



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable JOAN FRASER

Tuesday, November 19, 2002
Thursday, November 21, 2002 (*in camera*)
Tuesday, November 26, 2002
Thursday, November 28, 2002 (*in camera*)
Thursday, December 5, 2002 (*in camera*)
Thursday, December 12, 2002

Issue No. 2

**Consideration of draft budgets and
Future Business of the Committee**

Second meeting on:

Bill S-8, An Act to amend
the Broadcasting Act

First, second and third meetings on:

Issues facing the intercity busing industry

INCLUDING:

THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget)

WITNESSES:

(*See back cover*)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:

L'honorable JOAN FRASER

Le mardi 19 novembre 2002
Le jeudi 21 novembre 2002 (à huis clos)
Le mardi 26 novembre 2002
Le jeudi 28 novembre 2002 (à huis clos)
Le jeudi 5 décembre 2002 (à huis clos)
Le jeudi 12 décembre 2002

Fascicule n° 2

**Étude d'ébauches de budgets
Travaux futurs du comité**

Deuxième réunion concernant:

Le projet de loi S-8, Loi modifiant la
Loi sur la radiodiffusion

Première, deuxième et troisième réunions concernant:

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

Y COMPRIS:

LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget)

TÉMOINS:

(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Joan Fraser, *Chair*

The Honourable Leonard J. Gustafson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Johnson
Biron	LaPierre
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C.	(or Kinsella)
(or Robichaud, P.C.)	Maheu
Day	Phalen
Eyton	Spivak

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

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

The name of the Honourable Senator Maheu substituted for that of the Honourable Senator Graham, P.C. (*December 12, 2002*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Joan Fraser

Vice-président: L'honorable Leonard J. Gustafson

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Johnson
Biron	LaPierre
Callbeck	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Robichaud, c.p.)	Maheu
Day	Phalen
Eyton	Spivak

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

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

Le nom de l'honorable sénateur Maheu substitué à celui de l'honorable sénateur Graham, c.p. (*le 12 décembre 2002*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Fraser moved, seconded by the Honourable Senator Lapointe:

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

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

That the papers and evidence received and taken on the subject and the work accomplished during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002:

L'honorable sénateur Fraser propose, appuyée par l'honorable sénateur Lapointe,

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

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

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question par le Comité au cours de la première session de la trente-septième législature soient déferés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 19, 2002
(3)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:34 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

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

In attendance: Joseph P. Dion, Research Officer, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

The committee considered the following draft budget application for its legislative work for the financial year ending March 31, 2003:

Professional and Special Services	\$ 17,500
Transportation and Communications	\$ 0
All Other Expenditures	\$ 0
Total	\$ 17,500

After debate, the Honourable Senator Spivak moved — That the committee adopt the draft budget application for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets, and Administration.

The committee considered the following draft budget application for its study of issues facing the intercity busing industry:

Professional and Special Services	\$ 13,000
Transportation and Communications	\$ 0
All Other Expenditures	\$ 0
Total	\$ 13,000

After debate, the Honourable Senator Phalen moved — That the committee adopt the draft budget application for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets, and Administration.

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

At 10:42 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 19 novembre 2002
(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 34, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

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

Également présent: Joseph P. Dion, attaché de recherche, Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le comité étudie le budget proposé pour ses études législatives pour l'exercice financier prenant fin le 31 mars 2003:

Services professionnels et spéciaux	17 500 \$
Transport et communications	0 \$
Toutes autres dépenses	0 \$
Total	17 500 \$

Après débat, l'honorable sénateur Spivak propose — Que le comité adopte l'ébauche de budget proposée et la soumette au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Le comité étudie l'ébauche de budget proposée pour son étude des questions liées au transport interurbain par autocar:

Services professionnels et spéciaux	13 000 \$
Transport et communications	0 \$
Toutes autres dépenses	0 \$
Total	13 000 \$

Après débat, l'honorable sénateur Phalen propose — Que le comité adopte l'ébauche de budget proposée et la soumette au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 42, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Thursday, November 21, 2002
(4)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, *in camera* pursuant to rule 92(2) (e), at 10:51 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Callbeck, Eyton, Fraser, Gustafson, Johnson, Phalen and Spivak (7).

In attendance: Joseph P. Dion and Terrence Thomas, Research Officers, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament.

The committee considered its agenda.

At 11:45 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 26, 2002
(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Joan Fraser presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Callbeck, Eyton, Fraser, Graham, P.C., LaPierre, Phalen and Spivak (8).

In attendance: Joseph P. Dion, Research Officer, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament, and Martin Brennan, special advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the Committee proceeded to study the issues facing the intercity busing industry.

WITNESS:

From Groupe Orléans Express Inc.:

Mr. Sylvain Langis, President and Chief Executive Officer.

Mr. Langis made a statement and answered questions.

At 10:42 a.m., the committee suspended.

At 10:48 a.m., the committee resumed *in camera*, pursuant to rule 92(2)(f), to consider a draft report.

OTTAWA, le jeudi 21 novembre 2002
(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 10 h 51, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Callbeck, Eyton, Fraser, Gustafson, Johnson, Phalen et Spivak (7).

Également présents: Joseph P. Dion et Terrence Thomas, attachés de recherche, Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Le comité étudie son ordre du jour.

À 11 h 45, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 26 novembre 2002
(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Callbeck, Eyton, Fraser, Graham, c.p., LaPierre, Phalen et Spivak (8).

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

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité étudie les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

TÉMOIN:

Du Groupe Orléans Express Inc.:

M. Sylvain Langis, président et chef de la direction.

M. Langis fait un exposé, puis répond aux questions.

À 10 h 42, le comité suspend ses travaux.

À 10 h 48, le comité reprend ses travaux à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)f), afin d'examiner un projet de rapport.

At 11:38 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, November 28, 2002

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, *in camera* pursuant to rule 92(2) (f), at 11:05 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Biron, Callbeck, Fraser, Graham, P.C., LaPierre, Phalen and Spivak (7).

In attendance: Joseph P. Dion and Terrence Thomas, Research Officers, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament, and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded to study the issues facing the intercity busing industry.

The committee considered a draft report.

At 12:05 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, December 5, 2002

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, *in camera* pursuant to rule 92(2), at 10:50 a.m., in Room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Biron, Eyton, Fraser, Graham, P.C., Gustafson, Phalen and Spivak (7).

In attendance: Keli Hogan, Legislative Clerk, Committees and Private Legislation Directorate, the Senate; and Joseph P. Dion, Research Officer, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, the committee proceeded to study the issues facing the intercity busing industry.

À 11 h 38, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 28 novembre 2002

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)f), à 11 h 05 dans la pièce 256-S dans l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Biron, Callbeck, Fraser, Graham, c.p., LaPierre, Phalen et Spivak (7).

Également présents: Joseph P. Dion et Terrence Thomas, attachés de recherche, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité étudie les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le comité examine un projet de rapport.

À 12 h 05, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 5 décembre 2002

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, conformément au paragraphe 92(2) du Règlement, à 10 h 50 dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Biron, Eyton, Fraser, Graham, c.p., Gustafson, Phalen et Spivak (7).

Également présents: Keli Hogan, commis législatif, Direction des comités et de la législation privée, Sénat, et Joseph P. Dion, attaché de recherche, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, le comité étudie les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

It was moved that the committee adopt the draft report on the Canadian intercity busing industry, and that the Chair and Deputy Chair be authorized to make minor corrections without affecting the content.

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

The committee considered its future business.

It was moved that the committee suspend clause-by-clause consideration of Bill S-8, An Act to amend the Broadcasting Act, in order to receive evidence from additional witnesses.

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

At 11:32 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, December 12, 2002
(8)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:53 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Biron, Callbeck, Eyton, Fraser, Gustafson, LaPierre, Maheu, Phalen and Spivak (9).

In attendance: Terrence Thomas and Joseph P. Dion, Research Officers, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, October 24, 2002, the committee continued its examination of Bill S-8, An Act to amend the Broadcasting Act. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1, dated October 29, 2002.*)

WITNESSES:

From the Public Interest Advocacy Centre:

Mr. Michael Janigan, Executive Director;

Mr. Andrew Reddick, Director of Research.

From the Union des consommateurs:

Mr. Jean Sébastien, Delegate.

Michael Janigan and Andrew Reddick made a presentation.

The Honourable Senator LaPierre raised a point of order relating to receiving documents in one language.

The Chair ruled that, in light of Canadians' right to address Parliament in the official language of their choice, there was no valid point of order.

Michael Janigan and Andrew Reddick answered questions.

Il est proposé que le comité adopte le projet de rapport sur l'industrie canadienne du transport interurbain par autocar et que la présidente et le vice-président soient autorisés à y apporter des corrections de moindre importance qui n'en modifient pas le contenu.

La question, mise au voix, est adoptée.

Le comité examine ses travaux futurs.

Il est proposé que le comité interrompe son étude article par article du projet de loi S-8, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion, afin de recueillir les témoignages d'autres témoins.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 32, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 12 décembre 2002
(8)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 10 h 53, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Biron, Callbeck, Eyton, Fraser, Gustafson, LaPierre, Maheu, Phalen et Spivak (9).

Également présents: Terrence Thomas et Joseph P. Dion, attachés de recherche, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 24 octobre 2002, le comité poursuit l'étude du projet de loi S-8, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 1 des délibérations du comité du 29 octobre 2002.*)

TÉMOINS:

Du Centre pour la défense de l'intérêt public:

M. Michael Janigan, directeur général;

M. Andrew Reddick, directeur de la recherche.

De l'Union des consommateurs:

M. Jean Sébastien, délégué.

Michael Janigan et Andrew Reddick font un exposé.

L'honorable sénateur LaPierre soulève une objection à propos de la réception de documents dans une seule langue.

La présidente décide que, compte tenu du fait que les Canadiens ont le droit de s'adresser au Parlement dans la langue officielle de leur choix, son objection n'est pas recevable.

Michael Janigan et Andrew Reddick répondent aux questions.

Jean Sébastien made a presentation and answered questions.

At 12:30 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Jean Sébastien fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 30, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Till Heyde

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, December 5, 2002

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

SECOND REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002, to examine and report on issues facing the intercity busing industry, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical, and other personnel as may be necessary for the purpose of its study.

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

Respectfully submitted,

La présidente,

JOAN FRASER

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 5 décembre 2002

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, autorisé par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002, à étudier pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar, demande respectueusement que le Comité soit habilité à retenir les services de conseillers, techniciens, employés de bureau ou autres éléments nécessaires aux fins de son étude.

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

Respectueusement soumis,

Appendix (A)**STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
STUDY OF ISSUES FACING THE INTERCITY BUSING INDUSTRY****APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31st 2003**

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Fraser moved, seconded by the Honourable Senator Lapointe:

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

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

That the papers and evidence received and taken on the subject and the work accomplished during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee.

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

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Special Services	\$	13,000
Transportation and Communications	\$	0
All Other Expenditures	\$	0
Total:	\$	13,000

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on _____.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date

Chair, Standing Senate Committee on Transport and Communications

Date

Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

**PAST BUDGETS AND EXPENDITURES
STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATION
- FOR INFORMATION ONLY -**

Budget request for 2002-2003 (2 nd Session, 37 th Parliament) — Current request:	\$	13,000
Budget approved for 2002-2003 (1 st Session, 37 th Parliament):	\$	45,000
Expenditures for 2002-2003 (1 st Session, 37 th Parliament):	\$	8,255
Budget approved for 2001-2002:	\$	290,660
Expenditures for 2001-2002:	\$	157,879

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS****PROFESSIONAL AND SPECIAL SERVICES****1. Professional Services (0401)**

Expert Consultant- Martin Brennan (15 days at \$600/day) \$ 9,000

2. Editing of report (0403) \$ 2,000**3. Working meals (0415)**(5 meals at \$400) \$ 2,000**Sub-Total** \$ 13,000**TOTAL** \$ **13,000**

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk of Committees

Date

Richard Ranger, Director of Finance

Date

Annexe (A)

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
ÉTUDE DE L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS INTERURBAINS EN AUTOCAR**

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

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Fraser propose, appuyée par l'honorable sénateur Lapointe :

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

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

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus sur la question par le Comité au cours de la première session de la trente-septième législature soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	13 000 \$
Transports et communications	0 \$
Autres dépenses	<u>0 \$</u>
Total:	13 000 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mardi 19 novembre 2002.

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

Date

La présidente du Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Date

La présidente du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

BUDGETS ET DÉPENSES PRÉCÉDENTS

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
-POUR INFORMATION SEULEMENT-**

Demande de budget pour 2002-2003 (2 ^{ème} session de la 37 ^{ème} Législature) — Demande actuelle :	13 000 \$
Budget approuvé pour 2002-2003 (1 ^{ère} session, 37 ^{ème} Législature) :	45 000 \$
Dépenses pour 2002-2003 (1 ^{ère} session, 37 ^{ème} Législature) :	8 255 \$
Budget approuvé pour 2001-2002 :	290 660 \$
Dépenses pour 2001-2002 :	157 879 \$

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**EXPLICATION DES POSTES DE DÉPENSES****SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

1. Services professionnels (0401)		
Expert consultant - Martin Brennan (15 jours à 600 \$)	9 000 \$	
2. Révision du rapport (0403)	2 000 \$	
3. Repas de travail (0415) (15 repas à 400 \$)	<u>6 000 \$</u>	
Sous-total	13 000 \$	
TOTAL		13 000 \$

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

Heather Lank, greffier principal des comités

Date

Richard Ranger, directeur des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, December 5, 2002

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2003 for the purpose of its Special Study of Issues Facing the Intercity Busing Industry, as authorized by the Senate on Wednesday, October 30, 2002. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 9,000
Transportation and Communications	\$ 0
Other Expenditures	\$ <u>0</u>
Total	\$ 9,000

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 5 décembre 2002

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2003 aux fins de son Étude spéciale relativement à l'industrie des transports interurbains en autocar, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 30 octobre 2002. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	9 000 \$
Transports et communications	0 \$
Autres dépenses	<u>0 \$</u>
Total	9 000 \$

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 19, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:34 a.m. to consider draft budgets.

