Ma société, Airways Transit, en est à sa 26^e. Je sais qu'une autre société existe depuis 32 ans. Même nos membres les plus récents oeuvrent dans ce secteur depuis six ou sept ans.

Quant à ce qu'ils faisaient auparavant, c'est plutôt diversifié. Certains offraient des services de transport par autocar et ont décidé de commencer à offrir des services de transport dans les aéroports. Airways Transit n'existait pas avant que nous commencions à offrir des services de transport dans les aéroports, et il en est de même pour Red Car, Brantford et quelques autres. Ce sont les seuls services que nous offrons; c'est le seul marché que nous exploitons.

La présidente: Pouvez-vous nous donner des précisions sur la réglementation à laquelle sont soumis les services de transport terrestre dans les aéroports de l'Ontario? Ceux qui envisagent de se lancer sur ce marché doivent-ils satisfaire au critère de ce qu'on appelle la commodité et la nécessité publiques et est-ce que les demandes sont habituellement acceptées sans opposition?

M. Ferguson: Il existe deux niveaux de réglementation. La Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario est certainement la plus importante. En vertu de cette loi, tout nouveau demandeur doit démontrer la nécessité publique du service et prouver qu'aucun préjudice ne sera causé à un transporteur existant ni au public servi.

Nous devons aussi nous conformer aux dispositions contractuelles définies avec les autorités aéroportuaires, qui nous autorisent à prendre des passagers à l'aéroport.

La présidente: Est-ce que certains fournisseurs de services de transport terrestre dans les aéroports aimeraient offrir plus de services de transport interurbain de passagers s'ils y étaient autorisés par l'organisme de réglementation et croyez-vous qu'il existe une demande pour ce genre de service?

Mr. Ferguson: I cannot think of any particular demand for it. Obviously, we all do small charters. We have small equipment, so we run small charters in addition to what we do. Mostly, it is work within the province of Ontario.

I have the largest company in the association, and I am not aware of a demand for any additional intercity service.

The Chairman: How do customers contact an airport ground transportation company? Do they have to reserve in advance? Do some of these companies pick up passengers at their residences, offering door-to-door service?

Mr. Ferguson: Yes, the bulk of our members provide what is called door-to-door, on-demand service. Probably 90 per cent is advance reservation. However, people at the airport, who do not have a reservation, can walk up to our booth and we will take care of them. Most of our customers do make advance reservations. For the most part, a passenger can make a reservation by phone, on the Internet or through a travel agency.

The Chairman: Do intercity bus operators oppose applications by airport ground transportation companies? Do you have problems with them?

Mr. Ferguson: No, but, in effect, we are intercity operators as well. We only get objections where it will infringe on or hurt one of our members. Rarely do we get objections within our industry. Most often it happens when people come from outside.

The Chairman: Our greatest concern relates to the many communities in Canada that currently have no intercity bus service. Under the existing regulatory regime, what can be done to help them? What changes to the regulatory regime are required to improve the likelihood of service to these communities?

Mr. Ferguson: I am not too sure it is a matter of regulatory versus non-regulatory concerns; I think it is a matter of supply and demand. You cannot regulate a company to lose money. If someone wanted to provide a service to a certain community where there obviously was no financial base for it to work, then some kind of subsidy would need to be employed.

Senator Spivak: Do these buses also carry equipment or parcels that people send? Do they take anything other than people to the airports?

Mr. Ferguson: Yes, nearly all of us do parcel express to the airport.

Senator Spivak: That is, not with the passenger but without the passenger?

Mr. Ferguson: We never pick up a parcel with a passenger on board.

M. Ferguson: Je ne crois pas qu'une telle demande existe. Manifestement, nous offrons tous également des services de transport nolisé à l'aide de petits véhicules puisque nous disposons de tels véhicules. Principalement, ces services sont offerts en Ontario même.

Je possède la plus grande société de notre association. S'il existait une demande de services interurbains additionnels, je la saurais.

La présidente: De quelle manière les clients contactent-ils une société de transport terrestre dans les aéroports? Doivent-ils faire des réservations? Est-ce que certaines de ces sociétés vont prendre les passagers chez eux et offrent un service porte à porte?

M. Ferguson: Oui. La majorité de nos membres offrent un service porte à porte sur demande, et des réservations sont faites dans 90 p. 100 des cas probablement. Toutefois, les gens qui sont à l'aéroport et qui n'ont pas fait de réservation peuvent se présenter à notre kiosque, et nous nous occuperons d'eux. La plupart de nos clients font des réservations, soit par téléphone, soit sur Internet ou encore par l'entremise d'une agence de voyage.

La présidente: Est-ce que les fournisseurs de services de transport interurbain par autocar s'opposent aux demandes présentées par les sociétés de transport terrestre dans les aéroports? Est-ce qu'ils vous posent des problèmes?

M. Ferguson: Non, mais en réalité, nous sommes aussi des fournisseurs de services de transport interurbain. Il y a contestation seulement lorsque les demandes portent atteinte ou causent des préjudices à nos membres. Nous ne recevons que rarement des plaintes de membres de notre industrie. La plupart du temps, les avis d'opposition viennent de gens de l'extérieur.

La présidente: Notre plus grande préoccupation a trait aux nombreuses collectivités du Canada qui n'ont pas accès à un service de transport interurbain par autocar. En vertu de la réglementation existante, que peut-on faire pour améliorer cette situation? Quels changements doivent-êtré apportés à la réglementation pour accroître la probabilité qu'un tel service sera offert à ces collectivités?

M. Ferguson: Je ne sais pas si c'est vraiment une question de réglementation; je crois qu'il s'agit plutôt du jeu de l'offre et de la demande. On ne peut pas obliger une entreprise à fonctionner à perte. Si l'on veut offrir un service là où la demande semble insuffisante, une forme quelconque de subvention doit alors être fournie.

Le sénateur Spivak: Est-ce que ces autocars transportent aussi de l'équipement ou des colis? Outre des passagers, transportent-ils autre chose jusqu'à l'aéroport?

M. Ferguson: Oui. Nous effectuons presque tous le transport express de colis jusqu'à l'aéroport.

Le sénateur Spivak: Sans passager?

M. Ferguson: Nous n'allons jamais prendre de colis lorsque nous avons un passager à bord.

Senator Spivak: You are not into the freight end of the business.

Mr. Ferguson: Yes, we are. We put the freight onto the van before we pick up the passengers so the passengers never have to make a stop that has anything to do with freight. The freight is loaded on the van before passengers are picked up, and it is delivered after they are dropped off.

Senator Spivak: The Greyhound bus company is more competitive than any of the other companies in shipping parcels or any other kind of freight intercity. You do not do that. You cannot pick up a parcel and take it to the airport to be shipped somewhere else.

Mr. Ferguson: Yes, we can.

Senator Spivak: I assume you do that only if the passenger accompanies the parcel.

Mr. Ferguson: Perhaps I do not understand the question.

Senator Spivak: If I wanted to ship a parcel, would you pick it up and take it to the transportation section at the airport so that it could be shipped?

Mr. Ferguson: I was not trying to imply that the passenger and the parcel were related. I was saying that we pick up parcels, but we would never inconvenience the passenger.

Senator Spivak: Is that a part of the bus business?

Mr. Ferguson: It is not a big part, but it fits in quite nicely.

Senator Spivak: How do we compare here in Canada with what goes on in Europe, for example, where they have diversified transportation modes? What do you think is the future for bus transportation compared with rail? Is light rail in the future, or will it be bussing with buses powered by fuel cells that are less polluting? What do you see for the future?

Mr. Ferguson: That is a wide question. I am not an expert on the European situation.

The bulk of our equipment runs on propane, which is environmentally friendly.

As to the future, light rail is a great alternative. Again, it is a matter of supply and demand in a viable market. There is no doubt that it will hurt the existing service serving that community. This has certainly been the experience in North America.

In the future, I see everything going towards alternative fuels, fuel cells and far more stringent government regulation of emissions.

Le sénateur Spivak: Vous ne faites pas le transport des marchandises.

M. Ferguson: Oui, nous le faisons. Nous plaçons les marchandises à bord de la fourgonnette avant de prendre des passagers et nous les livrons une fois que les passagers sont descendus pour que ceux-ci n'aient pas à attendre.

Le sénateur Spivak: La société de transport par autocar Greyhound offre des services plus concurrentiels que toute autre entreprise pour le transport interurbain de colis ou de toute autre marchandise. Vous n'offrez pas ce genre de service. Vous ne pouvez pas prendre des colis et les laisser à l'aéroport pour qu'ils soient expédiés ailleurs.

M. Ferguson: Oui, nous pouvons le faire.

Le sénateur Spivak: Je suppose que vous le faites seulement lorsqu'un passager accompagne le colis.

M. Ferguson: Je n'ai peut-être pas bien compris le sens de votre question.

Le sénateur Spivak: Si je veux expédier un colis, est-ce que vous pouvez le ramasser et le livrer au service des transports de l'aéroport pour qu'il soit expédié ailleurs?

M. Ferguson: Je ne voulais pas dire qu'il fallait que le colis appartienne au passager. Nous ramassons des colis, mais sans incommoder les passagers.

Le sénateur Spivak: Est-ce que cela fait partie des services que vous fournissez?

M. Ferguson: Ce n'est pas une partie importante de nos services, mais elle cadre bien avec nos activités.

Le sénateur Spivak: Comment le Canada se compare-t-il dans ce domaine à l'Europe, où les modes de transport sont si diversifiés? Selon vous, quel est l'avenir du transport par autocar par rapport à celui du transport par rail? Le mode de transport de l'avenir sera-t-il le train léger ou l'autocar alimenté par une pile à combustible moins polluante? Selon vous, que nous réserve l'avenir?

M. Ferguson: Voilà toute une question. Je ne suis pas un expert de la question européenne.

La plupart de nos véhicules fonctionnent au propane, combustible respectueux de l'environnement.

Quant à l'avenir, le train léger est une solution formidable. Une fois de plus, c'est une question d'offre et de demande au sein d'un marché rentable. Ce mode de transport nuira sans aucun doute aux services existants dans les collectivités. C'est ce qui s'est produit en Amérique du Nord.

Selon moi, l'avenir est dans les combustibles de remplacement, les piles à combustible et une réglementation beaucoup plus stricte des émissions de gaz.

Senator Spivak: It seems to me that the growth can be from people staying in hotels and not necessarily from residents. If a bus service is convenient, it is competitive. Are pickups at hotels a great part of your business?

Mr. Ferguson: We are door-to-door, and hotels have doors. Hotels are probably 5 per cent of what we do. You must look at the market we are serving. We are not serving a convention market. We are not serving a market like Miami with such attractions as Disneyland. In those markets, probably 90 per cent of what their carriers do is pick-up at hotels. In Hamilton, Kitchener and Southern Ontario our customers are mostly businesspeople and vacation travellers.

Senator Jaffer: On average, how many stops are made before you get to the airport? I know it varies from place to place, but what is the average?

Mr. Ferguson: We like to promise that there will be no more than two stops after pick-up. Three stops is the maximum. Obviously, in bad weather, heavy traffic or with late flights coming in, you might have to add a fourth stop. The ideal is that there will be no more than three.

Senator Jaffer: I apologize if you have already answered this. Do you use a van for the door-to-door service?

Mr. Ferguson: Yes.

Senator Jaffer: How many seats does it have?

Mr. Ferguson: The majority of our vehicles are eight-seat passenger vans.

Senator Jaffer: Do you normally transport six to eight passengers in your door-to-door service?

Mr. Ferguson: This is the interesting part. With most modes of transportation, the most important factor is to get the load factors up as high as they can be. Our load factors probably average four to five people per round trip, so 2.5 passengers one way.

It is so low because you are providing an on-demand service. You provide it during offpeak times as well. You are "deadheading" quite a bit back and forth. That is because people leave in the morning and come back in the evening. Our load factors are very low.

However, if our average rose to six passengers, I would be worried because then we would not be providing good service because we would be making too many stops. Of course, if the number went up because of a convention, then that would be nice.

Senator Adams: I believe you said you provide service to 170 cities, town and villages in Ontario; is that right?

Le sénateur Spivak: Il me semble que le potentiel de croissance de votre industrie repose sur les clients des hôtels, et non nécessairement sur la population locale. Si un service de transport par autocar est pratique, il est concurrentiel. Les clients des hôtels représentent-ils une partie importante de votre chiffre d'affaires?

M. Ferguson: Nous offrons un service porte à porte, y compris à celles des hôtels. Les clients des hôtels représentent probablement 5 p. 100 de notre marché. Vous devez tenir compte du marché que nous desservons; ce n'est pas un marché de congrès. Nous ne desservons pas un marché comme celui de Miami, où l'on retrouve des attractions comme Disneyland. Dans ces villes, les hôtels sont probablement la source de 90 p. 100 de la clientèle des transporteurs. À Hamilton, à Kitchener et dans le sud de l'Ontario, nos clients sont principalement des gens d'affaires et des vacanciers.