Senator Joan Fraser (Chairman) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: The draft budgets that we will discuss today and that will be presented to the Internal Committee are not for media inquiry. Rather, they concern other items. I would ask the clerk to explain these budgets, please.

Mr. Till Heyde, Clerk of the Committee: Honourable senators, there are two budgets, one for the committee's legislative work this fiscal year for \$17,500 and one for the busing study for \$13,000. We will go through the legislative budget and then the busing budget.

Senators, the budget for legislation is a minor one. Please look at the last page of the information before you to see how it has been developed for the possibility of continuing Mr. Martin Brennan's services to a total of \$9,000 for the fiscal year. There is an item for a communications consultant. On rare occasions in the past, the committee has hired a communications consultant to monitor media coverage of an item of proposed legislation that is before the committee and to assist with media questions, et cetera. It has not been in regular use but has been included in this budget in the event that it should be required. The last item in the draft budget is for working meals, which would be required when there is a fairly active legislative agenda before the committee.

I would note, in terms of both budgets, that they are largely continuations of budgets approved for this fiscal year for the previous session of Parliament. There have been some adjustments downwards. In this case, there is no inclusion of conferences, which would be included under different special study budgets.

The busing study budget is for \$13,000. Again, because Mr. Brennan has been actively involved in the project from the outset earlier this year, there are provisions to continue working with him. There is a small item for editing the report, which would be necessary only if the committee found itself with a tight turnaround time for the editing. It is hoped that that service would be provided by government sources at no cost. There is also a limited item for working meals.

For this budget, it is possible that the expenses would come in lower if the committee adopts the report fairly expeditiously. However, as it is drafted, the budget provides for the committee to explore an item in more depth.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 19 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 34 pour examiner des avant-projets de budgets.

Le sénateur Joan Fraser (présidente) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Les avant-projets dont nous parlerons aujourd'hui, et qui seront présentés au comité interne, ne concernent pas l'enquête sur les médias. Ils portent plutôt sur d'autres points. Je demanderais au greffier de bien vouloir expliquer ces budgets.

M. Till Heyde, greffier du comité: Honorables sénateurs, nous avons deux budgets, un pour le travail législatif du comité pour le présent exercice, de 17 500 \$, et un autre pour l'étude sur les autocars, de 13 000 \$. Nous allons d'abord commencer par le budget législatif, puis nous passerons à celui sur les autocars.

Honorables sénateurs, le budget législatif est petit. Veuillez vous reporter à la dernière page des renseignements que vous avez pour voir de quelle façon il a été élaboré, dans le but de continuer à retenir les services de M. Martin Brennan pour un total de 9 000 \$ pour le présent exercice. Il y a un poste pour un expert-conseil en communications. À de rares occasions par le passé, le comité a retenu les services d'un expert-conseil en communications pour surveiller la couverture médiatique d'une mesure législative dont le comité était saisi et pour aider à répondre aux questions des médias, et cetera. On n'y a pas eu recours de façon régulière, mais il est inclus au budget au cas où il serait nécessaire. Le dernier point de l'avant-projet de budget concerne les repas de travail, qui sont nécessaires lorsque le programme législatif du comité est relativement chargé.

Je signalerais, pour ce qui est des deux budgets, qu'ils sont pour l'essentiel la poursuite des budgets approuvés pour le présent exercice à la dernière session du Parlement. On a apporté quelques modifications à la baisse. Dans le cas qui nous préoccupe, rien n'est prévu pour des conférences, poste qui relève de budgets différents pour les études spéciales.

Dans le cas de l'étude sur les autocars, le budget est de 13 000 \$. Encore une fois, étant donné que M. Brennan a participé de façon active dès le début de ce projet plus tôt cette année, on a prévu de continuer à travailler avec lui. Il y a un petit poste pour la rédaction du rapport, qui ne serait nécessaire que si le comité faisait face à un délai serré pour cette tâche. On espère que ce service sera fourni sans frais par des sources gouvernementales. Il y a également un poste limité pour les repas de travail.

Dans le cas de ce budget, il se peut que les dépenses soient moindres si le comité adopte le rapport assez rapidement. Cependant, dans sa forme actuelle, le budget prévoit que le comité examine un point plus en profondeur.

The Chairman: Concerning the busing study, we should be able to give you, for your consideration, a draft report at the Thursday meeting. Of course, that will remain confidential. We would then look at it next week.

Mr. Heyde: Next Tuesday.

The Chairman: You would have had time to examine it first. Are there questions about the budgets?

Senator Adams: Concerning the busing study budget of \$13,000, the information we have shows that it has been approved for 2001-02 for \$239,00 and now we have, for 2002-03, \$157,000. Is that part of this or is that separate?

Mr. Heyde: Senator Adams is looking at the back, at the cover page, which provides historical information about expenditures that took place for the previous session. During 2001-02, the committee had a budget of close to \$300,000 authorized for the busing study, of which about \$160,000 was expensed when committee members were travelling to different areas of the country. In 2002-03, during the previous session before prorogation, the committee spent a little over \$8,000, but it had \$45,000.

In this budget originally, there was a trip planned to the United States. Given the developments and how things have evolved — prorogation and such — it was decided not to include this item. That creates a fairly substantial reduction rate of about \$50,000 compared to what it was earlier this fiscal year.

Senator Spivak: That is prudent, given the current circumstances.

The Chairman: We are under-spending, basically. We are coming in well below what had originally been forecasted for the budget. Are there other questions?

Senator Setlakwe: That is fine because we should be under-spending.

The Chairman: Any other questions? I need motions to approve these budgets. Is there a motion for the legislative budget?

Senator Spivak: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is there a motion for the busing budget?

Senator Phalen: I so move.

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: On Thursday, we are scheduled to meet for consideration of future business — notably the media inquiry. This will be travel time for senators, and a number of our members may or may not be able to attend. I would propose that we proceed with the meeting on the basis of what we now know will be available in the budget. However, we should be aware that we would not be making too many firm decisions because that would not be fair to the absent members. Are there any difficulties

La présidente: Pour ce qui est de l'étude sur les autocars, nous serions en mesure de vous remettre, pour examen, un rapport préliminaire à la réunion de jeudi. Bien sûr, il demeurera confidentiel. Nous l'examinerions ensuite la semaine prochaine.

M. Till Heyde: Mardi prochain.

La présidente: Vous auriez ainsi le temps de l'examiner. Y a-t-il des questions au sujet des budgets?

M. Adams: Pour ce qui est du budget de 13 000 \$ concernant l'étude sur les autocars, les renseignements que nous avons indiquent qu'il a été approuvé pour 2001-2002 la somme de 239 000 \$ et maintenant nous avons, pour 2002-2003, 157 000 \$. S'agit-il d'une partie distincte?

M. Heyde: Le sénateur Adams consulte au verso de la page couverture, qui donne l'historique des dépenses de la session précédente. En 2001-2002, le comité avait un budget de près de 300 000 \$ qui avait été autorisé pour l'étude sur les autocars, dont 160 000 \$ environ ont été dépensés pour permettre aux membres du comité de se rendre dans différentes régions du pays. En 2002-2003, lors de la première session, avant la prorogation, le comité a dépensé un peu plus de 8 000 \$, mais il avait 45 000 \$.

À l'origine, dans ce budget, un déplacement était prévu aux États-Unis. Compte tenu de ce qui s'est passé et de l'évolution des choses — prorogation et tout le reste — il a été décidé de ne pas inclure ce poste. Il s'ensuit une réduction passablement importante d'environ 50 000 \$ par rapport au montant prévu plus tôt pour le présent exercice.

Le sénateur Spivak: C'est sage, compte tenu de la situation actuelle.

La présidente: Essentiellement, nous sous-utilisons les fonds. Nous dépensons nettement moins que ce qui avait initialement été prévu au budget. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Setlakwe: C'est parfait car nous ne devrions pas dépenser tous nos fonds.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions? J'ai besoin de motions pour approuver ce budget. Y a-t-il une motion pour le budget législatif?

Le sénateur Spivak: J'en fais la proposition.

La présidente: En faveur?

Des voix: D'accord.

La présidente: Y a-t-il une motion pour le budget concernant l'étude sur les autocars?

Le sénateur Phalen: J'en fais la proposition.

Des voix: D'accord.

La présidente: Jeudi, nous sommes censés nous réunir pour examiner les travaux futurs — notamment l'enquête sur les médias. Étant donné qu'il s'agira d'un temps de déplacement pour des sénateurs, un certain nombre de nos membres pourraient ne pas pouvoir être présents. Je proposerais que nous tenions la réunion en fonction de ce que nous savons maintenant qui sera disponible dans le budget. Cependant, nous devrions être conscients que nous ne prendrons pas des décisions fermes car

with that suggestion? The meeting will be Thursday at 11:45 and is listed as consideration of future business. I sent a letter about it to the committee members last week. We can also examine other future business items.

Senator Johnson: I have some information for the members of the committee for that previous request. Perhaps the clerk would distribute it to the committee members.

The Chairman: Is there any other business? Thank you, senators.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, November 26, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Joan Fraser (Chairman) in the Chair.

[English]

The Chairman: Good morning. We will continue our examination of Canada's intercity busing industry.

[Translation]

Today, we welcome Mr. Sylvain Langis. Mr. Langis appeared before this committee in February on behalf of the Canadian Bus Association. He is here today on behalf of Groupe Orléans Express, of which he is the President and Chief Executive Officer.

Mr. Langis had been scheduled to appear in September, but unfortunately the prorogation of Parliament interrupted this plan. Thank you very much for coming before us today, Mr. Langis; we apologize for the delay.

[English]

We will begin with an introductory presentation from Mr. Sylvain Langis.

Mr. Sylvain Langis, President and Chief Executive Officer, Groupe Orléans Express: Good morning, ladies and gentlemen, and thank you. It is true that I have been trying to appear before this committee for some time now, so I thank you for inviting me to appear before you today on the intercity busing issues currently before your committee. Besides being the chief executive officer of Orléans Express, I own 25 per cent of the company. As you know, the Paris-based mass transit conglomerate Keolis recently purchased the other 75 per cent interest in Orléans Express.

ce ne serait pas juste pour les membres absents. Y a-t-il des problèmes quant à cette suggestion? La réunion aura lieu jeudi à 11 h 45 et on est censé y examiner les travaux futurs. J'ai fait parvenir une lettre à ce sujet aux membres du comité la semaine dernière. Nous pouvons également examiner d'autres travaux futurs.

Le sénateur Johnson: J'ai quelques renseignements à l'intention de membres du comité au sujet de la demande précédente. Peut-être que le greffier pourrait les distribuer aux membres du comité.

La présidente: Y a-t-il autre chose? Merci, honorables sénateurs.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 26 novembre 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Joan Fraser (présidente) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente: Bonjour à tous. Nous allons poursuivre notre étude de l'industrie du transport interurbain par autocar.

[Français]

Nous accueillons aujourd'hui M. Sylvain Langis. Monsieur Langis a comparu devant ce comité au mois de février au nom de l'Association canadienne de l'autobus. Il est ici aujourd'hui au nom du Groupe Orléans Express dont il est le président et chef de la direction.

M. Langis devait comparaître au mois de septembre. Malheureusement, la prorogation est intervenue et l'en a empêché. Nous vous remercions, monsieur Langis, de votre présence aujourd'hui et nous excusons des retards.

[Traduction]

Nous allons commencer par entendre un exposé de M. Sylvain Langis.

M. Sylvain Langis, président et chef de la direction, Groupe Orléans Express: Bonjour, mesdames et messieurs les sénateurs. Il est vrai que j'essaie de venir témoigner devant votre comité depuis quelque temps déjà. Je tiens donc à vous remercier de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui dans le cadre de votre étude sur le transport interurbain par autocar. En plus d'être le chef de la direction d'Orléans Express, j'en détiens le quart des actions. Comme vous le savez, le conglomerat de transport en commun Keolis, dont le siège se trouve à Paris, s'est récemment portée acquéreur des autres actions de l'entreprise.

My presentation will provide you with a brief description of our company, as well as some specific comments on the bus policy issues currently before you. Thereafter, I will be pleased to address your questions.

[Translation]

Orléans Express is the largest intercity bus carrier in Quebec and the second largest scheduled intercity bus carrier in Canada. We operate approximately 100 buses and provide employment to approximately 500 individuals on a full-time basis. We also operate a substantial bus parcel network as well as providing tour, charter and bus sightseeing services.

As you look at the map next to me, you will see that some of the elements I am going to refer to are a part of it. The largest scheduled route in our network is Montreal/Quebec City, in terms of volume. This route, along with the Montreal/Trois-Rivières route that runs north of the St. Lawrence River, and the Montreal/Quebec City/Rimouski portion of our network, are profitable.

Unfortunately, we cannot say as much for the remaining portions of our network. For instance, the network spur serving communities north of Trois-Rivières, i.e. between Trois-Rivières and LaTuque, the Quebec/Trois-Rivières portion and the Gaspé portion of our network east of Rimouski are not profitable.

In total, we estimate that the cross-subsidy burden that is assumed in order to operate these unprofitable portions of our network is equivalent to some 10 per cent of our total scheduled passenger revenues on the profitable routes. In other words, passenger fares would notionally be some 10 per cent lower on the profitable portions of our network if we were not required to cross-subsidize the unprofitable portions of our network.

In describing our company, certain key attributes deserve mention. The total cost of our passenger welcoming infrastructure which includes sales and marketing, telephone inquiry services, ticketing costs and baggage handling as well as depot infrastructure, consume some 25 per cent of our total passenger revenues. Moving people between cities from notional point A to notional point B requires much more network effort than a simple expenditure on linehaul operations. A responsible public carrier must also provide an organized service infrastructure to assist and consolidate passenger embarkation and disembarkation in an effective and safe manner.

On the other hand, our average fleet age is of 2.5 years, which is unquestionably the lowest within the Canadian bus industry. We are in the business of transporting people, not in the business of repairing buses. Our fleet replacement policy stipulates that all of our buses must be replaced after five years of use. Moreover, our buses offer passengers ergonomically designed seats with reclining back rests, work tables and power outlets. This

Mon exposé d'aujourd'hui comportera une brève description d'Orléans Express et quelques commentaires précis sur les questions à l'étude en matière de politique du transport par autocar. Par la suite, je répondrai avec plaisir à vos questions.

[Français]

Orléans Express est le plus important transporteur interurbain par autocar au Québec et figure au deuxième rang des sociétés de transport interurbain par autocar au Canada. Nous exploitons une centaine d'autocars et comptons un effectif à temps plein de près de 500 personnes. De plus, nous exploitons un réseau de services de messageries ainsi que des services de transport nolisé et de visite touristique.

En regardant la carte près de moi, vous constaterez que certains des éléments dont je vais vous parler en font partie. Le trajet Montréal/Québec représente la plus importante liaison de notre réseau en termes de volume. Parmi les trajets rentables que nous exploitons figure celui de Montréal/Québec ainsi que les liaisons de Montréal/Trois-Rivières par le nord du fleuve Saint-Laurent, et les liaisons depuis Montréal et Québec jusque vers Rimouski.

Malheureusement, nous ne pouvons en dire autant pour les autres segments du réseau. Par exemple, les liaisons desservant les collectivités au nord de Trois-Rivières, soit entre Trois-Rivières et LaTuque, le trajet Québec/Trois-Rivières et la portion desservant la Gaspésie à l'est de la ville de Rimouski ne sont pas rentables.

Au total, le fardeau d'interfinancement que nous supportons pour exploiter les segments non rentables du réseau représente environ 10 p. 100 des recettes totales découlant des services réguliers rentables. Dit autrement, les tarifs passagers seraient hypothétiquement 10 p. 100 inférieurs pour les liaisons profitables au sein de notre réseau si nous n'avions pas l'obligation d'assurer l'interfinancement des portions non rentables du système.

Pour broser un tableau de notre entreprise, il faut s'attarder à certains éléments clés. Les coûts totaux de notre infrastructure d'accueil des passagers, que ce soit au niveau de la vente, de la commercialisation, des services téléphoniques, des billetteries, de la manutention des bagages, de l'infrastructure des terminus, représentent plus ou moins 25 p. 100 de nos recettes globales provenant des passagers. Le transport des personnes d'un point A à un point B exige beaucoup plus qu'une simple activité de transport — un transporteur responsable doit offrir toute une gamme de services incorporés dans une infrastructure bien organisée afin d'assurer de façon sécuritaire l'embarquement et le débarquement efficace des voyageurs.

Nous détenons, par ailleurs, le plus jeune parc de véhicules de ce type au Canada. L'âge moyen de notre flotte de véhicules est de deux ans et demi. Nous sommes en affaires pour assurer le transport de passagers et non pour réparer des véhicules. Notre politique de renouvellement de véhicules stipule que tous nos autobus doivent être remplacés après cinq ans d'utilisation. De plus, nos autocars offrent à nos passagers des sièges

passenger-friendly seating encourages Orleans' ridership to repeat their trip experience and, indeed, our business is on the increase.

Our scheduled passenger ridership is not in decline, contrary to the suggestions that have been made by Transport Canada. Our passenger ridership is at its highest level since Orléans was founded in 1990; more specifically, over the past five years, our scheduled ridership has grown some 30 per cent. In fact, all of our business product lines are growing.

[English]

Transport Canada has known since at least 1994, to our certain knowledge and probably much earlier, that scheduled bus ridership data is non-comparable between 1970 and today because of changing definitions and changing measurement standards. Yet, they chose to submit this deeply flawed data to this committee without even a warning note in the orientation document. We find it instructive that, in consequence, Statistics Canada has once again issued another warning on the problems that arise with such historical data comparisons.

The so-called industry ridership decline is largely illusory. The total intercity bus industry is certainly growing. There may have been a modest decline in scheduled passenger activity during the past 30 years but this has been largely caused by government policy that encourage private car usage — as the royal commission has already found — and by the shift of short-haul bus intercity passenger ridership, which is now being reported as subsidized local transit elsewhere in the bus industry statistics.

We have several comments to make concerning the bus policy issues being examined by your committee. First, the importance of your committee's role in addressing these issues is paramount. There has never been a public examination of such depth in the history of the industry. It is a groundbreaking opportunity for both the public and the industry.

Second, federal knowledge in the intercity bus arena is minimal. Since the federal responsibility has always been delegated to the provinces, they have never had hands-on experience. That is normal, since delegation was elsewhere. Moreover, there has been virtually no research on these bus issues performed by the federal government. As a case in point, the KPMG impact study performed in 1998 was entirely financed by the bus industry because the federal government rejected our offer to participate in a cost-sharing arrangement.

Federal passenger policy is in disarray, and has been for many years. The minister's current initiative to develop a national transportation blueprint may correct some of the past biases.

ergonomiques à dossier inclinable, des tables d'appoint ainsi que des prises électriques. Les voyageurs qui empruntent nos services, avec ces accessoires conviviaux, sont plus aptes à répéter leur expérience de voyager en autocar, et de ce fait, l'achalandage est à la hausse.

Le nombre de passagers empruntant nos services réguliers de transport par autobus n'est pas en déclin, contrairement aux suggestions avancées par Transports Canada. En effet, Orléans a atteint son niveau le plus élevé d'achalandage depuis ses débuts en 1990; plus précisément, le nombre de passagers a augmenté de l'ordre de 30 p. 100 au cours des cinq dernières années. En réalité, toute notre gamme de produits est de plus en plus en demande.

[Traduction]

Transports Canada est au courant depuis au moins 1994, si ce n'est bien avant, qu'on ne peut pas comparer les données sur l'achalandage des services réguliers de transport par autocar de 1970 avec celles d'aujourd'hui en raison des changements apportés depuis lors aux définitions et à la méthodologie. Or, le document d'orientation fourni au comité n'en fait pas état, de sorte que vous disposez de données grossièrement faussées. Par contre, il est à noter que Statistique Canada vient tout juste d'émettre une autre mise en garde quant à la difficulté de faire des comparaisons de données historiques.

Le déclin présumé du nombre de passagers n'est qu'illusoire. L'ensemble de l'industrie du transport interurbain par autocar est définitivement en croissance. Nous avons peut-être connu une faible diminution du nombre de passagers des services réguliers au cours des trente dernières années, mais le phénomène est attribuable en grande partie aux politiques gouvernementales qui favorisent l'utilisation de la voiture privée, comme l'a d'ailleurs fait remarquer la commission royale, et au fait que les données sur l'achalandage du transport interurbain par autocar sur courte distance ont graduellement été intégrées à la statistique sur l'industrie du transport urbain subventionné.

J'ai plusieurs commentaires à faire quant aux enjeux liés à la politique de transport par autocar actuellement à l'étude. Tout d'abord, l'importance du rôle que joue le comité dans l'examen de ces questions est primordial. L'industrie canadienne du transport interurbain par autocar n'a jamais fait l'objet d'une enquête publique de cette envergure. C'est une occasion en or pour notre industrie et pour le public d'en débattre.

Ensuite, puisque le gouvernement fédéral a toujours délégué sa responsabilité aux provinces, il n'a pas d'expérience concrète en la matière. Grosso modo, les connaissances acquises par le gouvernement fédéral sont plutôt minimales dans le secteur du transport interurbain par autocar. Qui plus est, le gouvernement fédéral n'a presque pas fait de recherche sur les enjeux du transport par autocar. Par exemple, l'industrie du transport par autocar a financé elle-même l'étude d'impact réalisée par KPMG en 1998 puisque le gouvernement fédéral a refusé son offre d'en partager les frais.

La politique fédérale relative au transport des passagers n'a depuis de nombreuses années ni queue, ni tête. Nous espérons que le processus mis en place par le ministre des Transports en vue

Why, for example, is the federal government currently providing a rail subsidy of \$80 per passenger when Via Rail users are predominantly wealthy and predominantly travelling within the already well-served Quebec City-Windsor corridor? Would this money not be better spent on the lower income segment? I will skip that for the moment.

Given the recent contemplations by the minister and others to inject more than \$3 billion additional dollars in capital grants to increase VIA Rail's train speeds and frequency in the corridor, we believe that this money would be better spent on real social priorities.

The preoccupation with the policy issue of economic regulation or deregulation is misplaced. It places the cart before the horse. Until long-term strategic decisions have been reached on what will be the role of the intercity bus mode within a national framework, and how much, if any, subsidies will be made available in pursuit of this role, it is impossible to decide what is the best economic regulatory system under which the mode should operate. The simple truth is that uneconomic bus routes must be subsidized if they are to continue to exist. The ultimate choice will be either to continue with the current imperfect system of cross subsidies or to fund a complicated procurement system based on least-cost bidding in order to ensure the continuance of connecting public services for small town Canada.

Passenger vans are not the answer, and never will be, without substantial tariff hikes. We strongly recommend that the government perform some basic empirical research on this topic. They will find that the cost differential of operating a 15-seater passenger van, including capital and financing costs, maintenance costs and fuel costs is only about 25 cents less per kilometre than operating a 51-seater bus.

Passenger vans only make economic sense when they are carrying premium traffic at tariff rates substantially above those charged by scheduled intercity bus operators. Moreover, it is our strong suspicion that many current passenger van operators, even then, only manage to survive by operating illegally: by not charging GST, by paying employees under the table, by avoiding the payment of many statutory employment premiums and by failing to operate and maintain their van equipment according to stipulated regulatory safety standards.

[*Translation*]

To place the known operating cost differential of some 25 cents per kilometre in context, it is roughly equivalent to the passenger revenues earned from transporting two additional scheduled passengers. In other words, a bus carrier is better off using a full-sized 51-seat bus so long as it can average two additional

d'élaborer un plan directeur corrigera certaines inégalités dans le traitement des différents modes de transport. Par exemple, pourquoi le gouvernement fédéral accorde-t-il actuellement une subvention de 80 \$ par passager de train alors que les utilisateurs de VIA Rail sont en majorité des gens fortunés qui se déplacent majoritairement dans le corridor Québec-Windsor, le mieux nanti en infrastructure de transport de toutes sortes? Ne vaudrait-il pas mieux affecter ces deniers publics aux besoins des moins bien nantis? Mettons cette question de côté pour l'instant. Nous y reviendrons.

Le ministre, entre autres, envisage d'injecter plus de 3 milliards de dollars additionnels en subventions d'équipement pour augmenter la vitesse et la fréquence des trains de VIA Rail dans le couloir Québec-Windsor. Nous estimons que cet argent serait mieux dépensé s'il était affecté à de véritables priorités sociales.

La préoccupation entourant la question de la réglementation ou de la déréglementation économique de l'industrie de l'autocar interurbain est quelque peu déplacée. Cela revient à «mettre la charrue avant les boeufs». En attendant des décisions stratégiques à long terme quant au rôle du mode de transport interurbain par autocar à l'intérieur d'un cadre national et quant à la valeur des subventions à consacrer, le cas échéant, à la réalisation de ce rôle, il est impossible de s'entendre sur le meilleur régime réglementaire pour l'industrie de l'autocar. En réalité, les liaisons non rentables doivent faire l'objet d'un financement si l'on désire les maintenir. On a le choix soit de maintenir le système actuel d'interfinancement, soit de financer un système complexe d'approvisionnement au moindre coût axé sur des demandes de soumission afin d'assurer les dessertes publiques aux petites localités du Canada.

La réponse ne se trouve pas dans les fourgonnettes de tourisme et elle ne s'y trouvera jamais, en l'absence d'une forte augmentation des tarifs. Nous recommandons vivement au gouvernement de mener une recherche empirique sur cette question. Il découvrira que le coût d'exploitation d'une fourgonnette de 15 sièges (y compris les frais d'immobilisation, de financement et d'essence, ainsi que les frais d'entretien) ne représente que quelque 25 cents de moins par kilomètre qu'un autocar de 51 sièges.

Les fourgonnettes de tourisme sont pratiques du point de vue économique si elles transportent des passagers prêts à payer des tarifs supérieurs à ce que demandent actuellement les autocaristes interurbains. Toutefois, nous soupçonnons fort que bon nombre des exploitants actuels de fourgonnettes n'arrivent à tirer leur épingle du jeu qu'en versant dans l'illégalité, à savoir en ne prélevant pas de TPS, en payant les employés sous la table, en ne versant pas de nombreuses cotisations exigées des employeurs par la loi et en ne respectant pas les normes de sécurité relatives à l'exploitation et à l'entretien d'un véhicule.

[*Français*]

Afin de comprendre cette différence de prix de 25 cents par kilomètre, c'est l'équivalent des recettes attribuables au transport de deux passagers supplémentaires. Autrement dit, il est préférable pour un autocariste de faire rouler un autocar de taille courante avec 51 sièges, pourvu qu'il puisse obtenir en

passengers more than it would otherwise be possible to carry with a 15-seat van. Anyone familiar with the peaks and valleys of scheduled passenger traffic within a day, within a week, and within a year quickly arrives at the realization that legally operated passenger vans cannot compete economically with buses when providing scheduled bus services. The 15-seat limitation prevents vans from carrying sufficient excess passenger loads on "peak" trips to help offset the loss incurred on the many other "valley" trips that are unavoidable in a scheduled service.

Moreover, the whole issue of buses versus vans is moot if this scheduled carrier generates a net parcel contribution of more than 25 cents per kilometre. In our case, all of our uneconomic bus routes exceed this minimum level of parcel activity. Since vans do not have practical cargo capacity, we are automatically better off to use full-sized buses on these losing routes, before even taking into account the upside leverage of being able to carry 36 more passengers at peak times.

As far as deregulation is concerned, Orléans Express has not taken any chances. It has been preparing for the possible advent of bus deregulation since the federal government first announced its intention in 1994. We have consciously structured our operations to maximize our future competitive advantages in this regard.