Le sénateur Jaffer: En moyenne, combien d'arrêts faites-vous avant d'arriver à l'aéroport? Je sais que cela varie d'un endroit à l'autre, mais quelle est la moyenne?

M. Ferguson: Nous aimons promettre au client qu'il n'y aura pas plus de deux arrêts après qu'il soit monté à bord. Le nombre maximum d'arrêts est de trois. Évidemment, par mauvais temps, lorsque la circulation est dense ou que le vol arrive tard en soirée, il faut parfois ajouter un quatrième arrêt. Idéalement, nous essayons de ne pas excéder trois arrêts.

Le sénateur Jaffer: Veuillez m'excuser si vous avez déjà répondu à cette question, mais j'aimerais savoir si vous utilisez des fourgonnettes pour le transport porte à porte?

M. Ferguson: Oui.

Le sénateur Jaffer: Combien de passagers peuvent y prendre place?

M. Ferguson: La plupart de nos véhicules sont des fourgonnettes de huit passagers.

Le sénateur Jaffer: Habituellement, transportez-vous de six à huit passagers lorsque vous faites le transport porte à porte?

M. Ferguson: C'est ce qui est intéressant. Pour la plupart des modes de transport, le facteur le plus important est de transporter une pleine charge. Notre facteur de charge est probablement de quatre ou cinq passagers en moyenne par voyage aller-retour, donc de 2,5 personnes pour un aller simple.

Le facteur de charge est si peu élevé parce que nous offrons un service sur demande et parce que nous offrons aussi un service hors pointe. Nous faisons donc un assez grand nombre de voyages presque sans passager puisque les gens quittent le matin et reviennent le soir. Notre facteur de charge est donc très bas.

Toutefois, si notre moyenne augmentait à six passagers, je m'inquiérais. Nous ne pourrions pas fournir un bon service, car nous devrions faire trop d'arrêts. Bien entendu, si cette moyenne augmentait en raison d'un congrès, ce serait alors merveilleux.

Le sénateur Adams: Je crois que vous avez dit que vous desserviez 170 villes, localités et villages en Ontario. Est-ce bien exact?

Mr. Ferguson: I think it is just over 170 cities, towns and villages.

Senator Adams: Did you say you have 17 staff members?

Mr. Ferguson: Yes. The 15 companies that make up our association serve those 170 cities, towns and villages, and our association represents those 15 companies.

Senator Adams: Surely those 15 companies do not employ only 17 people? How many people, in total, are employed in your association?

Mr. Ferguson: No, we probably employ 800 people or so.

Senator Adams: My son has used your service from Toronto a few times. He was very happy with the service provided.

Your small vans can seat eight passengers. That would not leave very much room for luggage. How does it work?

Mr. Ferguson: We usually order a vehicle which is just a shell and then we build the van. We start with an extended van and build eight seats into it, which leaves a huge area at the back for luggage.

Senator Adams: Other bus operators have told us that they do not take reservations for ground transportation from airline passengers. How does your system work?

Mr. Ferguson: Just about all our reservations are made with the individual companies. We take business people and vacation travellers from each of the villages and cities that we cover. They probably make the return reservation ahead of time directly. We all have reservation agents on staff.

Some people do come to the airport and, for whatever reason, have not made an advance reservation. We have ground transportation booths in each terminal. They can go up to the booth, give their name and the address of their destination, and from that point on they have a reservation.

Senator Adams: Do you have buses that can accommodate more than eight passengers?

Mr. Ferguson: Some of our members, for instance, Coach Canada, which is Trentway-Wager, have only large coaches. Some of our members have mini-buses that they use as well, but the bulk of the fleet is eight-passenger vehicles.

Senator Adams: Is the fare based on the distance travelled?

Mr. Ferguson: Primarily, our fares are based on location. A fare to Hamilton would be a certain amount of money, as it would be to Burlington, Kitchener, Waterloo or wherever. It depends on the location.

M. Ferguson: Je crois que c'est tout juste un peu plus de 170 villes, localités et villages.

Le sénateur Adams: Avez-vous dit que vous aviez 17 employés?

M. Ferguson: Oui. Les 15 membres qui forment notre association desservent 170 villes, localités et villages et notre association représente ces 15 sociétés.

Le sénateur Adams: Ces 15 sociétés ne comptent certainement pas que 17 employés? Au total, combien de personnes sont employées par les membres de votre association?

M. Ferguson: Non. Nous employons probablement 800 personnes environ.

Le sénateur Adams: Mon fils a utilisé votre service quelques fois à partir de Toronto. Il a été très satisfait.

Vos petites fourgonnettes peuvent accueillir jusqu'à huit passagers, mais cela ne laisse pas beaucoup d'espace pour les bagages. Comment faites-vous?

M. Ferguson: Nous commandons habituellement un véhicule qui n'est qu'une coquille vide et nous construisons la fourgonnette. Nous commençons par une fourgonnette allongée à laquelle nous ajoutons huit sièges, ce qui laisse beaucoup d'espace à l'arrière pour les bagages.

Le sénateur Adams: D'autres exploitants d'autocar nous ont dit qu'ils n'offraient pas de service de réservation pour le transport terrestre des passagers des lignes aériennes. Comment votre système fonctionne-t-il?

M. Ferguson: Toutes nos réservations ou presque sont faites auprès des sociétés individuelles. Nous prenons des gens d'affaires et des vacanciers dans chacune des villes et chacun des villages que nous desservons. Ceux-ci font probablement leurs réservations pour le retour directement. Nous avons tous des agents de réservation au sein de notre personnel.

Certains passagers se présentent à l'aéroport sans avoir fait de réservation. Nous avons des comptoirs de services de transport terrestre dans chacun des terminaux. Ces gens peuvent s'y rendre, donner leur nom et l'adresse de leur destination, et on leur réserve un siège.

Le sénateur Adams: Avez-vous des autocars qui peuvent accueillir plus de huit passagers?

M. Ferguson: Certains de nos membres, notamment Coach Canada, qui est Trentway-Wager, n'ont que de gros autocars. D'autres utilisent aussi des minibus, mais la plupart de nos véhicules sont des mini-fourgonnettes de huit passagers.

Le sénateur Adams: Le tarif est-il calculé en fonction de la distance parcourue?

M. Ferguson: Essentiellement, nos tarifs sont fondés sur la destination. Le tarif du transport jusqu'à Hamilton est fixé à un certain montant, et il en va de même pour Burlington, Kitchener, Waterloo et les autres villes. Le tarif dépend de la destination.

Senator Adams: Some witnesses from the West and Saskatchewan told us that the van-type service is not profitable. Is that true? Perhaps it is different in Ontario.

Mr. Ferguson: It is probably true. It is probably much like the situation that we are dealing with outside of Toronto. I believe at one point the population of Toronto was greater than three of the Western provinces. Toronto is a big, densely populated area, as is Montreal and Vancouver, but there is a large amount of sparse land in between. Even in Ontario we serve some pretty sparse population areas.

Senator Adams: You mentioned that you have a problem with people complaining to the Ontario board. Are they able to shut down a business automatically? Is there a requirement that there must be more than one complaint?

Mr. Ferguson: The Ontario Highway Transport Board conducts a hearing when anyone makes an application. We are all licensed by territory. That makes us unique in North America. The American ports — and I am familiar with most of them — have pretty well open competition, and it is just complete havoc. We each have a licensed territory. Since we are not competing, we can work together and with the Greater Toronto Airport Authority. It is a smooth running operation.

Senator Adams: Some people operate their own buses in Northern Ontario. They deliver mail and parcels to small outposts in Northern Ontario. How does it work in a northern community, where a bus company may need a subsidy to keep operating because there are fewer people travelling?

Mr. Ferguson: As I said before, it is very difficult, particularly in remote areas and particularly as you get further north.

One example of an application that went before the Ontario Highway Transport Board was by Ontario Northland, a northern, publicly funded bus operation that was running a service to Toronto. That company applied to service Pearson Airport as well. One of our members, Northern Airport Services, which is a small company as well, could not have competed. When the board hearing took place, a number of things became obvious, one of which was that the existing service would be harmed. Ontario Northland, could not provide the level of service that the other company was providing. Ontario Northland also stated that may require to cancel trips at any time. That is not acceptable. A company must make a full commitment, and to make that commitment to a small northern community is very difficult.

Senator Adams: Would a subsidy from the province enable a private business to operate in a small northern community?

Le sénateur Adams: Certains témoins de l'Ouest et de la Saskatchewan nous ont dit que le transport par fourgonnette n'est pas rentable. Est-ce vrai? La situation est peut-être différente en Ontario.

M. Ferguson: C'est probablement vrai. C'est probablement le même genre de situation que celle que nous connaissons à l'extérieur de Toronto. Je crois qu'à une certaine période, la population de Toronto était supérieure à celle de trois des provinces de l'Ouest. Toronto est une grande ville où la population est dense, comme à Montréal et à Vancouver, mais entre ces villes, il y a de vastes étendues peu habitées. Même en Ontario, nous desservons des régions où la population est assez dispersée.

Le sénateur Adams: Vous avez mentionné que la Commission des transports routiers de l'Ontario recevait des plaintes. Dès qu'elle en reçoit une, cette commission peut-elle mettre fin aux activités d'une entreprise? Exige-t-on plus d'une plainte pour le faire?

M. Ferguson: La Commission des transports routiers de l'Ontario tient une audience lorsqu'une demande est présentée. Nous détenons tous un permis pour un territoire en particulier. C'est ce qui nous rend uniques en Amérique du Nord. Dans les aéroports américains — et je connais la plupart d'entre eux — la concurrence est plutôt libre, et c'est le chaos total. Nous avons tous un territoire attribué. Puisque nous ne sommes pas en concurrence, nous pouvons travailler ensemble et en collaboration avec les autorités aéroportuaires du Grand Toronto. Nous exploitons ce marché en toute harmonie.

Le sénateur Adams: Certains exploitent leurs propres autocars dans le nord de l'Ontario. Ils font la livraison du courrier et de colis à des postes éloignés du nord de l'Ontario. Comment cela fonctionne-t-il dans une collectivité du Nord où une société de transport par autocar doit peut-être bénéficier d'une subvention pour poursuivre ses activités puisque moins de gens voyagent?

M. Ferguson: Comme je vous le disais, c'est très difficile, surtout en région éloignée plus au nord.

Ontario Northland, un service de transport par autocar financé par l'État qui assure une liaison du Nord jusqu'à Toronto, a déjà présenté une demande à la Commission des transports routiers de l'Ontario. Cette société avait aussi présenté une demande de service pour l'aéroport Pearson. Un de nos membres, Northern Airport Services, qui est aussi une petite entreprise, n'aurait pas pu concurrencer avec cette société. Lorsque l'audience de la Commission s'est tenue, il est entre autres devenu évident qu'un préjudice serait causé au service existant. Ontario Northland ne pouvait pas fournir le niveau de service offert par l'autre société. Ontario Northland a aussi indiqué qu'elle serait peut-être obligée d'annuler des voyages, ce qui n'est pas acceptable. Lorsqu'une entreprise s'engage à fournir un service, elle doit le faire pleinement, et il est très difficile de prendre un tel engagement pour une petite collectivité du Nord.

Le sénateur Adams: Est-ce qu'une subvention de la province permettrait à une entreprise privée d'offrir des services à une petite collectivité du Nord?

Mr. Ferguson: If there were a subsidy it would enable a company to at least break even or make a small profit.

Senator Adams: Why would the Province of Ontario go into competition with the private sector? That is my concern.

Mr. Ferguson: I am not aware of any subsidies in our industry.

Senator Phalen: From the outset I would like to say that I support the idea of shuttles. I have used them in Florida. I found it much more convenient to use the shuttle than to rent a car at the airport.

Do any provincial regulations exist respecting vans? Are van services covered by a provincial law that stipulates the requirement for safety inspection, insurance and that type of thing?

Mr. Ferguson: Ten-passenger vehicles and over, which can be vans, are covered under CVOR. Maintenance standards for eight-passenger vehicles are governed under other legislation. As far as the Ontario Public Vehicles Act goes, we are held to standards of performance, licensing and so on.

Senator Phalen: Are there no restrictions with respect to safety inspections or insurances?

Mr. Ferguson: No, other than what is covered by the Motor Vehicle Act.

Senator Phalen: Could you give us your definition of a bus?

Mr. Ferguson: I am in agreement with the present definition of a bus, which is a vehicle holding 10 persons or more, exclusive of the driver, that provides transportation for hire intercity.

Senator Phalen: You mentioned that you guarantee a number of stops. What do you mean by that? When I took the shuttle, if there were six people in the shuttle there had been six stops.