In the event of deregulation, we will compete to the full extent of the latitude provided under the Competition Act. We are confident that our superior service record, the exercise of control over our passenger welcoming infrastructure, our strong position in the already deregulated parcel business, and our intimate knowledge of local passenger markets will allow Orléans to continue to prosper under the regulation. The losers will not be Orléans, per se, but rather, most of the communities that will be disconnected on our uneconomic routes unless government establishes a system of direct service subsidies.

That being said, we strongly urge the government of Canada to perform the basic research that has yet to be done. A forthright research effort will, among other things, reveal that economic deregulation in small or otherwise imperfect markets is of dubious worth in terms of the public interest.

The plain truth is that deregulation only succeeds in maximizing the public economic benefit when there is enduring competition. The sad truth is that most scheduled bus routes in Canada service local markets which are simply too "thin" to sustain enduring competition.

moyenne deux voyageurs de plus qu'une fourgonnette comprenant 15 sièges. Toute personne connaissant les hauts et les bas des services réguliers de transport interurbain par autocar, soit d'un jour à l'autre, soit d'une semaine à l'autre, bon an mal an, peut facilement conclure que les fourgonnettes de tourisme exploitées légalement ne peuvent faire une concurrence aux autocars offrant des services réguliers. La limite de 15 sièges ne permet pas aux fourgonnettes de transporter un excédent suffisant de passagers lors des périodes de pointe pour compenser les pertes subies et inévitables durant les périodes hors pointe associées aux services de transport réguliers.

En revanche, toute cette question d'autocars versus fourgonnettes est discutable si le transporteur régulier est en mesure de générer un apport net de plus de 25 cents par kilomètre avec les services de messageries. Dans notre cas, tous nos trajets non rentables dépassent ce niveau minimum d'activité. Puisque les fourgonnettes ne disposent pas d'espace de chargement pour les colis, nous avons donc avantage à utiliser des autocars de dimension régulière pour nos liaisons non rentables sans même tenir compte de l'effet de levier de transporter 36 passagers de plus lors des périodes de pointe.

En ce qui concerne la déréglementation, Orléans Express pour sa part n'a pris aucune chance. Elle se prépare depuis l'annonce gouvernementale de 1994 sur la volonté de Transport Canada de déréglementer l'industrie de l'autocar. Nous avons sciemment structuré notre entreprise dans le but de maximiser notre avantage concurrentiel.

Advenant une déréglementation, nous sommes prêts à faire face à la concurrence dans la mesure permise par les dispositions de la Loi sur la concurrence. Nous sommes confiants que notre feuille de route en matière de service à la clientèle, notre prise en charge de l'infrastructure d'accueil des passagers, notre forte présence dans le secteur déréglementé d'expédition des colis et notre connaissance intime des marchés locaux sont tous des éléments qui permettront à Orléans Express de poursuivre sa prospérité sous un régime de déréglementation. Parmi les perdants ne figurera pas notre entreprise mais plutôt la plupart des collectivités qui ne seront plus desservies par nos liaisons non rentables à moins que le gouvernement n'intervienne en établissant un système de subventions directes.

Ceci dit, nous encourageons fortement le gouvernement du Canada à mener une recherche fondamentale qui tarde à se faire. Un simple effort de recherche révélera très rapidement, entre autres choses, que la déréglementation économique de l'industrie du transport interurbain par autocars constitue, pour les marchés de faible densité, un geste extrêmement douteux en matière d'intérêt public.

La simple vérité est qu'une réelle concurrence doit exister pour que la déréglementation puisse comporter des avantages économiques pour le public. La triste réalité est que la plupart des services réguliers de transport par autocar au Canada desservent des marchés locaux de faible densité qui sont tout simplement trop faibles pour supporter une concurrence.

Given the Canadian experience with deregulation in our much larger air markets, this should come as no surprise. Given the “one bus route — one bus carrier” outcome that unfolded after both U.S. and U.K. bus deregulation, why would the outcome be any different in our much smaller Canadian bus markets? For the most part, economic bus deregulation in Canada would mean that the current regime of regulated service providers — now typically subject to provincial board scrutiny — would be replaced by a regime of unregulated monopolies, no longer subject to regulatory oversight, but occasionally disturbed by intermittent attempts at market entry by new operators whose efforts invariably fail, because of the market dominance of the incumbents.

This need to develop a transportation strategy based on sound research is particularly pressing in the light of the government’s commitment to ratify Kyoto in the short term.

Canada’s commitment to Kyoto, which we support, requires a major rethink of how we transport goods and people in this country. Moreover, the Kyoto question is largely moot if we extend the planning horizon to 25 years, because the world economy is running out of cheap oil. The resulting change in relative prices of modal travel options will favour those modes which have the highest fuel efficiency. The bus mode will inevitably become increasingly important to passenger transportation as a result.

[English]

While my personal commitment to, and passion for, the bus policy issues before this committee has only been touched upon, time prevents me from monopolizing the committee’s attention. In closing, I would like to summarize our views.

The policy question surrounding economic bus regulation cannot be addressed in isolation. An informed decision in this regard can only be made within the context of an overall strategic plan for passenger travel in this country, both local and intercity, and for all modes, not just for the bus mode. Moreover, any such strategic framework cannot be effectively established until fundamental research has informed the process.

In the case of the bus industry, we specifically believe that the federal government has not yet done the necessary background research. Transport Canada’s suggestion to this committee that economic bus deregulation may be the preferred course because of an ongoing passenger decline and because of supposed regulatory fragmentation is not borne out by the facts. It is our strong view that they still have not properly researched the implications of a bus deregulation policy.

À la lumière de l’expérience canadienne de déréglementation dans le secteur du transport aérien au sein de marchés beaucoup plus importants, nous ne devrions pas être surpris par une telle déclaration. Étant donné le résultat «un trajet d’autobus — un transporteur» suivant la déréglementation de l’autocar aux États-Unis et au Royaume-Uni, pourquoi en serait-il autrement dans nos plus petits marchés au Canada? Dans l’ensemble, la déréglementation économique de l’industrie de l’autocar au Canada signifierait que le régime actuel de fournisseurs de services — faisant l’objet d’examen par les régies provinciales — serait remplacé par un régime de monopoles non réglementés, qui ne seraient plus assujettis à un contrôle réglementaire, mais parfois perturbés par de nouveaux exploitants tentant de pénétrer le marché et qui se solderaient invariablement par un échec en raison de la dominance du marché des autocaristes titulaires.

Ce besoin urgent de mettre au point une stratégie nationale du transport des personnes, fondée sur une recherche solide et valable, est d’autant plus pressant que le gouvernement du Canada s’est engagé à signer le Protocole de Kyoto à court terme.

L’engagement du Canada envers Kyoto, que nous appuyons d’ailleurs, nous interpelle à repenser notre façon de transporter marchandises et passagers à la échelle du pays. La question de Kyoto ne revêt aucun intérêt pratique si nous prolongeons l’échéancier à 25 ans, puisque l’économie mondiale n’aura probablement plus accès au pétrole à prix économique. Les modes de transport ayant le plus haut rendement énergétique seront favorisés lors des changements qui seront apportés à la tarification relative et aux options offertes au voyageur. Par conséquent, le mode de transport par autocar deviendra de plus en plus l’incontournable pour le transport des passagers.

[Traduction]

Je pourrais vous parler beaucoup plus abondamment des enjeux de la politique de transport par autocar, qui suscitent chez moi une véritable passion. Malheureusement, les contraintes de temps ne me permettent pas de monopoliser vos délibérations. Avant de conclure, j’aimerais vous résumer notre point de vue.

La question entourant la réglementation économique du transport par autocar ne peut être étudiée en vase clos. Une décision éclairée ne peut être prise que dans le contexte d’un plan stratégique global du transport de passagers à l’échelle du pays — tant du point de vue local qu’interurbain — et ce, pour tous les modes de transport. Qui plus est, un pareil plan stratégique ne peut être mis à exécution de manière efficace s’il n’existe pas de recherche fondamentale pour guider le processus.

Dans le cas de l’industrie du transport par autocar, nous sommes justement d’avis que le gouvernement fédéral n’a pas encore effectué la recherche de base. La suggestion faite à votre comité par Transports Canada voulant que la déréglementation économique de l’industrie de l’autobus soit peut-être la bonne voie à suivre en raison du déclin soutenu de l’achalandage et de la prétendue fragmentation économique n’est pas confirmée par les faits. Nous avons la profonde conviction qu’on n’a pas encore effectué de recherche convenable sur les répercussions d’une politique de déréglementation du transport par autocar.

While your committee can offer guidance in this regard, with all the respect that we have for you, we do not believe that you have had either sufficient time or sufficient resources to fully correct this research deficiency. Indeed, we do not believe that it is, or should be, your job to do this basic homework.

Presuming that this research gap is eventually corrected, that a coherent strategic framework is established for all passenger modes, and further presuming that federal resolve in support of bus deregulation then still remains undiminished, Orléans is quite prepared to compete under a deregulated framework. That being said, we offer three cautionary notes: One, the bus safety framework must be upgraded prior to any bus deregulation; second, government must publicly decide either to abandon small town Canada, or it must put into place a program of direct subsidies to ensure continuing service to communities on unprofitable routes before any bus deregulation can occur; third, after bus deregulation, government must be prepared to accept the reality that almost all bus routes in Canada will only be served by a single bus carrier, and that instances of ongoing competition in scheduled bus passenger markets will be rare.

On this note, I would like to thank you for your kind attention, and now invite your questions, if you have any.

The Chairman: Of course, we have questions.

Senator Graham: Thank you for your presentation. I thought it was very important, very enlightened and well thought out. I congratulate you on that. You have raised many points that should be of interest, not just to people who live and work in that part of the country but to people who live and work all over the country and who may face similar conditions.

I am interested in the profitable/non-profitable routes. You call them uneconomic. Do you carry on service in the uneconomic routes because that is part of your licence, or is it in the hope that things will get better, or do you do it out of a sense of duty or to keep out competition, or a combination of all of those things?

Mr. Langis: My answer would be a combination of all those. This being said, I operate essentially in the Province of Quebec, except one small link that crosses into New Brunswick on a daily basis. Therefore, the most important set of regulations comes from Quebec, in our case.

Essentially, the regulations set different elements that we must follow. It is not openly said that I have to serve a non-profitable route within my permits. I have some permits, for example, between Montreal and Quebec. I have other permits between Montreal and Three Rivers. In fact, the permits are on the different segments of routes. It is by linking all of those permits together that we can create a network.

Bien que votre comité soit en mesure d'offrir des conseils à cet égard, sauf votre respect, nous ne croyons pas que vous ayez le temps ou les ressources voulus pour faire ce genre de travaux de recherche. En fait, nous ne croyons pas qu'il vous appartienne de le faire.

En supposant que cette recherche est effectuée, qu'un cadre stratégique cohérent est mis en place pour tous les modes de transport et que le gouvernement fédéral maintient son intention de déréglementer l'industrie de l'autocar, Orléans Express sera prête à affronter la concurrence dans un contexte déréglementé. Cela étant dit, nous aimerions cependant faire trois mises en garde: avant de décréter une quelconque déréglementation de l'industrie de l'autocar, il faut à priori mettre à jour les normes de sécurité s'y appliquant. Ensuite, avant d'enclencher le processus de déréglementation de l'industrie, soit que le gouvernement annonce publiquement que les petites localités canadiennes n'auront plus accès au transport par autocar, soit qu'il mette en vigueur un programme de subventions — pour assurer la continuité des liaisons non rentables. Enfin, une fois la déréglementation en place, le gouvernement doit être prêt à accepter le fait qu'un seul autocariste assurera la majorité des liaisons au Canada et qu'il y aura très peu de concurrence dans les marchés des services réguliers de transport par autocar.

Je tiens à vous remercier de votre bienveillante attention et je demeure à votre disposition, si vous avez des questions à me poser.

La présidente: Bien sûr que nous avons des questions!

Le sénateur Graham: Je vous remercie de votre exposé. Je l'ai trouvé fort utile, très instructif et bien réfléchi. Je vous en félicite. Vous avez soulevé plusieurs points dignes d'intérêt non seulement pour ceux qui vivent et travaillent dans cette région, mais également pour ceux qui vivent et travaillent partout ailleurs au pays et qui font peut-être face à des conditions analogues.

La question des trajets rentables et non rentables m'intéresse. Vous avez dit qu'ils n'étaient pas économiques. Maintenez-vous le service sur les trajets qui ne sont pas économiques parce que c'est une condition de votre permis ou est-ce dans l'espoir que la situation va s'améliorer, par sens du devoir, pour tenir à l'écart la concurrence, ou encore une combinaison de tous ces facteurs?

M. Langis: Je vous dirais qu'il s'agit d'une combinaison de tous ces facteurs. Cela étant dit, j'exploite un parc d'autocars essentiellement au Québec, sauf pour une petite liaison quotidienne au Nouveau-Brunswick. Par conséquent, la plus importante série de règlements que nous avons à respecter nous vient du Québec.

Essentiellement, le règlement prévoit divers éléments que nous devons respecter. Vous ne trouverez écrit nulle part que pour conserver mes permis, il faut que j'assure le service sur des trajets non rentables. J'ai des permis, par exemple, pour la liaison Montréal-Québec. J'en ai d'autres qui me permettent d'assurer la liaison entre Montréal et Trois-Rivières. En fait, les permis visent différents tronçons. C'est en reliant tous ces permis que nous pouvons créer un réseau.

However, there is a silent obligation by the transport commissions or the transport boards that says if a carrier decides to play a certain social role by serving some areas that are non-profitable in their system, we will give them a break on the most interesting routes. When you can create a network that is balanced between profitable and non-profitable routes and manage to be profitable at the end of the year, this is how the authority boards regulate the system.

In our case, it is not written. It could be an obligation in other provinces, but I am not the best person to answer your question elsewhere than in the Province of Quebec. However, in our case, it is not written down, black on white, except that there is a silent element that asks us — for example, if I want to remain alone between Montreal and Quebec City in serving this area, I have an obligation, in the government's eyes, to serve some markets that are unprofitable. If I do not do that, they will issue more competitive licences on the most profitable routes.