Mr. Ferguson: We are quite different from most of the American type carriers. The American type carriers run perhaps even more like a taxi than we do because they are primarily running from airports to downtown hotels and whatever, like Super Shuttle and those type of companies. What we try to do — and I do not use the word “guarantee” — is have no more than three stops, but remember we are have advance reservation. We are not running around picking up people who do not have reservations on the way to the airport. We do not make a stop unless there is a reservation.

M. Ferguson: Cette subvention permettrait au moins à l'entreprise de faire ses frais ou de réaliser un petit profit.

Le sénateur Adams: Pourquoi le gouvernement de l'Ontario voudrait-il faire concurrence au secteur privé? C'est ce qui m'inquiète.

M. Ferguson: Je ne crois pas que des subventions aient été accordées dans notre industrie.

Le sénateur Phalen: Tout d'abord, j'aimerais vous dire que j'appuie le concept des navettes. Je les ai utilisées en Floride, et je trouve que c'est beaucoup plus pratique que de louer une automobile à l'aéroport.

Est-ce que des règlements provinciaux s'appliquent aux fourgonnettes? Est-ce que le transport par fourgonnette est régi par une loi provinciale prévoyant des exigences en matière d'inspection de sécurité et d'assurance, entre autres?

M. Ferguson: Les véhicules de dix passagers et plus, qui peuvent être des fourgonnettes, sont régis par le Certificat d'enregistrement du conducteur du véhicule utilitaire. Les normes d'entretien des véhicules de huit passagers sont régies par d'autres lois, et nous devons nous conformer notamment aux normes de rendement et d'immatriculation de la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario.

Le sénateur Phalen: Existe-t-il des restrictions en ce qui concerne les inspections de sécurité et les assurances?

M. Ferguson: Non. Seulement celles que prévoit la Loi sur les véhicules de transport.

Le sénateur Phalen: Pouvez-vous nous donner la définition d'un autocar?

M. Ferguson: Je suis en accord avec la définition existante d'un autocar, c'est-à-dire d'un véhicule de dix passagers ou plus à l'exclusion du conducteur qui fournit des services tarifés de transport interurbain.

Le sénateur Phalen: Vous avez mentionné que vous garantissiez un certain nombre d'arrêts. Que voulez-vous dire? Lorsque je prends une navette et qu'il y a six personnes à bord, c'est qu'il y a six arrêts.

M. Ferguson: Nous offrons un service très différent de celui qui est habituellement offert aux États-Unis, un service qui se rapproche encore plus de celui d'une voiture taxi puisque les passagers sont principalement transportés des aéroports jusqu'aux hôtels du centre-ville et jusqu'à d'autres destinations, comme le font Super Shuttle et d'autres entreprises de ce genre. Ce que nous tentons de faire — et je n'utiliserai pas le mot «garantir» —, c'est de ne pas faire plus de trois arrêts, mais n'oubliez pas que nous prenons des réservations. Nous ne faisons pas des circuits pour prendre au coin de la rue des gens qui n'ont pas fait de réservation et qui veulent se rendre à l'aéroport. Nous ne faisons pas d'arrêt pour ceux qui n'ont pas fait de réservation.

Senator Phalen: At Tampa Airport you come out of the airport, go to the depot, and put your name down for a shuttle. A certain number of people would go to a particular area. There could be, say, five stops. Is there any way that you would restrict that?

Mr. Ferguson: The way we operate is that when people come in they have their reservation before their plane lands, therefore, we can set up the trips well in advance because we know how many stops are required.

In the U.S., particularly Tampa, where there is a large volume of vacation traffic, a system does not exist for reservations in advance. You arrive, a trip is billed and a van is sent out. If a van is full, there may be seven or eight stops.

Senator Phalen: Are illegal vans operating in your area?

Mr. Ferguson: There are illegal vans and buses operating everywhere. The answer to this is enforcement, and that requires money. Over the past years, it has been more difficult to have enforcement, I presume because the money is not there. You can enact laws, but if you do not enforce them, they will not be effective.

The Chairman: How do your fares compare with taxi fares?

Mr. Ferguson: It depends upon the location, but our fares in Hamilton are probably between 50 and 60 per cent of the taxi fare, for a single person, for instance.

The Chairman: How do you make money with low fares?

Mr. Ferguson: I will speak about airways because that is the sector I know best. We do probably between 50,000 and 60,000 round trips a year, which is close to 40 million passenger kilometres. If you can maintain a round-trip load factor in the range of four to five, you should be able to make money.

The Chairman: Is that because of the volume?

Mr. Ferguson: Yes.

Senator Callbeck: Many companies enter into an agreement with the Greater Toronto Airports Authority. For example, I understand there is a bus company that operates in Durham that has the rights to come into the Toronto airport. Does the authority license that company?

Mr. Ferguson: Their territory is licensed under the Ontario Public Vehicles Act. They would probably be the only licensee for that particular type of service. Many services are available. This is just one of them.

Senator Callbeck: You have mentioned that they are subject to the regulations under the Motor Vehicle Act.

Le sénateur Phalen: À l'aéroport de Tampa, quand vous sortez de l'aérogare, vous n'avez qu'à vous présenter au kiosque et à vous inscrire. Par exemple, si un certain nombre de personnes désirent se rendre à un endroit précis, la navette peut faire cinq arrêts. Pouvez-vous empêcher cela?

M. Ferguson: Voici comment notre service fonctionne. À la sortie de l'avion, nos clients ont déjà leur réservation. Nous pouvons donc planifier le transport d'avance puisque nous savons combien d'arrêts nous devons effectuer.

Aux États-Unis, particulièrement à Tampa où le nombre de vacanciers est très grand, il n'existe pas de système de réservation. Les voyageurs arrivent, ils paient pour le service de transport qu'ils désirent obtenir, et une fourgonnette les conduit à destination. Si la fourgonnette est pleine, elle peut faire sept ou huit arrêts.

Le sénateur Phalen: Est-ce que du transport illégal par fourgonnette est effectué dans votre région?

M. Ferguson: Il y a du transport illégal par fourgonnette et par autocar partout. C'est pourquoi la loi doit être mise en application, mais cela requiert des fonds. Depuis quelques années, il est plus difficile de faire respecter la loi, par manque d'argent, je suppose. On peut adopter des lois, mais si on ne les applique pas, elles n'ont aucune efficacité.

La présidente: Comment vos tarifs se comparent-ils à ceux des voitures taxi?

M. Ferguson: Cela dépend de la localité. Par exemple, à Hamilton, pour le transport d'une seule personne, nos tarifs sont probablement de 50 à 60 p. 100 inférieurs à ceux des voitures taxi.

La présidente: Comment réalisez-vous des profits avec des tarifs aussi bas?

M. Ferguson: Je vais parler au nom de Airways Transit puisque c'est cette entreprise que je connais le mieux. Nous effectuons entre 50 000 et 60 000 transports aller-retour par année, ce qui représente près de 40 millions de passagers-kilomètres. Si nous pouvons maintenir un facteur de charge de quatre ou cinq passagers par transport aller-retour, nous pouvons faire des profits.

La présidente: En raison du volume?

M. Ferguson: Oui.

Le sénateur Callbeck: De nombreuses sociétés signent un accord avec les autorités aéroportuaires du Grand Toronto. Par exemple, je crois qu'il existe une société de transport par autocar qui offre des services à Durham et qui est autorisée à se rendre à l'aéroport de Toronto. Cette société détient-elle un permis?

M. Ferguson: Elle détient un permis pour desservir un territoire en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario. Elle est probablement la seule société à détenir un permis pour ce service particulier. Ce n'est qu'un service parmi tant d'autres.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que cette société était assujettie au règlement d'application de la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario.

Mr. Ferguson: Yes.

Senator Callbeck: Does the Toronto authority put any other restrictions on the company, for example, the kind of vehicle that is to be utilized?

Mr. Ferguson: The Greater Toronto Airports Authority, no. Basically, a vehicle cannot be more than 10 model years old and it must meet their inspectors' standards. It has to be in good shape and clean.

Senator Callbeck: Standards, apart from the regulations under the Motor Vehicle Act, are imposed by the Toronto authority; is that right?

Mr. Ferguson: They have standards of what that vehicle should look like. They do not do mechanical checks. That falls under Department of Transport.

Senator Callbeck: What about the price? Let us say a company has the contract in Durham to take people to the airport in Toronto. Can they charge whatever they like, or is the Toronto authority involved in that?

Mr. Ferguson: No. You only have to file your fares with the Greater Toronto Airports Authority. The great equalizer in the marketplace, and it is very, very effective, is the passengers tell you quite clearly when the price is not right for the service you are providing.

Over the last few years, particularly after the Gulf War, people are becoming far more demanding on what they expect for the money they are paying, and we are constantly being challenged to increase the level of service without increasing the fares.

No one tells you you have to do it. Believe me, the customer is very effective.

Senator Phalen: What would be the average fare from Pearson International Airport to downtown Toronto?

Mr. Ferguson: That is outside our bailiwick. The fares are split into approximately 16 areas. Downtown, say, Bay and Bloor, is about \$38 by airport limousine.

Senator Phalen: The shuttle that I used was much cheaper than a taxi. The taxi would have cost, to the area I was going, \$40 American as opposed to \$15 for the shuttle. The shuttle was every bit as comfortable and convenient.

Mr. Ferguson: Of course, the shuttle has four or five fare-paying passengers. They will get \$75 for the trip.

The Chairman: Thank you, Mr. Ferguson.

The committee adjourned.

M. Ferguson: Oui.

Le sénateur Callbeck: Les autorités aéroportuaires de Toronto imposent-elles d'autres restrictions à cette société, par exemple quant au genre de véhicule qui doit être utilisé?

M. Ferguson: Pas les autorités aéroportuaires du Grand Toronto. Essentiellement, le modèle de véhicule ne peut dater de plus de dix ans, et il doit répondre aux normes d'inspection. Il doit aussi être en bon état et propre.

Le sénateur Callbeck: D'autres normes que celles du règlement d'application de la Loi sur les véhicules de transport en commun sont imposées par les autorités aéroportuaires de Toronto, n'est-ce pas?

M. Ferguson: Elles ont des normes quant au genre de véhicule utilisé. Elles ne font aucune vérification mécanique. Cela relève du ministère des Transports.

Le sénateur Callbeck: Qu'en est-il du prix? Supposons qu'une société a obtenu un contrat en vertu duquel elle prend des passagers à Durham pour les conduire à l'aéroport de Toronto. Peut-elle exiger le tarif qu'elle veut? Les autorités aéroportuaires de Toronto ont-elles leur mot à dire à ce sujet?

M. Ferguson: Non. Il suffit de soumettre les tarifs aux autorités aéroportuaires du Grand Toronto. Ce qui permet le mieux d'égaliser les prix sur le marché, ce sont les passagers qui font clairement savoir à une entreprise que ses prix sont trop élevés.

Depuis quelques années, surtout depuis la guerre du Golfe, les gens sont de plus en plus exigeants, et nous devons constamment hausser le niveau de service que nous fournissons sans augmenter nos tarifs.

Il n'est pas nécessaire que quelqu'un nous dise de le faire; l'opinion du client suffit.

Le sénateur Phalen: Quel est le tarif moyen de transport de l'aéroport international Pearson jusqu'au centre-ville de Toronto?

M. Ferguson: Ce n'est pas dans notre secteur. Les tarifs sont répartis en 16 secteurs environ. Jusqu'au centre-ville, disons jusqu'à l'intersection Bay et Booth, le tarif est d'environ 38 \$ pour le service de limousine de l'aéroport.

Le sénateur Phalen: Le service de navette que j'ai utilisé était beaucoup moins coûteux que celui d'une voiture taxi. Pour me rendre à destination, la course en taxi m'aurait coûté 40 \$US, contre 15 \$ en navette. Pourtant, la navette était tout aussi confortable et tout aussi pratique.

M. Ferguson: Bien entendu, la navette peut prendre quatre ou cinq passagers payants, ce qui fait 75 \$ en tout.

La présidente: Merci, monsieur Ferguson.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, May 29, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

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

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, this evening we have witnesses from the Canadian Urban Transit Association, a national body representing the urban public transit sector across Canada.

Although our mandate is intercity busing, urban systems are an important part of the public transportation sector and occasionally overlap with intercity markets. We look forward to learning more about the concerns of urban systems.

For the benefit of our witnesses, I will say a few words about why we have been asked to study intercity busing. The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode is expensive; however, it can go virtually everywhere and it is environmental friendly.

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

This is what we hope to find in the weeks and months to come. We will now hear from our witnesses, Mr. Michael Roschlau and Mr. Leck, from the Canadian Urban Transit Association.

Mr. Michael Roschlau, President and Chief Executive Officer, Canadian Urban Transit Association: Thank you very much, Madam Chair, for inviting us to appear before you this afternoon.

Our association, CUTA, is a non-profit body that has been around for almost 100 years. CUTA represents the interests of the public transit community across this country, including about 100 municipal and regional public transit systems, several hundred businesses that supply the public transit industry, as well as other associations and organizations that are affiliated with public transit.

OTTAWA, le mercredi 29 mai 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 30 pour examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

La sénatrice Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous accueillons ce soir nos témoins de l'Association canadienne du transport urbain, organisme national qui représente l'ensemble du secteur du transport public urbain au Canada.

Bien que notre mandat touche tout particulièrement le transport interurbain par autocar, les réseaux de transport public urbain représentent un élément important du secteur du transport public et leur rôle et celui de l'industrie du transport interurbain par autocar se chevauchent par moments. Par conséquent, nous souhaitons nous renseigner davantage sur les préoccupations des responsables des réseaux urbains.

Pour la gouverne de nos témoins, je vais me permettre de vous expliquer brièvement les raisons pour lesquelles on nous a demandé de faire une étude sur l'industrie du transport interurbain par autocar. Essentiellement, le problème de l'industrie du transport interurbain par autocar, c'est que sa clientèle est en baisse progressive depuis plusieurs dizaines d'années. Ce déclin est d'autant plus troublant que ce moyen de transport constitue un élément important du réseau de transport des voyageurs. Les autocars coûtent cher, mais ils présentent l'avantage de pouvoir aller n'importe où et de respecter l'environnement.

Ce déclin peut s'expliquer de plusieurs façons. Il est possible que les gens aient actuellement plus de moyens et qu'ils peuvent donc se permettre de prendre leur propre voiture; il est également possible que plus de gens habitent les grandes villes; une autre hypothèse serait que la réglementation gouvernementale est excessive, ou encore qu'elle varie trop d'une province à l'autre.

Ainsi au cours des semaines et mois à venir, nous espérons approfondir la situation. Je cède donc tout de suite la parole à nos témoins, soit M. Michael Roschlau et M. Leck de l'Association canadienne du transport urbain.

M. Michael Roschlau, président-directeur général, Association canadienne du transport urbain: Merci beaucoup, madame la présidente, de nous avoir invités à comparaître devant le comité cet après-midi.

Notre association, l'ACTU, est une société à but non lucratif qui existe depuis presque une centaine d'années. L'ACTU représente les intérêts du secteur du transport en commun à l'échelle du Canada, y compris une centaine d'agences de transport en commun municipales et régionales, plusieurs centaines d'entreprises qui sont les fournisseurs de l'industrie du transport en commun, et d'autres associations et organismes qui sont affiliés au secteur du transport en commun.

With regard to the mandate of this particular study and the issue of intercity busing, clearly, urban transit is a peripheral issue, as we are largely focused on urban and regional transportation. There is the potential, however, for overlap, as well as the potential for impact, depending on where the federal government decides to go with this issue, especially in the event that there could be legislation that might result in potential deregulation of extraprovincial bus carriers.

By way of background, urban transit is increasingly being called upon to serve a variety of interests, such as to increase choice in mode for urban mobility, to provide access to persons with disabilities to travel freely around urban areas, to improve the efficiency with which we move around our cities, to help with improving environmental issues by attracting more and more people out of single occupancy vehicles and onto public transportation, and to find a more economically efficient way of providing that mobility by moving more people on less road space as our cities grow.

Clearly, the attractiveness of public transit to its current customers and its potential customers, especially those who may currently be using private forms of personal transportation, depends on speed, comfort, ease of travel, minimal transferring, ease of fare payment options, simplicity of access and use. That, in turn, depends on being able to provide as seamless a network as possible of services that allow people to travel from their origin to their destination, be that from home to work, from home to school, to recreation or health care, or whatever that may be.

In order for it to be seamless, it needs to be coordinated in an integrated network-type fashion, whether that is a series of bus routes that are connected through seamless transfers or whether it is buses and rail that work together, as is the case in Toronto with the subway or in cities that have commuter rail and bus networks that allow for direct connections that are timed through their schedules to connect and that also allow for easy connections from a fare point of view.

Having said that, the primary concern that the transit association has in regard to potential deregulation is the unintended consequences that could occur if such legislation were put into place and what could potentially happen with extraprovincial bus undertakings that could, in a deregulated federal environment, be in a position to provide independent competing service in urban areas that would negate the network effects of an urban transit system.

En ce qui concerne votre mandat touchant l'industrie du transport interurbain par autocar qui est à l'origine de cette étude, il est certain que les intérêts de l'ACTU par rapport à cette étude sont d'une nature périphérique, puisque notre principal domaine d'intérêt est celui des transports urbains et régionaux. Il existe, toutefois, la possibilité de chevauchement entre nos sphères d'opération, ainsi que la possibilité d'impact dans la mesure où le gouvernement fédéral déciderait d'agir dans ce domaine, et surtout d'adopter une loi ayant pour éventuel résultat de déréglementer le secteur du transport extraprovincial par autocar.

Pour faire un peu l'historique de la question, il convient de signaler que les services de transport en commun urbain sont de plus en plus appelés à répondre à une gamme d'intérêts différents, c'est-à-dire d'élargir le choix des modes de transport pour favoriser la mobilité urbaine, d'assurer l'accès aux personnes handicapées afin qu'elles puissent se déplacer librement autour des zones urbaines, d'améliorer la capacité des citoyens de se déplacer efficacement et rapidement, d'aider à régler nos problèmes environnementaux en persuadant de plus en plus de citoyens à opter pour les transports en commun au lieu de se déplacer seuls dans leurs véhicules personnels, et de trouver une façon plus efficace d'assurer la mobilité en transportant plus de citoyens tout en occupant moins de place sur les routes, un facteur particulièrement important dans le contexte de l'expansion de nos villes.

De toute évidence, l'attraction qu'éprouvent les clients actuels et potentiels — surtout ceux qui recourent actuellement à une forme de transport personnel privé — pour le transport en commun dépend de la rapidité et de la facilité des déplacements, du degré de confort, de la réduction minimum des correspondances, de la facilité avec laquelle les clients peuvent opter pour l'une ou l'autre méthode de paiement, et de la simplicité d'accès et de recours aux services. Pour cela, il faut être en mesure d'offrir aux citoyens un réseau de services aussi intégrés que possible, de sorte que les clients puissent se rendre facilement à leur destination, que ce soit un trajet entre la maison et le travail, entre la maison et l'école, des services de loisirs ou des établissements de soins, etc.

Pour que les services soient vraiment intégrés, ils doivent être coordonnés et assurés dans le cadre d'un véritable réseau, que cela prenne la forme d'une série d'itinéraires d'autocars qui sont liés les uns aux autres au moyen de correspondances continues ou de collaboration étroite entre les services d'autocar et ferroviaires, comme c'est le cas à Toronto pour le métro ou dans des villes dotées de réseaux de services de train et d'autocar de banlieue qui assurent des liaisons directes selon un horaire qui permet aux voyageurs d'arriver facilement à leur destination sans avoir à payer de multiples tarifs.

Cela dit, la principale préoccupation de l'Association du transport urbain touche les conséquences involontaires de la déréglementation si elle devait se concrétiser à la suite de l'adoption d'une loi et la possibilité que les entreprises extraprovinciales de transport puissent, dans un environnement déréglementé, assurer des services indépendants concurrentiels en milieu urbain qui annuleraient les avantages d'un réseau de services de transport public urbain.

I will stop here, in terms of background comments, and defer to my colleague, Brian Leck, to address some of the legal implications.

Mr. Brian Leck, Honorary Counsel, Canadian Urban Transit Association: Although CUTA's concern is a very narrow one, it is potentially a significant one for urban transit. It relates primarily to a possible drafting change that may be initiated with a view to deregulation of intercity and interprovincial transit in Canada.

The fundamental starting point is that extraprovincial bus undertakings are a subject of federal jurisdiction. Case law establishes that under sections 91 and 92 of the Constitution Act, 1867, that is something the federal government has power to address and to deal with. Under the current Motor Vehicle Transport Act, power has been delegated specifically to the provinces. That power is contained in sections 4, 5 and 6.

What that says, essentially, is that although this is a federal matter, provinces can legislate with respect to extraprovincial bus undertakings in a particular province. Intraprovincial bus routes, whether they are intercity within a province or in urban areas, by virtue of that delegation of power down to the province, allow a province to control things such as municipal urban transit. In fact, that is what has happened in most provinces. In Ontario, and I touch on this in our written presentation, there are two primary means by which this is achieved. One is a direct provincial piece of legislation that empowers an agency, a commission, to have in effect a monopoly, to have exclusive responsibility and authority for transit within a specific urban area. The City of Toronto Act, No. 2, is one example of that: The Toronto Transit Commission is given the power and the exclusive authority to operate urban transit within the jurisdiction of the City of Toronto.

The second means by which that is achieved is under general legislation in the Ontario Municipal Act, which allows cities, by bylaws, to establish, in effect, exclusive authority for various departments under their umbrella of control to run transit. That works very nicely because, for the reasons outlined in Mr. Roschlau's submission, it is important that there not be six, seven or eight competing enterprises within one city trying to cherry-pick routes and offer conflicting and competing services.

The problem arises because some interest groups wish to deregulate and to focus on safety as the prime, if not the sole, regulatory regime. As a concept, that is not something with which the Canadian Urban Transit Association disagrees, except for one

Voilà donc ce que je voulais vous dire au sujet de l'historique de la question et je vais maintenant céder la parole à mon collègue, Brian Leck, qui va vous entretenir des éventuelles répercussions juridiques.

M. Brian Leck, conseiller juridique honoraire, Association canadienne du transport urbain: Bien que les préoccupations de l'ACTU sont bien spécifiques, elles sont sérieuses étant donné que les conséquences pour le secteur du transport urbain pourraient être considérables. Nos préoccupations portent essentiellement sur la possibilité qu'on modifie la législation en vue de déréglementer les services de transport interurbain et interprovincial au Canada.

Le point de départ fondamental de toute exploration de la question est le constat que les entreprises extraprovinciales de transport relèvent de la responsabilité du gouvernement fédéral. La jurisprudence relative aux articles 91 et 92 de la Loi constitutionnelle de 1867 établit le droit du gouvernement fédéral d'adopter des mesures dans ce secteur d'activité. Or, aux termes de la Loi sur les transports routiers, ce pouvoir, explicité aux articles 4, 5 et 6, est délégué aux provinces.

Ce que cela signifie essentiellement, c'est que même si cette question relève de la responsabilité des autorités fédérales, les provinces peuvent adopter des lois touchant les entreprises extraprovinciales de transport. Du fait de la délégation de ce pouvoir aux provinces, s'agissant d'itinéraires d'autocars intraprovinciaux, qu'il s'agisse de services interurbains au sein d'une province ou en milieu urbain, les pouvoirs délégués aux provinces dans ce domaine leur permettent de contrôler les services de transport public interurbain au niveau municipal. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit dans la plupart des provinces. En Ontario — et j'en parle justement dans notre mémoire — il y a essentiellement deux façons d'atteindre cet objectif: premièrement, en adoptant une loi provinciale qui crée une situation de monopole en accordant à une agence ou commission la responsabilité exclusive d'assurer les services de transport public dans une zone urbaine précise. La Loi no 2 sur la Ville de Toronto en est un bon exemple: elle accorde à la Toronto Transit Commission le pouvoir exclusif d'assurer des services de transport public urbain dans la zone relevant de la responsabilité de la Ville de Toronto.

L'autre façon d'atteindre ce même objectif consiste à passer par une loi ontarienne d'ordre général, soit la Loi sur les municipalités, qui permet aux villes, de par l'adoption de règlements administratifs, d'accorder aux divers ministères qui relèvent de leur responsabilité le pouvoir exclusif d'assurer les services de transport en commun. Cela donne en réalité de très bons résultats car, pour les raisons évoquées par M. Roschlau, il faut éviter de créer une situation où six, sept ou huit entreprises rivales dans une même ville choisissent des itinéraires qui les intéressent le plus et offrent par conséquent des services concurrents et incompatibles.

Le problème découle du fait que certains groupes d'intérêt préconisent la déréglementation et souhaitent que les principales sinon les seules exigences s'articulent autour de la sécurité. L'Association canadienne du transport urbain n'est pas en

proviso. The proviso is that the provincial powers to regulate urban transit be maintained. That is absolutely crucial. If that is not maintained, then the province potentially, and I would submit probably, loses the ability to regulate in any way intraprovincial operations. An enterprise could establish itself as operating some routes interprovincially but at the same time operate certain routes within a city as part of its enterprise. The provincial legislation would be deemed to be inoperative with respect to that extraprovincial bus undertaking.

The logic behind that is that the federal government would be seen to be implementing a regime where the only regulatory control is with respect to safety or is very limited. That would conflict with what would be seen or perceived to be an attempt by the province to regulate that very federal area.

In view of that conflict, the principle of paramountcy would dictate that the federal legislation would rule the day. In that event, you could have a situation where you would have competing extraprovincial bus undertakings in effect operating and competing against urban transit organizations in the various cities of Canada at the federal level.