Senator Graham: Which government are we talking about?

Mr. Langis: In this case, I am talking about the Government of Quebec.

Senator Graham: Do you get your licence from the Government of Quebec?

Mr. Langis: Definitely.

Senator Graham: Are you regulated by the Government of Canada?

Mr. Langis: No. In terms of regulation, the regulation that applies is a provincial regulation. The federal government transferred its jurisdiction to the provinces in the 1950s, following the *Winner* case, which was a case in the trucking industry.

Senator Graham: That raises the question of the role of the Government of Canada in this committee, and in all of this.

Mr. Langis: As the Government of Canada has conceded — and I want to choose the right word here. It has not given away the jurisdiction; it has let the provinces apply their jurisdiction on the territory on its behalf to avoid federal-provincial problems and discussions. However, they still have jurisdiction on all interprovincial movements. It is elementary here because all of our companies, although we operate on an intercity basis in the territory of only one province, we all also operate charter operations. Under our charter operations, we cross provincial and territorial boundaries on a regular basis.

We are all federal by definition, if you want, but the regulation that applies to our permits is provincial.

Senator Graham: I just wanted you to clarify that point.

Senator LaPierre: Did you say you had a little line in New Brunswick?

Toutefois, les commissions de transport imposent une obligation muette, en ce sens que si un transporteur décide d'assumer un certain rôle social en desservant les parties de son réseau qui ne sont pas rentables, nous lui donnerons accès aux itinéraires les plus intéressants. Il faut maintenir un équilibre du service entre les trajets rentables et ceux qui ne le sont pas tout en affichant un profit à la fin de l'exercice. Voilà comment les instances voient la réglementation du réseau.

Dans notre cas, il n'y a rien d'écrit. Il se peut que ce soit une obligation dans d'autres provinces, mais je ne suis pas le mieux placé pour vous parler de ce qui se passe à l'extérieur du Québec. Vous ne trouverez cette obligation écrite nulle part, mais elle existe bel et bien — par exemple, si je veux être le seul à desservir le secteur entre Montréal et Québec, j'ai l'obligation, aux yeux du gouvernement, d'assurer des liaisons qui ne sont pas rentables. Si je ne le fais pas, le gouvernement émettra des permis à des exploitants plus compétitifs pour les itinéraires les plus rentables.

Le sénateur Graham: De quel gouvernement est-il question?

M. Langis: Dans le cas qui nous occupe, je parle du gouvernement du Québec.

Le sénateur Graham: Votre permis vous est-il délivré par le gouvernement du Québec?

M. Langis: Oui.

Le sénateur Graham: Êtes-vous soumis à un règlement du gouvernement du Canada?

M. Langis: Non. Pour ce qui est de la réglementation, il s'agit d'une réglementation provinciale. Le gouvernement fédéral a cédé cette compétence aux provinces durant les années 50, après l'affaire *Winner*, qui mettait en cause l'industrie du camionnage.

Le sénateur Graham: Voilà qui porte à s'interroger sur le rôle du gouvernement du Canada dans toute cette question.

M. Langis: Comme le gouvernement du Canada a cédé — et je tiens à bien peser mes mots — il n'a pas cédé la compétence, il a plutôt laissé les provinces exercer la leur sur le territoire en son nom afin d'éviter des litiges et des affrontements fédéraux-provinciaux. Toutefois, il maintient sa compétence sur tout le transport interprovincial. C'est élémentaire parce que toutes nos entreprises, bien que nous assurions un transport interurbain sur le territoire d'une seule province, font aussi du transport nolisé. Or, nos autocars nolisés franchissent régulièrement les frontières provinciales et territoriales.

Par définition, si vous préférez, nous sommes tous soumis à une réglementation fédérale, mais celle qui s'applique à nos permis est de compétence provinciale.

Le sénateur Graham: Je tenais simplement à ce que vous m'éclairciez ce point.

Le sénateur LaPierre: Avez-vous dit que vous assuriez une petite liaison au Nouveau-Brunswick?

Mr. Langis: In fact, it is not a line. We go to the Gaspé on a regular basis on this side of the peninsula, and cross the bridge in Campbellton to serve Campbellton as well. We interconnect with SMT and Acadian bus lines, which serve the Maritimes. We have an interconnecting point, as we have one in Rivière-du-Loup.

Senator LaPierre: Are you not subject to New Brunswick regulations to cross the bridge?

Mr. Langis: In order to cross the bridge, I need a New Brunswick authority, even though I probably travel only one kilometre into New Brunswick.

Senator LaPierre: They have to give you a licence?

Mr. Langis: Yes.

Senator Eyton: I have an observation, really. In your excellent presentation, you asked for a chance to obtain more honest, accurate and representative research, so that we can understand the overall transportation problems and the various ways in which people can be transported from point A to point B.

Then, your three conclusions at the end were all bus or intercity bus-centric. You ask for an upgraded safety framework, which I presume is because you have new buses and you have met the highest standards.

You say small towns will require some sort of subsidy in the bus world, or else service would simply stop. You also note that, in that deregulated world, the competition would, in fact, evaporate, and you would be left with only large bus companies. All of those are bus-centric solutions, although you have asked for an overall view.

Mr. Langis: We would like to know what, in the point of view of the government, the role of the bus industry is within the global transportation system of passengers in Canada. We have never done any strategic planning over our passenger transportation system in Canada. We have knit together some elements based on the development of the bus industry, passenger rail and air transportation. We did things for planes and for the trains, but we did not do very much for buses, although those buses carry more people domestically than trains and planes put together.

Senator Eyton: That is the direction I was headed in.

Mr. Langis: We only have a short portion of a map within Canada here, but if you look at Canada as a whole and the number of airports that we have, you have roughly 30 or 35 airports that are being served by the commercial lines in Canada. You have about 300 points being served by passenger rail and you have 3,000 points being served by the bus industry. The flexibility of the bus allows it to go everywhere where there is a road system.

M. Langis: En fait, il ne s'agit pas d'une liaison. Nous nous rendons à Gaspé régulièrement, de ce côté-ci de la péninsule, et nous traversons le pont à Campbellton pour desservir cette ville. Nous assurons une interconnexion avec SMT et les autocaristes acadiens qui font le transport dans les Maritimes. Nous y avons un point d'interconnexion, tout comme à Rivière-du-Loup.

Le sénateur LaPierre: N'êtes-vous pas soumis à un règlement du Nouveau-Brunswick si vous traversez le pont?

M. Langis: Pour pouvoir traverser le pont, j'ai besoin de l'autorisation du Nouveau-Brunswick, même si je n'y roule probablement qu'un seul kilomètre.

Le sénateur LaPierre: La province vous accorde un permis?

M. Langis: Oui.

Le sénateur Eyton: J'ai en réalité une observation à faire, plutôt qu'une question à poser. Dans votre excellent exposé, vous avez demandé que l'on attende d'avoir en main des études plus honnêtes, précises et représentatives, de manière à pouvoir comprendre les problèmes de transport en général et les diverses façons de transporter des passagers du point A au point B.

Ensuite, vos trois conclusions étaient toutes axées sur les autobus ou sur les autocars. Vous avez réclamé des normes de sécurité améliorées, probablement parce que vous avez de nouveaux véhicules et que vous répondez aux normes les plus élevées.

Vous dites que la desserte des petites localités exigera une forme de subvention quelconque sur le plan du transport par autocar, sans quoi le service cessera tout simplement. Vous faites aussi remarquer que, dans un monde déréglementé, la concurrence s'évaporerait en fait et qu'il ne resterait plus que les grands autocaristes. Ce sont toutes là des solutions axées sur les autocars, bien que vous ayez demandé au comité d'avoir une vue globale.

M. Langis: Nous aimerions savoir ce que le gouvernement conçoit comme étant le rôle de l'industrie du transport par autocar dans le réseau global de transport de passagers au Canada. Le transport de passagers n'a jamais fait l'objet d'une planification stratégique au Canada. Ce sont plutôt des éléments réunis ici et là, au fil de l'évolution de l'industrie du transport par autocar, par chemin de fer et par air. Nous avons pris des mesures en faveur du transport aérien et du transport ferroviaire, mais nous n'avons pas fait grand-chose pour le transport par autocar, bien que ces véhicules transportent plus de passagers au pays que tous les trains et les avions réunis.

Le sénateur Eyton: C'est là où je voulais en venir.

M. Langis: Nous n'avons ici qu'une petite partie de la carte du Canada, mais si vous examinez l'ensemble du Canada et le nombre d'aéroports dont il dispose, vous en dénombrez à peu près 30 à 35 qui sont desservis par les lignes commerciales. Vous dénombrez 300 points environ de service de transport de passagers par chemin de fer et 3 000, pour l'industrie de l'autocar. La souplesse offerte par ce moyen de transport lui permet de se rendre partout où il y a une route.

Communities that are not served by rail or air, as well as people who cannot afford to take a plane or a train, normally use the bus as being the most economical mode of transportation.

We cannot put too much pressure on the bus system, which already needs to cross-subsidize the lower density segments of the system in order to provide services. We still need those high-volume corridors in order to generate enough revenues to keep the whole system in place. The moment you deregulate, everyone will run into that corridor. You will have about five or six times more buses between Quebec and Windsor, but you will not have six times more buses going down between Rimouski and Gaspé. There are not enough people on that route, anyway. There is already plenty of space in our bus to carry three times more people on a daily basis.

You will find that out elsewhere on the network. What will happen is that those people who serve the unprofitable routes under a deregulated system will leave those routes behind and concentrate their efforts where the big markets are located. For a very short while, some people may try to serve those secondary or tertiary markets, but they will not do it for very long because we know for sure that there is no money to be made there. What will happen is that they will start with a bus, and instead of having it for an average of eight years, they might go 12 years or 15 years with the same bus. If you do not provide a good service to people who are used to getting a better service now, they will try to find an alternative solution to move themselves. The car will probably be the solution, and if they do that, I do not think we will meet the Kyoto objectives that we are trying to set.

Senator Eyton: As a supplementary to that, so that I may understand better, I think I understand the difficulty of servicing small centres and small traffic.

Mr. Langis: There is no magic.

Senator Eyton: That is a problem, and it has to be addressed one way or another. I would like to pin this down, and the best way I can represent it to you is in this fashion: I am in Montreal, and I want to get to Quebec City. That route is highly embedded, and I do have some real choices there. Can you help me in making that decision? I am talking about cost, convenience and travel time. I would like to look at air. I presume that the options are air, train or bus.

Mr. Langis: Or car.

Senator Eyton: Let us assume I do not have a car, and will be paying someone to move me. How does that stack up? What are the relative costs and convenience of bus versus train versus plane?

Mr. Langis: In terms of cost, flying would cost you approximately \$250 or \$260 to go from Montreal to Quebec direct. I do not have the right prices with me, but rail would

Les localités qui ne sont pas desservies par les chemins de fer ou les lignes aériennes, de même que les passagers qui ne peuvent pas se payer un billet d'avion ou de train, ont habituellement recours à l'autocar, qui est le moyen de transport le plus économique.

Il ne faut pas mettre trop de pression sur le réseau de transport par autocar qui a déjà besoin d'interfinancer les tronçons les moins achalandés du réseau pour offrir les services. Nous continuons d'avoir besoin des couloirs à forts volumes pour financer le maintien du reste du réseau. La minute que vous déréglementerez, tous se ruent vers ces couloirs. Il y aura alors de cinq à six fois environ plus d'autobus circulant entre Québec et Windsor. Par contre, il ne faudrait pas s'attendre à ce qu'il y en ait six fois plus effectuant la liaison entre Rimouski et Gaspé. Il n'y a pas suffisamment de passagers sur ce parcours, de toute façon. Déjà, nos autocars peuvent transporter trois fois plus de passagers qu'ils ne le font chaque jour.

Vous constaterez le même phénomène ailleurs dans le réseau. Ceux qui assurent le transport sur les itinéraires non rentables, si le réseau est déréglementé, délaisseront ces itinéraires et se concentreront sur ceux où se trouvent les grands marchés. Pendant une très courte période, certains tenteront peut-être de servir ces marchés secondaires ou tertiaires, mais ils ne le feront pas très longtemps parce que nous savons qu'il n'y a pas d'argent à faire là. Le petit exploitant acquerra donc un seul véhicule et, plutôt que de l'exploiter pour huit ans en moyenne, il le fera peut-être pour 12 ou 15 ans. Si vous n'assurez pas un service de qualité à ceux qui y sont habitués actuellement, ils chercheront une autre solution. Ils opteront probablement pour l'automobile et, s'ils le font, je ne crois pas que nous allons atteindre les objectifs que tente de fixer le plan de Kyoto.

Le sénateur Eyton: En tant que question supplémentaire, de manière à mieux comprendre, j'aimerais savoir à quel point il est difficile d'offrir des services à de petits centres et sur des itinéraires peu achalandés.

M. Langis: Il n'y a pas de solution magique.

Le sénateur Eyton: C'est effectivement un problème, et il faut le régler d'une manière ou d'une autre. J'aimerais que nous le fassions, et la meilleure façon d'illustrer mon propos est de supposer que je suis à Montréal et que je veux me rendre à Québec. Cet itinéraire est très intégré, de sorte que je dispose de véritables choix. Pouvez-vous m'aider à prendre la décision? Je parle de coûts, de commodité et de temps de déplacement. J'aimerais tenir compte de la possibilité de voyager par avion. Je suppose que les options sont par avion, par chemin de fer ou par autocar.

M. Langis: Ou encore par automobile.

Le sénateur Eyton: Supposons que je n'ai pas d'auto et que je paierai un transporteur pour me transporter là où je veux aller. Comment fait-on? Quels sont les coûts relatifs et la commodité de l'autocar par rapport au train ou à l'avion?

M. Langis: Pour ce qui est du coût, un billet d'avion pour aller directement de Montréal à Québec vous coûtera entre 250 \$ et 260 \$ environ. Je n'ai pas tous les prix ici, mais le billet de train

probably cost you around \$60, and the bus would cost you \$37. That is a one-way trip. If you decide to make a return trip, the price is not doubled. The price would be in the range of \$54 return.