That is a situation that we do not want to have to address at some point in the future. It is a legal argument that someone may present to a court if, for some reason, this delegation of power by the federal government to the provinces is not properly protected or addressed in any future legislation.

The Chairman: There are a number of federal initiatives in progress to examine urban transportation. Transport Canada has just released three studies on urban transit. What are the key issues in urban transportation today? Is it primarily funding, or are there other significant issues?

Mr. Roschlau: Clearly, there are many significant issues. Currently, funding is probably the central one, given that municipalities across this country are finding it increasingly difficult to maintain their financial support for public transit services, at a time when ridership is increasing. As well, at this time, there are significant demands on public transit to cater to certain mandates, such as helping to alleviate traffic congestion, helping to reduce pollution and helping to increase general urban mobility in our cities. Clearly, funding is a critical issue, as is modernization of the infrastructure, improving the quality of service and being able to speed up the ability of the transit systems to make themselves fully accessible to persons with disabilities.

The Chairman: Several carriers, academics and government representatives have suggested that public transit systems tend to expand and squeeze out private intercity carriers who could offer riders a wider range of nonsubsidized service. How would you respond to that view?

désaccord avec ce concept, si ce n'est pour une chose: il faut que le pouvoir des provinces de régir les services de transport en commun soit maintenu. C'est tout à fait critique. Si ce pouvoir n'est pas maintenu, il est possible, et à mon avis, même probable, que la province perde la capacité de réglementer les opérations intraprovinciales. Ainsi une entreprise pourrait s'implanter et desservir certains itinéraires interprovinciaux tout en desservant certains autres itinéraires dans une ville. La loi provinciale serait considérée inopérante en ce qui concerne les activités des entreprises extraprovinciales de transport.

La logique qui sous-tend tout cela, c'est que le gouvernement fédéral donnerait l'impression d'avoir un régime de réglementation qui se limite à toutes fins utiles à des mesures de sécurité. Ce serait considéré ou perçu comme une tentative de la part de la province de réglementer certaines activités qui relèvent de la responsabilité du fédéral.

Face à cette contradiction selon le principe de la suprématie, c'est la loi provinciale qui l'emporterait. Dans ce cas, il pourrait arriver que des entreprises extraprovinciales de transport en exploitation concurrencent directement des sociétés de transport public urbain dans les différentes villes du Canada, et ce au niveau fédéral.

Voilà une situation que nous préférons éviter à l'avenir. C'est cet argument juridique que quelqu'un pourrait faire valoir devant un tribunal si, pour une raison ou une autre, cette délégation de pouvoirs aux provinces par le gouvernement fédéral n'est pas adéquatement protégée ou prise en compte dans toute loi future.

La présidente: Plusieurs initiatives fédérales visant à examiner le secteur des transports urbains sont actuellement en cours. Transports Canada vient de publier trois études qui touchent le transport urbain. Quelles sont les principales difficultés dans ce secteur de nos jours? Est-ce surtout celle du financement, ou y a-t-il d'autres problèmes importants?

M. Roschlau: Il y a de nombreux problèmes. À l'heure actuelle, celui du financement est sans doute le problème central, étant donné que les municipalités canadiennes ont de plus en plus de mal à maintenir l'appui financier qu'elles accordent aux services de transport public, surtout que le nombre d'utilisateurs augmente. En même temps, on demande aux services de transport public de remplir plusieurs mandats — par exemple, d'aider à réduire les encombrements et la pollution tout en rehaussant de façon générale la mobilité des gens vivant en milieu urbain. De toute évidence, la question du financement est tout à fait critique, et il en va de même pour la modernisation de l'infrastructure, l'amélioration de la qualité du service et des mesures accélérées pour permettre aux services de transport public d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées.

La présidente: Un grand nombre de transporteurs, d'universitaires et de représentants gouvernementaux sont d'avis que les systèmes de transport public ont tendance à s'élargir et à éliminer les transporteurs interurbains privés qui pourraient en réalité offrir une plus vaste gamme de services non subventionnés. Qu'en pensez-vous?

Mr. Roschlau: Generally speaking, there are few areas where that occurs. It might be in the suburban areas of the largest cities where there are corridors that may have been or may be served by private carriers. As the transit service areas expand, decisions may be made provincially, municipally or regionally to incorporate those services into a unified regional transportation network. GO Transit in the Toronto area is one example.

There is, however, nothing to prevent a collaborative arrangement from being established whereby the regional or local authority could work together with the private carrier in providing that service or, indeed, under some kind of contractual arrangement where the private carrier may be operating a service on behalf of a municipal or regional authority. There are several examples now of where that is the case.

The Chairman: Some stakeholders are calling for the deregulation of intercity busing as a means to reverse the decline in intercity bus use. Do you have a position on that policy?

Mr. Roschlau: We are very much in favour of measures that would increase the use of intercity bus services. It is clear that they are cost effective and an environmentally friendly way of travelling.

In terms of how one might revitalize the intercity bus industry, the concern that we have around deregulation is mostly specific to its potential impact on urban areas. We do not have a specific position on how it would impact intercity carriers.

Senator Spivak: Mr. Leck, for my benefit and, perhaps, for the benefit of other members of the committee, could you again outline the federal, provincial and municipal authorities regarding intercity busing and urban bus transportation? I know about the federal government delegating; however, I did not quite follow your argument for how deregulation might affect the provincial powers that have been delegated. Could you go over that again, please?

Mr. Leck: Currently, because of the delegation of power from the federal government to the provinces, there is no issue or concern for urban transit agencies or municipalities. Because of this delegation of power from the federal government to the provinces, the provinces can, without any concern about a constitutional issue arising, through respective municipal acts or through the City of Toronto Act, for example, say, "In this area of the city of Toronto, the TTC shall have exclusive authority to operate public transit vehicles, such as buses, subways, or whatever." If an extraprovincial bus undertaking attempted to move into that market and operate service from Toronto to Quebec but also started to operate competing routes up and down Yonge and Eglinton, maintaining that it is all part of its federal endeavour, that it is a tangent part of its business, the provinces

M. Roschlau: De façon générale, c'est assez rare. Cela pourrait être le cas dans les banlieues de grandes villes où certains itinéraires sont desservis par des transporteurs privés ou l'ont déjà été. À mesure que la zone de desserte des sociétés de transport public s'élargit, les autorités provinciales, municipales ou régionales peuvent décider de fusionner tous ces services pour créer un réseau intégré de transport régional. GO Transit dans la région de Toronto serait un exemple de ce genre de réseau.

Par contre, rien n'empêcherait les autorités régionales ou locales de travailler avec un transporteur privé pour assurer ce service ou de conclure une entente contractuelle en vertu de laquelle le transporteur privé assurerait un certain service au nom de l'administration municipale ou régionale. Il y a déjà plusieurs exemples de collaboration de ce genre.

La présidente: Certains intervenants clés revendiquent la déréglementation des services de transport interurbain par autocar afin de renverser la tendance actuelle à la baisse en ce qui concerne l'utilisation des services de ce type. Avez-vous pris position là-dessus?

M. Roschlau: Nous sommes tout à fait en faveur de mesures qui permettraient d'accroître l'utilisation des services de transport interurbain par autocar. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit là d'un moyen de transport à la fois économique et écologique.

Pour ce qui est de savoir comment on pourrait redynamiser le secteur du transport interurbain par autocar, je dois dire que nos préoccupations en matière de déréglementation concernent surtout l'éventuelle incidence de cette dernière sur les services en milieu urbain. Nous n'avons donc pas de position sur l'impact que cela pourrait avoir sur les transporteurs interurbains.

Le sénateur Spivak: Monsieur Leck, pour ma gouverne et peut-être pour celle des autres membres du comité, pourriez-vous expliquer encore une fois quels sont les pouvoirs des autorités fédérale, provinciales et municipales en ce qui concerne le transport interurbain par autocar et le transport urbain par autobus? Je sais que le gouvernement fédéral délègue certains pouvoirs; mais je n'ai pas bien suivi votre argument en ce qui concerne l'incidence de la déréglementation sur les pouvoirs délégués aux provinces. Pourriez-vous répéter votre explication?

M. Leck: À l'heure actuelle, étant donné que le gouvernement fédéral délègue certains pouvoirs aux provinces, les sociétés de transport urbain et les municipalités n'ont pas de souci à se faire. Étant donné les pouvoirs qui leur sont délégués par les autorités fédérales, les provinces peuvent, sans craindre de violer la Constitution par l'entremise de lois municipales ou de la Loi sur la Ville de Toronto, à titre d'exemple, déterminer que dans la ville de Toronto, la Toronto Transit Commission aura le pouvoir exclusif d'exploiter des véhicules de transport public, tels que les autobus, les métros, etc. Ainsi si une entreprise extraprovinciale de transport voulait à la fois desservir le corridor Toronto-Québec et concurrencer la TTC en assurant le service pour certains itinéraires le long des rues Yonge et Eglinton, par exemple, en prétendant que ces services font partie intégrante de ses activités,

are now empowered to disagree. They have authority through this delegation of power from the federal government to say that a bus undertaking cannot do that.

The problem arises when, in furtherance of an objective that some interest groups have, there is a thought to deregulate interprovincial transit. Part of the federal thinking might go like this: "There are all these competing and conflicting regulatory regimes in different provinces. They are inconsistent and create unfairness. There is not an even playing field. They create a lot of confusion and economic hindrances for companies. Therefore, we should focus our regulatory regime on safety performance assessments, insurance, safe vehicles and perhaps a few other things. We should remove the province's authority to clutter up the regulatory regime with all these competing and conflicting provincial regulatory regimes." With that line of thinking, they would remove holusbolus the entire delegation of power to the provinces.

The problem then is that you have a province, such as Ontario, with a regulatory regime that limits the ability of other carriers, extraprovincial or intraprovincial, from operating in urban areas. The argument will look like this: We are an extraprovincial bus undertaking, and the federal government has expressed an intent that no other regulations apply, certainly not provincially, other than the safety-related regulations; therefore, Ontario, your attempt to regulate the extraprovincial bus undertaking is in conflict with the federal intent. Based on paramountcy, the provincial legislation would be rendered, in my view, inoperative and ineffective with respect to that extraprovincial bus undertaking.

Senator Spivak: This is an important point. In effect, what we have is a patchwork standard. We do not have national standards even though it is within the federal government's jurisdiction. I did not think it was just for safety. In any case, there are different regimes in different provinces.

What you are suggesting as a solution, if that is a desirable goal, is not deregulation. Perhaps the federal government should take back those intraprovincial powers. Then what?

Mr. Leck: I think I speak on behalf of Canadian Urban Transit Association when I say we have no objection to deregulation. We are neither pro nor con.

Senator Spivak: That is why I am puzzled.

activités qui sont autorisées par le fédéral, les provinces seraient en mesure de contester cette action. De par les pouvoirs qui leur sont délégués par le gouvernement fédéral, les provinces peuvent décréter qu'une entreprise de transport n'a pas le droit de faire ce genre de chose.

Le problème se pose lorsqu'il est question de déréglementer les activités de transport interprovincial afin d'atteindre un objectif qui émane de certains groupes d'intérêt. À ce moment-là, les autorités fédérales pourraient se dire: «Il existe toutes sortes de régimes de réglementation concurrents et contradictoires dans les diverses provinces. Ces régimes sont incompatibles les uns avec les autres et donnent lieu à des injustices. Tout le monde n'est pas sur un pied d'égalité. Ces régimes entraînent de la confusion et présentent des obstacles économiques pour les entreprises. Par conséquent, nous ferions mieux d'axer notre régime de réglementation sur des évaluations du bilan de sécurité des intéressés, l'obligation d'avoir des assurances et des véhicules sécuritaires, etc. Ainsi il convient de supprimer le pouvoir des provinces de compliquer le régime de réglementation en y greffant des mesures de réglementation provinciales concurrentes et contradictoires.» Selon cette logique, le fédéral déciderait d'éliminer complètement la délégation des pouvoirs aux provinces.

Le problème, c'est que des provinces comme l'Ontario ont un régime de réglementation qui limite le droit d'autres transporteurs, extraprovinciaux ou intraprovinciaux, de desservir des zones urbaines. Voilà l'argument qu'ils feront valoir: nous sommes une entreprise extraprovinciale de transport, et le gouvernement fédéral a décidé qu'aucune autre réglementation — et certainement pas provinciale — nous visera, si ce n'est celle qui porte sur la sécurité; par conséquent, vous, les autorités ontariennes et votre désir de réglementer notre entreprise extraprovinciale de transport, est incompatible avec la volonté fédérale. Étant donné le principe de la suprématie des lois fédérales, la législation provinciale deviendrait à mon avis inopérante et ne pourrait donc viser cette entreprise extraprovinciale de transport.