Senator Graham: Was the price you quoted Senator Eyton for air travel one way?

Mr. Langis: Yes.

Senator Eyton: The train would be two trains per day or something. May I assume the bus would give me more choice?

Mr. Langis: The train will offer you four daily departures in each direction for a total of eight. We offer a minimum of 18 departures daily in each direction, but the average shows us that we make it about 25 times in each direction daily for a total of 50, compared to the air routes, which are about 16 times daily. In fact, that is eight times daily in each direction, for a total of 16.

Senator Eyton: Even at the rates you have talked about for bus fare, you say that those are profitable routes. Do you make money on those routes?

Mr. Langis: Definitely.

Senator Eyton: Beyond that, on the train example, they do not, in fact, make money. Do they not require a mass system subsidy?

Mr. Langis: Based on the information that I have for the routes between Montreal and Quebec, the train makes not even 45 per cent of its costs from selling tickets. They need the rest in subsidies in order to maintain the system in place.

Senator Eyton: What would be the experience in the air segment? Do you know enough to comment?

Mr. Langis: I do not know whether or not flying that route is profitable for Air Canada, for example.

I believe that for a segment like Montreal-Quebec, they would not operate it with jet engines. They operate it with smaller planes. It is most likely a profitable route for them.

Senator Callbeck: Thank you very much for your presentation. On page 2, you talk about profitable and non-profitable routes. Do you know whether some of these routes that are now unprofitable were profitable at one time?

Mr. Langis: Profitable and non-profitable?

Senator Callbeck: Yes. Are there some routes that were profitable five years ago but that are not profitable today?

Mr. Langis: No. If we compare it to five years ago, there was a route going from Montreal into the heart of the Prime Minister's riding in Shawinigan and Grand-Mère. That was an excellent route at the time, because we used to cut across in order to make a quick trip on Fridays and Sundays. For some reason, ridership on that route started to decline, a fact that we attributed to the diminution in the number of young people going to universities and colleges. In the baby boom years, it was an excellent route.

vous coûterait probablement 60 \$, et le billet d'autocar, 37 \$. C'est pour un aller simple. Si vous décidez de faire un aller-retour, le prix ne double pas. Il oscille aux alentours de 54 \$.

Le sénateur Graham: Le prix que vous avez donné au sénateur Eyton pour un billet d'avion était-il pour un aller simple?

M. Langis: Oui.

Le sénateur Eyton: Il n'y aurait que deux trains par jour à peu près. Puis-je supposer que l'autocar m'offrirait plus de choix?

M. Langis: Le train vous offrira quatre départs quotidiens dans chaque direction, ce qui donne un total de huit. Nous offrons un minimum de 18 départs chaque jour dans chaque direction, mais si je me fie à la moyenne, nous effectuons le voyage 25 fois environ dans chaque direction tous les jours, pour un total de 50 trajets, comparativement à l'avion, qui ne vous offre que 16 liaisons chaque jour environ. En fait, il n'offre que huit liaisons quotidiennes dans chaque direction, ce qui donne un total de 16.

Le sénateur Eyton: Même au tarif que vous nous avez fourni pour le transport en autocar, vous dites que ces itinéraires sont rentables. Ces itinéraires vous rapportent-ils de l'argent?

M. Langis: Je vous l'assure.

Le sénateur Eyton: Par contre, le trajet par train ne rapporte pas, en fait, d'argent au chemin de fer. N'a-t-il pas besoin d'une subvention du transport en commun?

M. Langis: D'après l'information dont je dispose pour les liaisons Montréal-Québec, la vente de billets de train ne permet même pas de récupérer 45 p. 100 du coût. Le reste vient de subventions qui permettent de maintenir le réseau en place.

Le sénateur Eyton: Qu'en serait-il du transport aérien? En savez-vous suffisamment pour commenter cette situation?

M. Langis: J'ignore si cette liaison est profitable pour Air Canada, par exemple.

Pour une liaison comme Montréal-Québec, je ne crois pas qu'ils utiliseraient des moteurs à réaction. Ils se contenteraient d'avions plus petits. Il s'agit-là fort probablement d'une liaison rentable.

Le sénateur Callbeck: Je vous remercie beaucoup de votre exposé. A la page 2, vous parlez de trajets rentables et non rentables. Savez-vous si certains de ces trajets actuellement non rentables ont déjà été rentables?

M. Langis: Rentables, puis non rentables?

Le sénateur Callbeck: Oui. Y a-t-il des trajets qui étaient rentables il y a cinq ans et qui ne le sont plus?

M. Langis: Non. Si nous comparons la situation actuelle à celle qui régnait il y a cinq ans, il existait entre autres un trajet reliant Montréal au coeur de la circonscription du premier ministre, c'est-à-dire à Shawinigan et à Grand-Mère. C'était un excellent trajet à l'époque, parce que nous avions l'habitude de nous faire un petit détour les vendredis et dimanches. Pour une raison quelconque, l'achalandage s'est mis à baisser, un fait que nous avons attribué à la diminution du nombre de jeunes qui vont à

Nowadays, it is a non-profitable route. However, it was more than five years ago that that happened. It probably happened about 12 years ago.

The rest of the routes are essentially always the same. We live with demography. One of the main factors that we live with is a dense and not-so-dense centre of population. Therefore, Montreal-Quebec is one of the biggest revenue-generating bus routes in Canada because you have, on one end, the capital and at the other end the economic centre. You will find the same between Montreal and Ottawa, and Edmonton-Calgary are like that as well.

However, I would refer you to Rimouski, which is a community that we serve on a regular basis with at least two trips eastbound and two trips westbound. We travel over 1,500 kilometres on a daily basis on that route. We lose between \$800,000 to \$1 million on a yearly basis in operating to the Gaspé. Those passengers usually travel long-haul trips, as they want to go not only to Rimouski but also to Quebec City and Montreal. Those passengers, to a certain extent, will feed the rest of the system.

If we decide to cut the route off in Rimouski, someone might be interested in operating the system, but at different hours than we do. Interconnecting will not be as great as it is now. Someone may have to wait four or five hours before taking another bus. Right now, it is the same bus that leaves Gaspé that will go to Quebec City, or even to Montreal. It is always the same bus. We just change drivers on the route to make sure we have a transparent, steady system.

Senator Callbeck: Your scheduled ridership has grown 30 per cent in the last five years, so it must have had tremendous increases down around Quebec.

Mr. Langis: In 1994 we brought in our policy of not having a bus that is more than five years old in our fleet. We developed a program of renewing our bus fleet on a steady basis. For example, we have one new bus coming in every month and the oldest one going out. We change at least 12 buses a year under that system.

By having new buses, as well as putting more comfortable seats, tables and electricity into them, we have realized that people are using the bus more frequently. There is not necessarily more people using the bus, but they use it more frequently. That is where we have realized our passenger increases.

Senator Callbeck: You offered three cautionary notes at the end of your presentation, and number one was that the bus safety framework must be upgraded prior to any bus deregulation. Are the provisions in the National Safety Code not adequate, as they currently exist?

l'université et au collège. Durant les années du baby-boom, c'était un excellent trajet. Aujourd'hui, il est non rentable. Cependant, le phénomène date de plus de cinq ans. Il est probablement survenu il y a 12 ans environ.

Le reste des trajets est à peu près le même. Nous suivons les variations démographiques. Un des principaux facteurs avec lesquels nous devons composer est l'existence de centres de population densément peuplés et d'autres centres moins densément peuplés. Par conséquent, le trajet Montréal-Québec est un des plus profitables au Canada parce que vous avez, à un bout, la capitale et à l'autre, le centre économique. Vous constaterez le même phénomène pour la liaison Montréal-Ottawa et Edmonton-Calgary.

J'aimerais par contre que nous parlions de Rimouski, une collectivité où nous assurons une liaison régulière en offrant au moins deux trajets à destination de l'est et deux à destination de l'ouest. Nous parcourons plus de 1 500 kilomètres chaque jour sur ce trajet. Nous perdons entre 800 000 et 1 million de dollars chaque année pour assurer le transport à Gaspé. Ces passagers font habituellement des voyages sur de longues distances, parce qu'ils veulent se rendre non seulement à Rimouski, mais également à Québec et à Montréal. Ces passagers, dans une certaine mesure, alimentent le reste du réseau.

Si nous décidons de ne plus offrir le trajet à Rimouski, quelqu'un s'intéressera peut-être à exploiter le réseau, mais à des heures différentes des nôtres. L'interconnexion ne se fera pas aussi bien qu'elle se fait actuellement. Il se peut qu'il faille attendre entre quatre et cinq heures avant de prendre l'autocar suivant. Pour l'instant, le même autocar quitte Gaspé et se rend à Québec, voire à Montréal. C'est toujours le même autocar. Nous changeons simplement de chauffeur en chemin pour faire en sorte d'offrir un service stable et transparent.

Le sénateur Callbeck: Le nombre des passagers utilisant des liaisons régulières a augmenté de 30 p. 100 au cours des cinq dernières années. Il a donc dû augmenter énormément aux environs de Québec.

M. Langis: En 1994, nous avons adopté comme principe de ne pas conserver un autocar plus de cinq ans. Nous nous sommes dotés d'un programme de renouvellement constant de notre parc. Par exemple, un nouvel autocar est livré chaque mois et nous nous débarrassons du vieux. En vertu de cette politique, nous remplaçons au moins 12 autocars par année.

En offrant de nouveaux autocars, de même que des sièges plus confortables, des tables et des prises électriques, nous nous sommes rendu compte que les gens utilisaient l'autocar plus souvent. Cela ne signifie pas forcément que plus de personnes utilisent l'autobus, mais qu'elles l'utilisent plus fréquemment. Voilà comment nous avons réussi à accroître le nombre de nos passagers.

Le sénateur Callbeck: Vous avez fait trois mises en garde à la fin de votre exposé. La première était qu'il fallait améliorer les normes de sécurité des autocars avant d'en déréglementer le transport. Les dispositions actuelles du Code national de sécurité ne sont-elles pas suffisantes?

Mr. Langis: It could be better at different levels. The National Safety Code is not necessarily applied in the same way in each of the provinces. We do not have a standardized manner in which to apply the National Safety Code from one province to another. At the federal level, if we wish to move forward in order to deregulate the industry, we would need a standard system. For example, in New Brunswick or in P.E.I. we would need to have the same standards that we find in Ontario or in Alberta.

Senator Callbeck: You want it to be the same all across Canada?

Mr. Langis: We need that. In a deregulation situation, you will see people coming from everywhere, trying to get into those big markets.

Senator Callbeck: If we had deregulation and there was a program to subsidize the rural areas, then would you be happy? Your overriding concern is that there is not enough research into this aspect.

Mr. Langis: It is not a question of being happy or not being happy. I am very happy today. I will be very happy tomorrow. It has nothing to do with that.

Even though private operators are operating our industry, it is still a public service that we give. We can do it better than any public organization, because we control salaries and productivity better. It is better to let private operators manage this type of operation in order to keep the prices down, which benefits the public.

If we want a system that functions in an orderly manner throughout Canada, and if we want to change the economic system that we live in right now, I believe that we need to analyze the impact that deregulation would have, mainly on those regions that cannot count on any other type of public mode of transportation other than the bus. If we do not do that, as a society we will not have done our job right. This is what we have been screaming about for years. We do not have a problem in changing the system. We have a problem in changing the system without taking time to analyze what the impact will be on Canadians who do not live in the corridor between Windsor and Quebec City. More than half of the Canadian population lives in that corridor, and all the rest live all over the place. That is the Canadian reality.

We can look at all the models we want through the U.K., through the U.S., or through any other European country. However, we do not demographically have the density of population that those countries have. Our reality is different. Instead of looking at what are neighbours have done, we need to develop a system that applies to our home. That is my personal opinion. We have not done that. We have not taken time to analyze it.

It is not the fault of the minister or the department. It is the fault of changing governments on a regular basis. Directions change, and that is normal. However, we never have the time to do the job correctly.

M. Langis: Elles pourraient être meilleures, à différents niveaux. Le Code national de sécurité ne s'applique pas forcément de la même façon dans chaque province. Il n'y a pas de méthode uniformisée d'application du Code national de sécurité d'une province à l'autre. Au niveau fédéral, si l'on souhaite aller de l'avant et déréglementer l'industrie, il faudrait au départ uniformiser le système. Par exemple, au Nouveau-Brunswick ou à l'Île-du-Prince-Édouard, il faudrait que l'on retrouve les mêmes normes qu'en Ontario ou en Alberta.

Le sénateur Callbeck: Vous aimeriez qu'elles soient les mêmes partout au Canada?

M. Langis: C'est essentiel. Si l'industrie est déréglementée, il y aura des gens qui viendront de partout pour essayer de pénétrer ces grands marchés.

Le sénateur Callbeck: Si l'industrie était déréglementée et qu'il existait un programme de subvention du service en région rurale, seriez-vous heureux? Votre principale préoccupation est que cet aspect n'a pas fait l'objet de suffisamment de recherche.

M. Langis: La question n'est pas de savoir si je serais heureux ou malheureux. Je suis déjà très heureux et je le serai encore demain. Cela n'a rien à voir.

Bien que notre industrie se compose d'exploitants privés, elle demeure un service public. Nous pouvons le faire mieux que tout organisme public, parce que nous contrôlons mieux les salaires et la productivité. Il vaut mieux laisser aux exploitants privés la gestion de ce genre de service pour maintenir à un niveau bas les prix, ce qui est avantageux pour le public.

Si nous voulons un système qui fonctionne de façon ordonnée dans l'ensemble du Canada, et si nous voulons modifier le système économique dans lequel nous vivons à l'heure actuelle, il nous faut analyser l'incidence qu'aurait la déréglementation, en particulier sur les régions qui ne peuvent compter sur aucun autre mode de transport public que l'autobus. À défaut de le faire, nous aurons failli à notre devoir en tant que société. C'est ce que nous réclamons à corps et à cri depuis des années. Nous ne sommes pas réfractaires à l'idée de modifier le système. Ce qui nous dérange, c'est qu'on veuille en changer sans prendre le temps d'analyser l'incidence que ces changements auront sur les Canadiens qui ne résident pas dans le couloir entre Windsor et la ville de Québec. Plus de la moitié de la population canadienne réside dans ce couloir, et le reste est disséminé un peu partout. C'est la réalité canadienne.

On peut examiner tous les modèles qu'on voudra au Royaume-Uni, aux États-Unis ou dans n'importe quel autre pays d'Europe, il n'en reste pas moins que sur le plan démographique, le Canada n'a pas la densité de population qu'ont ces pays. Notre réalité est différente. Au lieu de s'inspirer de ce que nos voisins ont fait, il nous faut mettre au point un système qui s'applique chez nous. C'est là mon opinion personnelle. Nous n'avons pas fait cet effort. Nous n'avons pas pris le temps d'effectuer une analyse convenable.

Ni le ministre ni le ministère ne sont à blâmer. C'est tout simplement que les gouvernements changent régulièrement et avec eux, les orientations, et c'est normal. Toutefois, nous n'avons jamais pris le temps de faire ce travail correctement.

Senator Callbeck: You mentioned the parcel business.

Mr. Langis: Yes.

Senator Callbeck: Is that increasing for you in the Gaspé area?

Mr. Langis: It is interesting that you ask that question. The business is steady. We are working right now to try to increase it, because we have many competitors going around us and trying to carry those parcels.

The parcel business is something that increases approximately 5 per cent a year throughout Canada. If you exclude Canada Post, it is about a \$4 billion business in Canada, increasing at a rate of 5 per cent on a yearly basis.

Senator LaPierre: Delivering parcels?

Mr. Langis: Yes.

Senator LaPierre: I am in the wrong job!

Mr. Langis: You would spend too much time at the door, speaking with people.

Senator LaPierre: I would lose money. I had better stay here.

Mr. Langis: That is not because you speak too much, but because you are too well-known.

Businesses do not keep big inventories when they operate in remote areas. The best example I can give is someone who has a BMW or a Mercedes car in Gaspé. No one will keep any spare parts for those models in their garages. Whenever something is needed, they will call Quebec City or Montreal, the part will be put on the bus and the next morning it is delivered. The big bundles of packages leave Montreal and Quebec City to go to the regions, and when we come back there are always fewer parcels, but it is a good portion of our revenues and if we did not have that, we would lose much more money in operating in the Gaspé Peninsula.

Senator Phalen: I wish to get back to something Senator Callbeck touched on. In your report you state that Transport Canada is incorrect in their statistics about bus ridership. We have been told by individuals from across the country that there has been a decrease in passenger ridership. The chart that I have here shows that in 1980 there were 32 million passengers using the bus service, and it bottomed out in 1993 to 10 million. Since that time, it has increased to something close to 15 million, and that is the period that you are talking about. However, there has been a definite decline in ridership over those years.

Mr. Langis: Based on the numbers given to you and the numbers gathered by the federal government through the years through Statistics Canada, we are saying that the federal government, after giving away its competency in the field of bus transportation, was less interested in following the right

Le sénateur Callbeck: Vous avez parlé du volet de la livraison des colis.

M. Langis: Oui.

Le sénateur Callbeck: Ce volet prend-il de l'expansion dans la région de Gaspé?

M. Langis: Il est intéressant que vous posiez cette question. Ce volet est stable. À l'heure actuelle, nous nous efforçons de l'accroître car nous avons de nombreux compétiteurs qui souhaitent nous court-circuiter et mettre la main sur le marché de la livraison des colis.

Le secteur du transport des colis accuse une hausse de 5 p. 100 par année environ dans l'ensemble du Canada. Si l'on exclut Postes Canada, c'est un secteur dont les revenus se chiffrent approximativement à 4 milliards de dollars au Canada et qui connaît une augmentation annuelle de 5 p. 100.

Le sénateur LaPierre: La livraison de colis?

M. Langis: Oui.

Le sénateur LaPierre: Je suis dans le mauvais secteur!

M. Langis: Vous passeriez trop de temps à la porte à discuter avec les gens.

Le sénateur LaPierre: Je perdrais de l'argent. Il est préférable que je reste ici.

M. Langis: Ce n'est pas parce que vous parlez trop, mais parce que vous êtes trop connu.

Les entreprises implantées dans des régions éloignées ne conservent pas des inventaires volumineux. Le meilleur exemple que je peux vous donner est le cas du propriétaire d'une BMW ou d'une Mercedes dans la région de Gaspé. Aucun garage ne garde en inventaire des pièces pour ces modèles. Lorsqu'ils ont besoin d'une pièce, ils appellent à Québec ou à Montréal, et la pièce sera expédiée par autobus et livrée le lendemain matin. Un volume impressionnant de colis quitte Montréal et Québec à destination des régions; au retour, il y en a toujours moins, mais cela représente une bonne partie de nos revenus et si nous n'avions pas cela, nous perdriions encore plus d'argent en desservant la péninsule de la Gaspésie.

Le sénateur Phalen: Je voudrais revenir sur un sujet abordé par le sénateur Callbeck. Dans votre rapport, vous affirmez que Transports Canada présente des statistiques erronées au sujet de l'achalandage des autobus. Partout au pays, des témoins nous ont dit avoir constaté une baisse de l'achalandage. Le graphique que j'ai sous les yeux montre qu'en 1980, 32 millions de passagers ont eu recours au service d'autobus. Le plancher a été atteint en 1993 avec 10 millions de voyageurs. Depuis lors, l'achalandage est remonté à près de 15 millions de passagers, et c'est de cette période dont vous parlez. Toutefois, il y a eu un déclin évident de l'achalandage pendant ces années-là.

M. Langis: Compte tenu des chiffres qui vous ont été fournis et des données recueillis au fil des ans par le gouvernement fédéral par l'entremise de Statistique Canada, nous sommes d'avis qu'après avoir cédé sa compétence dans le domaine du transport par autobus, le gouvernement fédéral n'a guère fait

information. What happened is that today we carry five times more passengers than we did in the 1970s, but things have changed. People left the regions; they left the Maritimes, the Gaspé, and went to Toronto, Montreal, Quebec City, Ottawa, and other big centres. I will give you the Quebec example.

In Montreal, some 15 years ago, you could take a bus and go from Saint-Hyacinthe, which is located between Drummondville and Montreal. You could take an intercity bus from Saint-Hyacinthe to Montreal. You could take an intercity bus from Joliette to Montreal. You could take an intercity bus from Saint-Jérôme to Montreal. You could take an intercity bus from Rigaud to Montreal. Now, from Saint-Jérôme, from Rigaud, from Saint-Hyacinthe, from Joliette and all those places in between, you take a transit bus, because so many people have moved to the suburbs, thus creating new suburbs, and you have created a new reality in terms of transportation.

People who used to pay an intercity ticket to go from Saint-Jérôme to Montreal to work in the morning now buy a monthly pass with a private bus operator who operates it for one, two or three municipalities that got together and created a new transit system to go from Saint-Jérôme and Saint-Thérèse to Montreal and come back every evening.

These passengers are now reported, and have been reported for the past 10, 12 years, as urban passengers. They were intercity passengers and they are still carried by private companies that operate their business under contract with the different municipalities that they work with. Only in the Montreal area do you find about 12 or 13 organizations of that type, through which, for example, two or three municipalities got together and created their own transportation system between the city and the suburbs.

That type of example exists in Montreal, but it also happens in Toronto. Toronto is probably a greater example. The GO buses, for Government of Ontario, now operate on routes that have always been covered by private companies in the past. Now, if you want to go from Toronto to Hamilton, I believe you take a GO bus. You do not take a Greyhound bus. Many passengers are being carried by those buses on a daily basis, but they are reported as being urban passengers, transit system passengers, and no longer as intercity passengers.

Looking at all the numbers, and taking into account all those changes, we went from 30 million passengers in the early 1980s to probably about 100 million passengers today. That, again, would need to be researched properly.

Senator Phalen: You talk about vans, 15-passenger vans, and you do not think that they are an option. In Nova Scotia there is a situation where they are using seven-passenger vans. They are

d'efforts pour suivre de près l'évolution de l'information. En fait, à l'heure actuelle, nous transportons cinq fois plus de passagers que dans les années 70, mais les choses ont changé. Les gens ont quitté les régions; ils ont quitté les Maritimes, la Gaspésie, et cetera. pour s'installer à Toronto, Montréal, Québec, Ottawa et dans d'autres grands centres. Je vais vous donner un exemple de la situation qui règne au Québec.

À Montréal, il y a une quinzaine d'années, il était possible de prendre l'autobus et de se rendre à Sainte-Hyacinthe, une localité située entre Drummondville et Montréal. On pouvait prendre un bus interurbain de Sainte-Hyacinthe à Montréal. On pouvait prendre un bus interurbain de Joliette à Montréal. On pouvait prendre un bus interurbain de Saint-Jérôme à Montréal. On pouvait prendre un bus interurbain de Rigaud à Montréal. Maintenant, à partir de Saint-Jérôme, de Rigaud, de Sainte-Hyacinthe, de Joliette et de toutes les localités sur ce trajet, il est possible de prendre un autobus urbain car bien des gens ont déménagé dans les banlieues, créant de nouvelles banlieues, et partant, une nouvelle réalité en matière de transport.

Les personnes qui avaient l'habitude de prendre un billet interurbain pour se rendre à leur travail à Montréal, à partir de Saint-Jérôme, s'achètent maintenant un laissez-passer mensuel auprès d'un exploitant d'autobus privé qui dessert trois ou quatre municipalités qui ont été réunies, créant ainsi un nouveau système de transport pour faire la navette quotidienne entre Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse et Montréal.

À l'heure actuelle, et depuis une douzaine d'années, ces passagers sont considérés comme des passagers urbains. C'était auparavant des passagers interurbains. Ils continuent d'être transportés par des sociétés privées sous contrat avec diverses municipalités. Rien que dans la région de Montréal il y a douze ou treize entreprises de ce genre qui assurent le transport pour deux ou trois municipalités qui se sont réunies et ont créé leur propre système de transport entre la ville et les banlieues.

Cette situation existe à Montréal, mais aussi à Toronto. D'ailleurs, l'exemple de Toronto est peut-être encore plus pertinent. Les autobus GO, financés par le gouvernement de l'Ontario, sont maintenant présents sur des trajets qui, dans le passé, ont toujours été desservis par des entreprises privées. Maintenant, je pense qu'il est possible de se rendre de Toronto à Hamilton par autobus GO. On ne prend pas un autobus Greyhound. De nombreux passagers sont transportés par ces autobus quotidiennement, mais on les classe dans la catégorie des passagers urbains, des utilisateurs du système urbain, et non plus comme des passagers interurbains.

Si l'on considère l'ensemble des chiffres et que l'on prend en compte tous ces changements, l'achalandage est passé de 30 millions de passagers au début des années 80 à quelques 100 millions à l'heure actuelle. Encore là, il faudrait faire des recherches appropriées.

Le sénateur Phalen: Vous avez parlé des fourgonnettes pouvant accueillir 15 passagers. D'après vous, ce n'est pas une option. En Nouvelle-Écosse, on se sert de fourgonnettes de sept passagers.

user friendly, picking up passengers at their doors, driving them to Halifax, which is about 260 miles away, and they charge each passenger about \$30.

Do you think that that type of a situation would work in these rural areas, as opposed to a 15-passenger van?

Mr. Langis: I do not know the situation in Nova Scotia well. If we want to increase the number of passengers who are being carried in a common way in order to meet our Kyoto obligations, if we start using seven-passenger vans in trying to attract passengers to a system, yes, you will fit those passengers who like to be with people they know to travel between, for example, Halifax and somewhere else in Nova Scotia that is not too far away. A seven-passenger van is not bad, but I can tell you that I operate in my tourist system 15-passenger vans. They are never as comfortable as a big bus, and it depends on where you are going. If you go just a few miles away, it is not bad, but a 15-passenger van or a seven-passenger van is a vehicle that can only make 200,000, 250,000 kilometres, after which you have major problems.

We put over 1.2 kilometres on our buses in five years. We put all those kilometres on the buses and after five years we still get a little more than 50 per cent of the purchase price of the equipment when we sell the used buses. That could never be done in our case because I know from experience with the 15-passenger vans, from the moment you hit about three years of operation, even within the city because they are essentially on the sightseeing business, after three years they all scream at me in order to change the vans because they are starting to have problems, although we have planned to change them only after five years. You never know when the small piece of equipment will be able to make the day or the job because you might have transmission problems, you might have all sorts of problems coming out after you reach a certain number of kilometres.

The same types of problems should occur on smaller pieces of equipment. I am not saying that it is non-convivial. It is probably much more convivial than a big bus, except I do not think you have any interconnecting agreement between those carriers. I do not believe there is any interlining agreement between those carriers, and every time someone has to change operators, they have to buy a new ticket. It is not something that is very user-friendly.

Senator Phalen: To continue along this line, in Alberta we were told that they were able to use large buses in rural areas because of their parcel service. That is what was financing it. Is that your experience?

Mr. Langis: In Alberta, they do that. In Alberta, they have gotten into agreements with communities where they operate smaller pieces of equipment in some places. Our experience is that with a bigger bus, you can generate more revenue on those less profitable routes in carrying those parcels, definitely.

Elles permettent un service convivial. Les passagers sont pris à leur domicile et conduits à Halifax, à une distance d'environ 200 milles, pour la somme de 30 \$ chacun.

Pensez-vous que cette solution pourrait être valable dans les régions rurales, par opposition à l'option de la fourgonnette de 15 passagers?