Le sénateur Spivak: Vous soulevez un point important. Pour le moment, nous avons effectivement un ensemble de normes différentes. Nous n'avons pas de normes nationales, même si cela relève de la responsabilité du fédéral. Je ne pensais pas que ça concernait uniquement la sécurité. Quoi qu'il en soit, le fait est qu'il existe des régimes différents dans les diverses provinces.

Ce que vous proposez comme solution, si cet objectif nous semble souhaitable, ce serait de ne pas déréglementer ce secteur. Peut-être que le gouvernement fédéral devrait envisager de reprendre ses pouvoirs intraprovinciaux. Qu'arriverait-il à ce moment-là?

M. Leck: Je crois pouvoir affirmer au nom de l'Association canadienne du transport urbain que nous ne sommes pas opposés à la déréglementation. C'est-à-dire que nous ne sommes ni pour ni contre.

Le sénateur Spivak: C'est justement ça que je ne comprends pas.

Mr. Leck: The only concern we have is this issue of the delegation of power to the provinces.

Senator Spivak: But that is important.

Mr. Leck: The issue could be left as a general delegation of regulatory power but that, at the very least, there be an ability in the province to exercise control over an authority overseeing urban transit operations. There may be many other types of regulations that provinces exercise.

Senator Spivak: Is it possible to deregulate intraprovincial busing powers and to keep urban transit within the powers of the province government?

Mr. Leck: I am suggesting it as an option.

Senator Spivak: You are not suggesting that you are opposed to deregulation of the intraprovincial busing network.

Mr. Leck: No.

Senator Spivak: You are saying that you accept the current patchwork of standards and regulations. I am particularly interested in trucks and that you think that ought not to be remedied; correct?

Mr. Leck: No. With all due respect, senator, there are two ways to protect the interests of urban transit. One is with the current legislation, which is effectively sections 4, 5 and 6, which have a broad delegation and create this patchwork. We are neither for nor against that. That would protect the interests of urban transit.

A second way to do that, and this is highlighted on page 2 of our written submission, about two thirds of the way down the page, is to suggest that the new legislation either adopt the provisions of the current Motor Vehicle Transport Act, sections 4, 5 and 6, which would be the status quo, in effect, and it would protect urban transit, or alternatively, as a minimum, that any new legislation explicitly provide that it does not limit the ability of a province or combination of provinces to regulate extraprovincial bus undertakings when they are operating within one municipality or within a contiguous urban area, whether such urban areas are within one province or more than one. That deals with situations like Ottawa.

Senator Spivak: The only thing that puzzles me is why you are so neutral with the issue of regulation or deregulation.

Perhaps that is too lengthy and I should yield to another senator.

Mr. Roschlau: Perhaps I can elaborate on the question Senator Spivak raised regarding the patchwork across the country. As it turns out, the type of regulation that currently exists, as it applies

M. Leck: Notre seule préoccupation s'articule autour de cette question de délégation de pouvoirs aux provinces.

La sénatrice Spivak: Oui, mais c'est bien important.

M. Leck: Ce qui pourrait rester, ce serait une délégation générale de pouvoirs de réglementation, mais il faut au moins que la province ait le pouvoir de contrôler les activités d'une société de transport urbain. Il y a peut-être d'autres types de règlements que les provinces peuvent faire.

Le sénateur Spivak: Serait-il possible de déréglementer le secteur intraprovincial et de faire en sorte que les autorités provinciales puissent continuer d'être responsables du transport urbain?

M. Leck: C'est l'une des options que nous proposons.

La sénatrice Spivak: Donc, vous n'êtes pas contre la déréglementation du réseau de transport intraprovincial.

M. Leck: Non.

Le sénateur Spivak: Vous dites que vous acceptez le fait qu'il existe un ensemble de normes et de règlements disparates à l'heure actuelle — ce qui touche les camions m'intéresse tout particulièrement — et qu'à votre avis, il n'y a pas lieu de prendre des mesures pour corriger la situation. C'est bien ça?

M. Leck: Non. Écoutez, sénatrice, il y a deux façons de protéger les intérêts des services de transport urbain. La première consiste à maintenir la loi actuelle, et notamment les articles 4, 5 et 6 de cette loi, qui prévoit une délégation générale de pouvoirs, créant ainsi cet ensemble de mesures disparates. Nous ne sommes ni pour ni contre cette réalité. Voilà qui permettrait de protéger les intérêts des services de transport urbain.

Une deuxième façon d'y parvenir — et il en est question à la page 2 de notre mémoire, vers le bas de la page — serait de proposer que toute nouvelle loi incorpore les dispositions de l'actuelle Loi sur les transports routiers, et plus précisément les articles 4, 5 et 6 de cette loi, de façon à maintenir le statu quo et de protéger ainsi les services de transport urbain, ou encore — et ce serait le strict minimum à notre avis — de faire en sorte que toute nouvelle loi précise qu'aucune restriction ne vise le pouvoir d'une province ou de plusieurs provinces de réglementer les entreprises extraprovinciales de transport lorsqu'elles mènent des activités dans une municipalité ou zone urbaine contiguë, que ces zones urbaines se trouvent dans une même province ou dans plusieurs provinces. Ainsi la situation de villes comme Ottawa serait couverte.

La sénatrice Spivak: Je ne comprends toujours pas pourquoi vous êtes si neutres sur la question de la réglementation ou de la déréglementation.

Peut-être que je prends trop de temps et je devrais céder la parole à un autre sénateur.

M. Roschlau: Je pourrais peut-être ajouter un complément de réponse à la question posée par le sénateur Spivak concernant cet ensemble de mesures disparates au Canada. Le fait est que les

to urban public transit undertakings, usually through various municipal acts in each province, is in fact very similar. There is little variation.

Senator Spivak: I am talking about the interprovincial.

Mr. Roschlau: I understand.

Senator Phalen: I have a question on your background information, gentlemen. You say that urban public transit provides mobility for persons with disabilities, either through specialized parallel service or through technological enhancements that allow for access to buses and railbased service.

Could you elaborate on that? I believe I know what you are talking about, and that is probably wheelchair accessibility. Could you elaborate just how accessible it is? What would be a specialized parallel service?

Mr. Roschlau: Typically, there are two types of urban public transportation services that are accessible to persons with disabilities. The first is what we call specialized public transportation. It is dedicated to a particular market and it operates on a doortodoor basis. It goes by different names in different communities. The service in Ottawa is called Para Transpo; in Toronto, it is Wheel Trans; and in Vancouver it is HandyDART. Typically, it is a small bus that has either a low floor with a ramp or a lift that will facilitate the access of someone in a wheelchair. It operates on a prebooking basis.

Senator Phalen: Is that the specialized service?

Mr. Roschlau: Yes. Increasingly, in the last number of years, what we call the conventional or main public transit service, that is the large buses, rail systems in some cities, have become more accessible as well. The main difference was the introduction seven or eight years ago of the concept of a lowfloor bus, which is a standard 35 to 40foot long bus having a floor almost at the level of the sidewalk. There are no steps inside the bus. A ramp folds out, enabling an individual in a wheelchair to get on the bus. That is a gradual process now as new buses are being acquired by the transit systems. They all have low floors.

Senator Phalen: How many people would those buses accommodate?

Mr. Roschlau: Typically, two on an average bus. It may be more on an articulated one.

Senator Phalen: Can vans play a role in public transportation?

règlements qui existent actuellement — du moins ceux qui visent les entreprises de transport urbain public — établis par suite de l'adoption de lois municipales dans chaque province, sont en réalité très semblables. Il y a peu de variations.

Le sénateur Spivak: Je parle de ceux qui visent le transport interprovincial.

M. Roschlau: Oui, je comprends.

Le sénateur Phalen: J'ai une question à poser au sujet de l'historique que vous nous avez fait tout à l'heure. Vous dites que les services de transport public urbain favorisent la mobilité des personnes handicapées, soit par l'entremise d'un service parallèle spécialisé ou des améliorations technologiques qui leur permettent d'avoir accès aux autobus et aux services ferroviaires.

Pourriez-vous m'expliquer de quoi il s'agit au juste? Je crois savoir de quoi vous parlez, et j'imagine que ça concerne l'accessibilité par les gens qui sont en fauteuil roulant. Mais j'aimerais savoir dans quelle mesure ces services sont vraiment accessibles. Et qu'entendez-vous par «service parallèle spécialisé»?

M. Roschlau: Normalement, il y a deux types de services de transport public urbain qui sont accessibles aux personnes handicapées. Le premier est ce qu'on appelle un service de transport public spécialisé. Ce service est assuré de porte à porte mais exclusivement à ce segment de la population. Le nom qu'on lui donne varie d'une collectivité à l'autre. À Ottawa, ce service est désigné par le nom Para Transpo; à Toronto, c'est Wheel Trans, et à Vancouver, HandyDART. Il s'agit typiquement d'un petit autobus dont le plancher est proche du sol et muni d'une rampe ou d'un monte-charge qui facilite l'accès d'une personne en fauteuil roulant. Il faut normalement réserver sa place à l'avance.

Le sénateur Phalen: C'est ça le service spécialisé dont vous parlez?

M. Roschlau: Oui, depuis plusieurs années, ce que nous appelons les services de transport public principaux ou classiques — c'est-à-dire les grands autobus et les trains dans certaines villes — sont également devenus plus accessibles. Ce qui a tout changé, ce fut l'introduction il y a sept ou huit ans d'un autobus à plancher surbaissé, c'est-à-dire un autobus qui fait 35 ou 40 pieds de long mais dont le plancher se trouve presque au niveau du trottoir. Il n'y a donc pas de marches à l'intérieur de l'autobus. Une rampe se déplie, de sorte qu'une personne en fauteuil roulant peut monter dans l'autobus. Les autobus deviennent progressivement plus accessibles à mesure que les services de transport en achètent. Tous ceux qu'ils achètent ont des planchers surbaissés.

Le sénateur Phalen: Quelle est la capacité de ces autobus?

M. Roschlau: Deux personnes handicapées normalement. Un autobus articulé peut en prendre plus.

Le sénateur Phalen: À votre avis, les fourgonnettes ont-elles un rôle à jouer dans le secteur des transports publics?

Mr. Roschlau: There are areas where vans can definitely play a role, especially where there is lowdensity development and where there is not enough demand to justify large buses. I think of Calgary and Vancouver, both of which have what they call a community shuttle concept.

Senator Phalen: Is that between communities?

Mr. Roschlau: It is within lower density residential areas. Typically, the shuttle operates as feeders either to a light rail line or to a trunk bus line, to accomplish economies of scale and also as part of the network. Calgary, Edmonton and Vancouver are three I can think of that have community shuttles that operate smaller vehicles that then feed into the main bus routes. Again, as part of the network, the timetables are integrated so that there is a direct connection and it facilitates that seamless trip.

Senator Callbeck: Mr. Roschlau, you have a concern about deregulation in the urban area, and you do not want to comment regarding intercity. You say you are in favour of measures to increase ridership. What measures should be taken?

Mr. Roschlau: The intercity bus industry is, generally speaking, outside of our area of representation and outside of the Canadian Urban Transit Association's mandate. As such, there are other associations that exist that represent the intercity bus industry, and I am sure you have heard from them earlier in your deliberations. My statement is simply that we support increased use of intercity bus services, but our association has not taken a position specifically on that area because it is outside of our mandate.

Senator Callbeck: Do you not have any ideas as to what measures should be reviewed?

Mr. Roschlau: It is not something that we have specifically reviewed within our mandate because it is not part of our sphere of operation.

Senator Callbeck: Have you done any studies on the deregulation of the busing industry? You have obviously looked at it in terms of the urban areas.

Mr. Roschlau: We have looked at it in terms of the potential impact that earlier proposals could have had legally in the urban context, but not beyond that.

Senator Callbeck: You have done some studies on it, have you? Have you looked at it in-depth?

Mr. Roschlau: We have done a review of the potential impact of earlier proposals on the urban and regional scale.

M. Roschlau: Dans certains cas, les fourgonnettes peuvent certainement jouer un rôle utile, notamment dans les zones à faible densité et où la demande n'est pas suffisante pour justifier de gros autobus. Là je songe surtout à des villes comme Calgary et Vancouver, qui ont toutes les deux adopté le concept des navettes communautaires.

Le sénateur Phalen: C'est un service qui est offert entre les différentes localités?

M. Roschlau: Entre les différentes zones résidentielles à faible densité. Normalement ces navettes assurent un service de raccordement avec le réseau de métro léger ou de liaison régionale par autocar, et ce afin de réaliser des économies d'échelle et de créer un réseau complet. Calgary, Edmonton et Vancouver sont les trois villes auxquelles je songe qui assurent un service de navette communautaire au moyen de plus petits véhicules qui alimentent ensuite les principaux itinéraires d'autobus. Encore une fois, comme tous ces services font partie d'un réseau intégré, les horaires sont établis de façon à assurer des liaisons directes et un service sans discontinuité.

Le sénateur Callbeck: Monsieur Roschlau, vous avez certaines préoccupations concernant la déréglementation du secteur du transport urbain, mais vous ne voulez pas prendre position concernant l'industrie du transport interurbain. Vous dites que vous êtes en faveur de mesures visant à accroître la clientèle. À votre avis, quelles mesures s'imposent?

M. Roschlau: Le secteur du transport interurbain n'est pas celui que nous représentons et ne fait pas partie du mandat de l'Association canadienne du transport urbain. Il y a d'autres associations qui représentent l'industrie du transport interurbain par autocar, et je suis sûr que vous avez dû recevoir leurs témoignages dans le cadre de vos délibérations. Je vous dis simplement que nous sommes en faveur du recours accru aux services de transport interurbain par autocar, bien que notre association n'ait pas pris position sur cette question précise, étant donné qu'elle ne fait pas partie de notre mandat.

La sénatrice Callbeck: Avez-vous une opinion sur les mesures qu'il convient d'envisager?

M. Roschlau: Non, nous n'avons pas vraiment réfléchi à cette question précise, étant donné qu'elle est étrangère à notre mandat et à notre sphère d'activité.

Le sénateur Callbeck: Avez-vous fait des études sur la déréglementation de l'industrie du transport par autobus? Je sais que vous avez examiné la question du point de vue du transport en milieu urbain.

M. Roschlau: C'est-à-dire que nous nous sommes penchés sur la question en vue de déterminer l'éventuel impact, d'un point de vue juridique, de propositions précédentes sur les services en milieu urbain, mais c'est tout.

Le sénateur Callbeck: Vous avez donc fait des études là-dessus? Je suppose que vous avez examiné la question en profondeur.

M. Roschlau: Nous avons fait une étude de l'éventuel impact de propositions antérieures sur les services de transport urbains et régionaux.

Senator Callbeck: It says on your Web site that one of your goals is to raise public understanding of the larger issues affecting urban transportation to create and maintain a positive industry image. How do you do that?

Mr. Roschlau: Through a variety of initiatives, some of which involve producing materials that help explain the role of public transportation in urban areas and the benefits of increased use of public transportation. Right now, the industry is engaged in a nationwide public awareness campaign, which actually is an international public awareness campaign that we have undertaken in partnership with our U.S. sister association to generate a better understanding of the benefits, an understanding of public transportation versus personal transportation, and what can be accomplished by increasing the use of travelling together in buses, trains or subways as opposed to travelling individually in private cars. The goal is to generate a better understanding of the benefits, in terms of greenhouse gases and air quality, of quality of life in the community, the amount of space required for roads and parking, the investment that is required municipally and otherwise for roads and highways, and how increased use of public transportation can lead to a better quality of life in those various dimensions.

Senator Callbeck: How do you get that out to the public?

Mr. Roschlau: There are brochures on the subject. As well, in the last number of months, there have been messages on television, as well through our members locally or nationally. Our operating members are public transit agencies in cities and regions across the country; they are the local points of contact through their municipalities or regional governments as well in furthering that message.

Senator Callbeck: To come back to intercity buses then, do you not have any views or opinions on the level of intercity busing in Canada?

Mr. Roschlau: Our primary concern is with the urban and regional transportation, which is our mandate.

Senator LaPierre: I want to understand something. Do you represent the urban transit people?

Mr. Roschlau: Yes.

Senator LaPierre: In other words, you are totally regulated by the provinces, arising out of the Constitution Act, 1867, wherein municipal powers was given to provinces; correct?

Le sénateur Callbeck: Sur votre site Web, vous indiquez qu'un de vos objectifs consiste à sensibiliser la population à l'importance des enjeux essentiels touchant les services de transport urbains, et ce afin de créer et de maintenir une image positive de votre secteur d'activité. Comment faites-vous cela?

M. Roschlau: Par l'entremise d'une série d'initiatives, dont certaines consistent à préparer des documents expliquant le rôle des transports publics en milieu urbain et les avantages qui découlent d'une utilisation accrue des transports en commun. À l'heure actuelle, l'industrie participe à une campagne de sensibilisation du public à l'échelle à la fois nationale et internationale, puisque nous collaborons avec notre pendant américain pour faire mieux comprendre les avantages des transports publics par rapport aux transports personnels, et ce qu'il est possible de faire en intensifiant le recours aux services de transport par autobus, par train ou par métro au lieu de voyager seul dans sa propre voiture. Il s'agit de faire mieux comprendre les avantages du point de vue de la réduction des gaz à effet de serre et de l'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de la vie dans nos collectivités respectives, de l'espace requis pour construire des routes et des terrains de stationnement, des investissements que doivent faire les municipalités et d'autres autorités pour entretenir les routes les autoroutes, et du fait que l'utilisation accrue des transports en commun peut améliorer notre qualité de vie à tous ces différents égards.

Le sénateur Callbeck: Et comment faites-vous pour communiquer ce message au public?

M. Roschlau: Il y a des brochures sur la question. De plus, au cours des derniers mois, il y a eu des publicités à la télévision, et nous avons aussi cherché à communiquer ce message par le biais de nos membres à l'échelle locale ou nationale. Nos membres sont les responsables de services de transport publics dans les villes et régions de l'ensemble du Canada; par le biais de leurs municipalités ou de leurs administrations régionales, ils nous servent de points de contact locaux et peuvent aussi diffuser ce message.

Le sénateur Callbeck: Donc, pour revenir sur la question du transport interurbain par autocar, vous n'avez pas d'opinion sur le degré de services de transport interurbain par autocar au Canada?

M. Roschlau: Non; nous nous intéressons surtout aux services de transport urbains et régionaux, qui correspondent à notre mandat.

Le sénateur LaPierre: Je voudrais m'assurer de comprendre quelque chose. Ai-je raison de croire que vous représentez les responsables des services de transport urbain?

M. Roschlau: Oui.

Le sénateur LaPierre: Autrement dit, vos services sont entièrement régis par les provinces, par suite de la Loi constitutionnelle de 1867, qui accorde la responsabilité des municipalités aux provinces, n'est-ce pas?

Mr. Leck: I believe it is fair to say that all of the local transit companies — OC Transpo, the TTC, the London Transit Commission — are established under provincial legislation. They are considered to be generally a local matter within the province.

Senator LaPierre: Does it have anything to do with the federal government?

Mr. Leck: No.

Senator LaPierre: Therefore, it is totally provincial. Do you operate intercity, or do you only operate, for example, in the new City of Toronto and not in Mississauga?

Mr. Leck: Mr. Roschlau can better comment on other regions, but within Toronto the mandate for the TTC is strictly the City of Toronto. However, we also have the power to enter into agreements with other municipalities or municipal regions for crossborder service. There are situations where TTC vehicles leave the City of Toronto, for example, and go into Mississauga for some distance, or go into other areas, but it is not extensive. It is simply to provide an interconnection between various urban regions.

Senator LaPierre: Does the Mississauga system bring people to a certain point, following which they are picked up and brought into Toronto by the TTC?

Mr. Leck: That is right.

Mr. Roschlau: The interest is in providing the most convenient and attractive service possible to the customer. Customers tend not to be overly concerned about whether they are crossing a municipal boundary to get from home to work. In situations like Toronto or Montreal, where there are several municipal systems, every effort is made to coordinate those situations.

For example, in the Laval system, the bus comes across the bridge and pulls right into the terminus at HenriBourassa. The Réseau de transport de Longueuil comes across the Champlain Bridge into the downtown terminus in Montreal. In Mississauga, the transit system comes across into Toronto and drops off at the end of the subway line. Those connections, be they municipal or be they in conjunction with a regional system, like GO Transit in the GTA or the system in Montreal, may have local systems that connect with, say, the commuter train operated by GO as well as integrated fares.

Senator LaPierre: I approve of that. On the other hand, what they do cannot be called intercity transportation. It is merely a connecting point.

[Translation]

In terms of getting people off and back on again providing transportation, in other words.

M. Leck: Je ne crois pas me tromper en vous disant que toutes les sociétés de transport locales — que ce soit OC Transpo, la TTC ou la London Transit Commission — sont créées par suite de lois provinciales. On considère généralement que c'est une question qui relève des autorités locales d'une province.

Le sénateur LaPierre: Est-ce que le gouvernement fédéral a quelque chose à voir là-dedans?

M. Leck: Non.

Le sénateur LaPierre: Donc, ça relève uniquement de la responsabilité des provinces. Assurez-vous des services interurbains ou êtes-vous présents uniquement dans la nouvelle Ville de Toronto, par exemple, plutôt qu'à Mississauga?

M. Leck: M. Roschlau est mieux placé que moi pour vous parler d'autres régions, mais en ce qui concerne Toronto, le mandat de la TTC ne touche que la Ville de Toronto. Cependant, nous avons le pouvoir de conclure des ententes avec d'autres municipalités ou régions municipales pour assurer le service transfrontalier. Par exemple, il se peut que des véhicules de la TTC quittent la ville de Toronto, par exemple, pour se rendre à Mississauga ou dans d'autres zones, mais cela ne se produit pas souvent. Il s'agit simplement d'assurer une liaison entre diverses régions urbaines.

Le sénateur LaPierre: On peut donc supposer que le réseau de Mississauga amène les clients jusqu'à un certain point, après quoi la TTC les prend et les amène jusqu'à Toronto, n'est-ce pas?

M. Leck: C'est exact.

M. Roschlau: L'intérêt de cette formule, c'est qu'elle permet de fournir le service le plus commode et intéressant possible au client. Généralement les clients se préoccupent peu de ce que le trajet entre la maison et le travail les force à traverser une limite municipale. Dans des villes comme Toronto ou Montréal, où plusieurs réseaux municipaux coexistent, on s'efforce de coordonner les services.

Par exemple, dans le cas du réseau de Laval, l'autobus traverse le pont et s'arrête directement au terminus, à la station Henri-Bourassa. Le Réseau de transport de Longueuil traverse le pont Champlain et s'arrête au terminus du centre de Montréal. À Mississauga, le système de transport en commun sillonne tout Toronto mais le service s'arrête à la dernière station de métro. Ces liaisons, qu'elles soient assurées par le service municipal ou en collaboration avec un réseau régional, comme GO Transit dans la RGT ou le réseau parallèle de Montréal, permettent d'intégrer des réseaux locaux qui offrent un service de train de banlieue, par exemple, comme celui exploité par GO, de même que des tarifs intégrés.

Le sénateur LaPierre: Je suis tout à fait en faveur de ce genre de formule. Par contre, on ne peut pas dire que les services qu'ils assurent sont des services de transport interurbains. Ils se contentent de prévoir des liaisons.

[Français]

Pour faire débarquer les gens, les rembarquer, en fait les transporter.

Mr. Roschlau: It's important to really understand how intercity and intermunicipal transportation works. The fact is, the environment in which we operate is one of urbanized regions comprising several municipalities.

[English]

We have many urban areas now in Canada that are comprised of different municipalities, such as the Greater Toronto Area, which has municipal governments and regional governments within an economic area. The City of Ottawa and the City of Gatineau have much crossriver travel and commuting; as such, the City of Ottawa's public transit system is coordinated with the STO by crossing over and allowing for direct transfers. In Montreal, there are numerous municipalities, fewer than there used to be but still numerous municipalities, that need to be coordinated, where there is a lot of inter-municipal travel that is still intra-urban. Inter-municipal is between municipalities but within the same urban area.

Senator LaPierre: I understand that. When this committee talks about intercity busing, what we are talking about is travelling from Ottawa to Kingston, for example. We are not talking about travelling from Ottawa to Gatineau. Therefore, why would you worry whether we deregulate or not, since it is none of your business?

Is that a fair question, Madam Chairman?

The Chairman: It is a bit unfair, but I think the witnesses can answer.

Mr. Roschlau: It is an absolutely fair question and one that gets to the root of issue. There is a potential that if the intercity bus industry were deregulated and the deregulation were implemented to apply to any company that is designated as being extraprovincial in nature, such a company might decide by virtue of that deregulation to run up and down Albert Street in Ottawa because that federal deregulation by legislation would take precedence over any provincial or municipal statutes that exist.

Senator LaPierre: How real is that? Is it very real?

Mr. Roschlau: It is entirely possible.

Senator LaPierre: We must bear that in mind.

Senator Phalen: Why is it that you do not have an opinion on deregulation or regulation?

Senator LaPierre: If I understood correctly, the witness is saying that we should not recommend deregulation because it will mess them up.

The Chairman: Senator LaPierre, I think we should let the witness answer.

M. Roschlau: Il est important de bien comprendre la question du transport interurbain et intermunicipal. En réalité, on existe dans un monde de régions urbanisées qui comprennent plusieurs municipalités.

[Traduction]

Il existe de nombreuses zones urbaines au Canada qui englobent diverses municipalités, comme la Région du Grand Toronto, une zone économique composée à la fois d'administrations municipales et régionales. La Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau assurent beaucoup de services de transport entre les deux rives; ainsi le système de transport en commun de la Ville d'Ottawa coordonne ses services avec ceux de la STO en traversant la rivière et en prévoyant des liaisons directes. Montréal regroupe de nombreuses municipalités, moins qu'auparavant mais encore beaucoup, si bien qu'il faut coordonner les services là où les déplacements intramunicipaux et intraurbains sont nombreux. Le terme «intermunicipal» s'applique aux déplacements entre les municipalités mais dans une même zone urbaine.

Le sénateur LaPierre: Oui, je comprends. Mais quand les membres du comité parlent de transport interurbain par autocar, nous parlons essentiellement de trajet entre Ottawa et Kingston, par exemple, et non entre Ottawa et Gatineau. Donc, pourquoi notre décision de déréglementer ce secteur vous inquiéterait, puisque cela ne vous regarde pas du tout?

Est-ce correct de poser cette question au témoin, madame la présidente?

La présidente: Pas vraiment, mais je pense que le témoin peut répondre.

M. Roschlau: Votre question est non seulement justifiée mais va au coeur du sujet. Il est possible, si le secteur du transport interurbain par autocar est déréglementé et que le régime déréglementé vise une entreprise désignée extraprovinciale, que cette dernière puisse décider, par suite de cette déréglementation, de desservir un itinéraire le long de la rue Albert à Ottawa, étant donné qu'aux termes de la loi, cette mesure de déréglementation fédérale l'emporterait sur les lois provinciales ou municipales en vigueur.

Le sénateur LaPierre: Est-ce possible? Et est-ce vraiment probable?

M. Roschlau: C'est tout à fait possible.

Le sénateur LaPierre: Dans ce cas, il convient d'en tenir compte.

Le sénateur Phalen: Comment se fait-il que vous n'ayez pas d'opinion sur la déréglementation par opposition à la réglementation?

Le sénateur LaPierre: Si j'ai bien compris, le témoin nous dit qu'il ne faut pas recommander la déréglementation parce qu'elle risque de leur causer de graves préjudices.

La présidente: Sénateur LaPierre, il faudrait permettre au témoin de répondre.

Mr. Roschlau: Unless there is a specific exemption that guards against that potential unintended consequence.

Senator Spivak: In other words, you do not care at all, because it is not part of your mandate, how many competitors there are between cities, as long as there are no competitors within the city?

Mr. Roschlau: As long as the urban areas are able to maintain an integrated, wellstructured, coordinated network of services that is under one umbrella, yes.

Senator Spivak: I understand. I am trying to get at the philosophical root of what you are saying. You are saying you do not want competition within the city, although you do not care if it is outside. Do you mean that you could see competition in urban transit as long as it is integrated? Is that what you are saying? This is not bearing directly on the intercity question; it is just my desire to understand.

Mr. Roschlau: I understand, senator, what you are trying to sort out, and it is a very valid question. In order to clarify it properly, there are some principles that I need to go back to, if I may.

It has to do with the nature of travel in our urban areas. We live in a society in Canada that is very much like that in the United States and other western European nations where there is very high car ownership and where the predominant mode of travel within urban areas is by automobile. If we expect public transportation to fulfil a larger role in providing urban mobility, for all the many reasons that I mentioned earlier, then it needs to be provided to the general public in an attractive, wellintegrated and easy to access and understand way. As long as the rate of car ownership in our cities is as high as it is, public transit will not be able to cover its operating costs or be profitable for a private-sector carrier in a competitive environment or otherwise.

Senator Spivak: I understand what you are saying.

Mr. Roschlau: It may indeed be lucrative for a private carrier to operate a route up and down the main street of a big city, but it will not be lucrative for that carrier to run an entire network that includes accessibility to all the elements of the urbanized area.

Senator Spivak: It is the standard public utility versus private ownership argument. I understand now. Thank you.

The Chairman: Mr. Leck, you made the point that, in any legislative change, provincial powers to regulate urban transit should be maintained. Since all these services are subsidized by the provinces and municipalities, why is this power to regulate still

M. Roschlau: Oui, à moins qu'on ne prévoie une dérogation qui nous protège contre certaines éventuelles conséquences fortuites.

Le sénateur Spivak: Autrement dit, il vous importe peu — étant donné que ceci ne fait pas partie de votre mandat — qu'il y ait plus ou moins de concurrents assurant le service interurbain, c'est-à-dire entre les villes, à condition qu'il n'y en ait pas dans les villes. C'est ça?

M. Roschlau: À condition que les zones urbaines puissent maintenir un réseau intégré, bien planifié et coordonné de services qui relève d'une seule structure.

Le sénateur Spivak: Je comprends. J'essaie d'approfondir les principes qui sous-tendent votre position. Vous dites qu'il ne doit pas y avoir de concurrence dans les zones urbaines, mais qu'il vous importe peu qu'il y en ait en dehors. Peut-on donc en conclure que pour vous, la concurrence peut s'exercer dans le secteur du transport public urbain, à condition que ce soit dans le contexte d'un réseau intégré? C'est ça? Mon questionnement n'est pas directement lié au transport interurbain proprement dit, mais je voudrais quand même comprendre.

M. Roschlau: Oui, je comprends, sénatrice, que vous cherchez à démêler les divers aspects de la situation, et votre question me paraît tout à fait valable. Mais pour y voir plus clair, il conviendrait que je revienne sur certains principes, si vous me permettez.

Le point de départ est la nature des déplacements dans les zones urbaines. Au Canada, nous vivons dans une société qui est très semblable à celle des États-Unis et d'autres pays européens où beaucoup de gens possèdent leurs propres véhicules et où le moyen de transport le plus utilisé dans les zones urbaines est l'automobile. Si nous voulons que les administrations de transport en commun jouent un rôle plus important pour ce qui est d'assurer la mobilité des citoyens, pour toutes les raisons que j'ai déjà évoquées, les services doivent être structurés de façon à attirer plus d'utilisateurs, à assurer et à faciliter l'accès à un réseau bien intégré et facile à comprendre. Tant qu'autant de citoyens posséderont des automobiles, un transporteur privé ne sera pas à même de rentabiliser des services de transport publics, ni même de rentrer dans ses frais, que la concurrence s'exerce ou non.

La sénatrice Spivak: Bon, je comprends.

M. Roschlau: Il est bien possible qu'un transporteur privé puisse faire de gros bénéfices en desservant un itinéraire le long de la rue principale d'une grande ville, mais il ne pourra pas rentabiliser un réseau complet qui dessert l'ensemble d'une zone urbaine.

Le sénateur Spivak: C'est l'argument classique du service public par opposition à la propriété privée. Maintenant je comprends. Merci.

Le présidente: Monsieur Leck, vous avez signalé que dans le contexte d'éventuelles modifications législatives, il convient de maintenir le pouvoir des provinces de réglementer les services de transport public urbain. Puisque tous ces services sont

needed? If they are subsidized, they must surely do as they are told.

Mr. Leck: The fact that there is subsidy in terms of other bus companies does not necessarily mean they are at a competitive advantage, because there are routes that are profitable and that are heavily used. There is a network of other routes that are not very profitable, but the kind of network that CUTA believes is in the public interest is an integrated, comprehensive service that best serves all the inhabitants of an area.

We come back to the problem of a legislative change. If the delegation of power to the provinces to control or regulate in some way extraprovincial bus carriers is removed, then an extraprovincial bus carrier could move in and, in effect, cherry-pick or operate on the profitable routes, take customers away, thereby wreaking havoc with the whole network of public transit service in a city. It would drive up the cost to the fare payers and the taxpayers to run this subsidized system.

They could say, "We are a federal entity, and you city council, or you the province of Ontario, have no authority to tell us that we cannot operate routes within this particular city environment."

The Chairman: What seems to be the minimum population of a municipality that can support a public transportation system? Do you know?

Mr. Roschlau: It tends to be around 20,000 to 25,000 people.

The Chairman: If a small community has no public transportation system, does the law allow for a private operator to offer a service? Do you think the existing situation is appropriate, or should it be changed?

Mr. Roschlau: Typically, communities that are not large enough to support public transportation systems, as simple and as rudimentary as they may be, would not have a demand that would support any type of local private system either. I cannot think of an example at this point where that would be the case.

May I elaborate on an element of your earlier question, Madam Chair? It relates to your point about competition. There are other ways to allow for the competitive element within the framework of current urban transit environments.

There are a number of examples across Canada where municipalities or regional governments that have set up a transit system have implemented a system of competitive tendering for the operations of the system. There is a central control of setting up the routes, timetables and the level of service that is provided based on the budget that has been allocated for it,

subventionnés par les provinces et les municipalités, pourquoi ce pouvoir réglementaire est-il encore nécessaire? Comme ces services sont subventionnés, on peut supposer que les responsables de ces services doivent faire ce qu'on leur dit de faire.

M. Leck: Le fait que certaines entreprises de services d'autobus soient subventionnées ne signifie pas nécessairement qu'elles ont un avantage concurrentiel par rapport à d'autres, parce qu'il y a un certain nombre d'itinéraires qui sont rentables et qui sont fortement utilisés. Il existe également un réseau d'autres itinéraires qui ne sont pas très rentables, mais le genre de réseau qui est dans l'intérêt du public, selon l'ACTU, serait un réseau intégré et complet qui réponde de façon optimale aux besoins des habitants d'une région donnée.

Revenons maintenant sur la possibilité de modifications législatives. Si l'on supprime le pouvoir, délégué aux provinces, de contrôler ou de réglementer les activités d'entreprises extraprovinciales de services d'autobus ou d'autocar, une entreprise extraprovinciale pourrait s'implanter sur ce marché, décider de desservir seulement les itinéraires les plus rentables, piquer les clients des autres et chambarder complètement le réseau de transport public d'une ville. Cela aurait pour résultat de faire monter les tarifs pour les utilisateurs et les dépenses pour les contribuables qui financent le réseau.

Ces entreprises pourraient dire: «Écoutez, nous sommes des entreprises régies par la réglementation fédérale et vous, le conseil municipal ou la province de l'Ontario, n'avez pas le droit de nous empêcher de desservir certains itinéraires dans tel environnement urbain.»

La présidente: Quelle est la population minimale requise pour qu'une municipalité soit en mesure de viabiliser un réseau de transport en commun? Le savez-vous?

M. Roschlau: Il faut généralement une population se situant entre 10 000 et 25 000.

La présidente: Si une petite localité n'a pas de réseau de transport public, la loi permet-elle qu'un exploitant privé assure des services de transport? À votre avis, la situation actuelle est-elle adéquate ou faut-il changer des choses?

M. Roschlau: Normalement, une localité qui n'est pas assez grande pour viabiliser un réseau de transport public, aussi simple et rudimentaire soit-il, n'aurait pas une demande de services suffisante pour permettre à un exploitant privé de rentabiliser un tel réseau. Aucun exemple d'une telle situation ne me vient à l'esprit pour le moment.

Me permettriez-vous, madame la présidente, d'élucider un élément de votre question antérieure? Cela concerne ce que vous disiez à propos de la concurrence. Il y a d'autres façons de s'assurer que la concurrence s'exerce dans le contexte actuel du transport public urbain.

Nous avons plusieurs exemples de municipalités ou d'administrations régionales au Canada ayant mis sur pied un réseau de transport en commun, qui ont procédé à un appel d'offres pour structurer les opérations. L'établissement des itinéraires, des horaires et du niveau de service relève d'une administration centrale, mais la prestation des services est sous-

then on a regular basis the operations of those services are tendered out to private-sector operators based on the best proposal. In some of those cases, the municipality owns and provides the vehicles; in others, the private contractor provides the vehicles. There is an example of that right here in Ottawa; Para Transpo has always been run by a private operator on behalf of the City of Ottawa.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. We are now better informed than we were before our meeting.

The committee adjourned.

traitée à des exploitants privés, en fonction de la meilleure soumission. Dans certains cas, c'est la municipalité qui possède et fournit les véhicules; dans d'autres, c'est l'entrepreneur privé qui fournit les véhicules. Nous en avons un exemple ici à Ottawa: Para Transpo a toujours été administré par un exploitant privé au nom de la Ville d'Ottawa.

La présidente: Merci beaucoup messieurs. À présent nous sommes mieux informés qu'avant la réunion.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES:

Tuesday, May 28, 2002:

From the Airport Ground Transportation Association:

Ross Ferguson, President.

Wednesday, May 29, 2002:

From the Canadian Urban Transit Association:

Michael Roschlau, President and Chief Executive Officer;

Brian Leck, Honourary Counsel.

TÉMOINS

Le mardi 28 mai 2002:

De la Airport Ground Transportation Association:

Ross Ferguson, président.

Le mercredi 29 mai 2002:

De l'Association canadienne du transport urbain:

Michael Roshlau, président-directeur général;

Brian Leck, conseiller juridique honoraire.