M. Langis: Je ne connais pas bien la situation en Nouvelle-Écosse. Si nous voulons augmenter le nombre de passagers utilisant le transport en commun pour respecter nos obligations aux termes de Kyoto, si nous commençons à mettre en service des fourgonnettes de sept passagers pour attirer des clients vers un système de transport en commun, fort bien. On réussira à aller chercher des passagers qui aiment bien voyager avec des personnes qu'ils connaissent pour se rendre, par exemple, de Halifax à une autre localité pas trop éloignée en Nouvelle-Écosse. Une fourgonnette de sept passagers, ce n'est pas mal, mais personnellement, dans mon volet touristique, j'ai recours à des fourgonnettes de 15 passagers. Ces dernières ne sont pas aussi confortables qu'un gros autobus, mais tout dépend de l'endroit où l'on va. Pour une courte distance, ce n'est pas mal, mais une fourgonnette, qu'elle accueille sept ou quinze passagers, peut uniquement parcourir 200 000 ou 250 000 kilomètres, après quoi, elle est sujette à des problèmes majeurs.

En cinq ans, nos autobus font plus de 1.2 kilomètres. Ils avalent tous ces kilomètres et après cinq ans, nous obtenons quand même un peu plus de la moitié du prix d'achat lorsque nous les revendons. Cela ne pourrait jamais se faire dans notre cas car je sais d'expérience qu'avec les fourgonnettes de 15 passagers, dès qu'on passe le cap des trois ans d'exploitation, même si elles n'ont roulé qu'en ville -ce sont essentiellement des autobus de tourisme-, après trois ans, les opérateurs réclament à cor et à cri qu'on les change parce qu'ils commencent à avoir des problèmes et ce, même si nous avions planifié les remplacer après cinq ans seulement. On ne sait jamais quand un petit véhicule nous laissera en plan un jour ou l'autre en raison de problèmes de transmission. Après avoir roulé pendant un certain nombre de kilomètres, des tas de problèmes surgissent.

Des problèmes du même genre se produiront nécessairement avec de petits véhicules. Je ne dis pas qu'ils ne sont pas conviviaux; ils le sont sans doute beaucoup plus qu'un gros autobus, sauf que je ne pense qu'il existe d'accord de liaison entre les divers transporteurs. Cela signifie que chaque fois qu'il y a un changement d'exploitants, le passager doit acheter un nouveau billet. Ce n'est pas un système très convivial.

Le sénateur Phalen: Pour poursuivre dans la même veine, en Alberta, on nous a dit être en mesure d'utiliser de gros autobus dans les régions rurales parce qu'ils sont financés par le service de livraison de colis. Êtes-vous au courant?

M. Langis: Oui, on fait cela en Alberta. Dans cette province, les transporteurs ont des accords avec les communautés et, dans certains endroits, ils ont recours à de petits véhicules. D'après notre expérience, avec un gros autobus, on peut générer davantage de revenus sur des trajets moins rentables grâce au transport de colis; cela ne fait aucun doute.

Senator LaPierre: Do you operate in the Province of Quebec except for that kilometre over the bridge into New Brunswick? Therefore, your permit to operate and the conditions of exercising that permit is from the Province of Quebec?

Mr. Langis: Yes.

Senator LaPierre: You have no contact whatsoever with the federal government in any way, shape or form?

Mr. Langis: In terms of permits, no. We do have some permits that we hold from the Province of Ontario for our charter operations.

Senator LaPierre: I see. It is the Province of Ontario, however, that gives you the permission to charter from Montreal to Toronto.

Mr. Langis: That is it.

Senator LaPierre: If you went to Calgary, God forbid, you would have an Alberta permit and a Manitoba permit and a Saskatchewan permit?

Mr. Langis: And from all of the provinces that I would have to cross to get there, yes.

Senator LaPierre: Then, sir, what are we doing here? If the federal government has nothing to do with you, surely your battle of deregulation and subsidies to the local communities, and so on, is a matter to be taken up with the provincial government, not with the federal government which, although they may have a constitutional power, in their stupidity have transferred it to the provinces. Consequently, we are left having spent months studying this thing without any jurisdiction whatsoever, unless we take that jurisdiction back. We do not have the power to deregulate you.

Mr. Langis: The federal government has the power to deregulate all of the extra-provincial movements.

Senator LaPierre: But you are doing one kilometre, for heaven's sake.

Mr. Langis: Yes, but I am still extra-provincial because I do that.

Senator LaPierre: Would it not be better to recommend to the federal government in one page, "Federal government, you have given up the bus transport regulation; give up the interprovincial one." It gets you nowhere because you still must have a permit to enter any province in any event. Let the provinces deal with it. You are left with the rural areas. The only important thing in all of this is the rural areas. Nothing else is important. It is the rural areas. Canadians have the inalienable right to have the same transportation from place to place as does a person who lives in the city. That is a fundamental right of mobility.

Le sénateur LaPierre: Desservez-vous uniquement la province de Québec, sauf pour ce kilomètre sur le pont menant au Nouveau-Brunswick? Si j'ai bien compris, votre permis d'exploitation et les conditions d'exercice de celui-ci sont établis par la province de Québec?

M. Langis: Oui.

Le sénateur LaPierre: Vous n'avez aucun contact avec le gouvernement fédéral, quel qu'il soit?

M. Langis: Pour ce qui est des permis, non. Nous avons certains permis émanant de la province de l'Ontario pour nos opérations nolisées.

Le sénateur LaPierre: Je vois. C'est toutefois la province de l'Ontario qui vous autorise à offrir un service nolisé de Montréal à Toronto.

M. Langis: C'est exact.

Le sénateur LaPierre: Si vous vouliez aller à Calgary — Dieu vous en garde —, vous auriez un permis de l'Alberta, ainsi qu'un permis du Manitoba et de la Saskatchewan?

M. Langis: Et de toutes les provinces que je devrais traverser pour y arriver, oui.

Le sénateur LaPierre: Dans ce cas, monsieur, que faisons-nous ici? Si le gouvernement fédéral est absent du dossier, votre bataille en faveur de la déréglementation et des subventions aux collectivités locales devrait être menée auprès des autorités provinciales, et non auprès des autorités fédérales, bien qu'elles disposent d'un pouvoir constitutionnel que, dans leur stupidité, elles ont cédé aux provinces. Par conséquent, nous avons consacré des mois à étudier ce dossier sans avoir quelque compétence que ce soit, à moins de se réapproprier ce pouvoir. Nous ne sommes pas habilités à vous déréglementer.

M. Langis: Le gouvernement fédéral a le pouvoir de déréglementer tous les mouvements extraprovinciaux.

Le sénateur LaPierre: Mais il ne s'agit que d'un kilomètre, pour l'amour du ciel.

M. Langis: Oui, mais je suis tout de même considéré comme un transporteur extraprovincial à cause de cela.

Le sénateur LaPierre: Ne serait-il pas préférable d'écrire une missive d'une page au gouvernement fédéral avec le message suivant: «Cher gouvernement fédéral, vous avez abandonné la réglementation du transport d'autobus; abandonnez donc celle du transport interprovincial». Tout cela ne vous mène nulle part parce que vous devez tout de même obtenir un permis pour entrer dans chaque province. Laissez les gouvernements provinciaux se dépêtrer avec cela. Il ne vous reste que les régions rurales. La seule chose importante dans tout cela, ce sont les régions rurales. Rien d'autre n'a d'importance. L'essentiel, ce sont les régions rurales. Les Canadiens des zones rurales ont le droit inaliénable de bénéficier du même service de transport d'un endroit à un autre que les Canadiens qui vivent dans les villes. C'est le droit fondamental à la mobilité qui est en cause.

Consequently, you are right. If you do not have money to transport people from Montreal to Shawinigan, that will change because Shawinigan will become a great centre eventually of everything on the planet. In the meantime, you should be able to be assisted on this. I am not too sure whether that is the responsibility of the federal government or of the provincial government. More and more, I tend to the idea that the federal government, having given it up, should give it up entirely and completely and wash its hands of the whole mess. What do you say to that?

Mr. Langis: You take the words out of my mouth, Senator LaPierre. No, I am saying that as a joke here. I do not think the solution to the problem is as easy as that. The jurisdiction for extra-provincial movements will still be a federal question in terms of mobility throughout Canada. I do not think the federal government has to get rid of all of that, except that the federal government, in the 1950s, left the jurisdiction to the provinces because it was much closer to the problems. Instead of going the way it is going right now, I think there would be a strong interest, at least, in sitting down with all the provinces to see how we can — and I want to choose my words carefully here — agree on a way of standardizing some elements throughout the provinces.

I am not saying that the actual system is perfect. However, if you demolish the actual system, we may end up with much bigger problems than we thought we had now. We must take time to sit down with the provinces, analyze the situation and try to find some solutions towards standardization. I am using “standardization” and not “harmonization” as other people have used in the past, because “harmonization” is often to try to find the smallest common denominator. Here the smallest common denominator, in order not to have any battle with anyone, is to deregulate the whole thing and see what happens in five years.

Socially, however, this is not the right way to go. As a society, we have an obligation to make things happen for those people who still live in the different regions of this country, because I do not think we all have an obligation to live in Montreal, Toronto or Ottawa. Some people want to live in those regions. However, the people who have been leaving those regions where they were born to go to work in bigger centres might go back slowly to retire in those regions. and these people, who will be a little older, will need mobility and transportation. We are probably a good solution for these people. We must take time to analyze what the impact will be for all those regions of Canada.

Senator LaPierre: At the end of the day, however, the federal government must act. I do not believe in harmonization with the provinces. Since 1887, we have had a horrible time with the provinces, and we see the same thing happening with Kyoto. Never mind them. The federal government will have to do it.

Senator Adams: In your brief, you stated that the federal government subsidized VIA Rail and that it has cost \$3 billion since the beginning to promote passenger service. Your

Par conséquent, vous avez raison. Si vous n'avez pas l'argent voulu pour transporter les gens de Montréal à Shawinigan, cela changera car Shawinigan deviendra éventuellement un grand centre sur la planète. Dans l'intervalle, vous devriez pouvoir obtenir de l'aide dans ce dossier. J'ignore si cela relève de la responsabilité du gouvernement fédéral ou provincial. J de plus en plus tendance à penser que le gouvernement fédéral, après avoir cédé une partie de ce domaine de compétence, devrait l'abandonner complètement et se laver les mains de tout ce gâchis. Qu'en pensez-vous?

M. Langis: Vous m'enlevez les mots de la bouche, sénateur LaPierre. Non, je blague. Je ne pense pas que la solution au problème soit aussi simple. La responsabilité des mouvements extra-provinciaux demeurera du ressort du gouvernement fédéral puisque cela relève du principe de la mobilité d'un bout à l'autre du Canada. Je ne pense pas que le gouvernement fédéral doive évacuer ce champ d'activité. Dans les années 50, il a cédé ce pouvoir aux provinces car elles étaient beaucoup plus près des problèmes. Au lieu de s'en tenir au statu quo, je pense qu'il serait très utile, au moins, de discuter avec les autorités provinciales pour voir de quelle façon on pourrait — et je choisis mes mots avec soin — s'entendre sur une façon de standardiser certains éléments d'une province à l'autre.

Je ne dis pas que le système actuel est parfait. Cependant, si on le jetait aux orties, on risquerait de se retrouver avec des problèmes encore pires que ceux que nous connaissons maintenant. Nous devons prendre le temps de consulter les provinces, d'analyser la situation et essayer de trouver les solutions débouchant sur une standardisation. J'emploie le terme «standardisation», de préférence à «harmonisation», un terme en usage dans le passé, car l'«harmonisation» débouche souvent sur un nivellement par le bas. En l'occurrence, pour ne heurter personne, la solution consisterait à déréglementer l'ensemble de ce champ d'activité et à faire le point dans cinq ans.

Socialement, cependant, ce n'est pas ce qu'il convient de faire. En tant que société, nous avons le devoir de desservir les citoyens qui vivent dans les différentes régions du pays car nous ne sommes pas tous tenus de vivre à Montréal, Toronto ou Ottawa. Certaines personnes souhaitent vivre dans ces régions. Toutefois, les gens qui ont quitté ces régions où ils sont nés pour aller travailler dans les grands centres pourraient graduellement s'y retirer. En outre, comme ils seront plus âgés, ils auront besoin de services de transport pour assurer leur mobilité. Nous représentons probablement une bonne solution pour ces personnes. Nous devons prendre le temps d'analyser l'incidence que cela aura pour toutes les régions du Canada.

Le sénateur LaPierre: Au bout du compte, il reste que le gouvernement fédéral doit agir. Je ne crois pas à l'harmonisation avec les provinces. Depuis 1887, nous avons des démêlés avec les autorités provinciales, et c'est encore la même chose aujourd'hui avec Kyoto. Oublions les provinces. Le gouvernement fédéral devra agir.

Le sénateur Adams: Dans votre mémoire, on peut lire que le gouvernement fédéral subventionne VIA Rail et qu'il lui en a coûté 3 milliards de dollars depuis ses débuts pour faire la

competition is VIA Rail. That is why I ask this question. They get \$3 billion in subsidies and you get nothing. If the federal government did not subsidize VIA Rail, I think you would be able to attract more passengers. You could take them away from VIA Rail.

Mr. Langis: It is not a question of what our fear is with the subsidies. I referred to the \$3 billion which has been asked for because it has appeared in different articles, for example, *Maclean's* and the business report of *The Globe and Mail*. Different newspaper articles have appeared concerning the intentions of VIA Rail to present a project to the Minister of Transport in order to get \$3 billion to increase the frequencies of travel in the corridor, and to increase the speed of those trains in the corridor without any social role for any other regions of the country. This is where we are worried, because we also need the revenues that we can generate on the corridor routes in order to serve the regions of Canada in those areas where there are no trains and where there are no planes. If the subsidies are being used to reduce the fares of the train in order to attract more passengers to those trains, then we have a problem.

We have had experience in the past where, by reducing their fares, VIA Rail have been able to attract many of our passengers, because that is normal. People who use the bus are used to taking a common mode of transportation. Whenever they reduce rail fares, they are not attracting people out of their cars or out of planes; they are attracting people out of buses. The more they hurt us in the corridor, the more we will be hurting the services in the different regions of Canada.

Your question is a very interesting one.

Senator Adams: You own all your stations. They are not subsidized by governments, are they?

Mr. Langis: It is all privately owned.

Senator Adams: Every time I go to the North, I pay the hidden taxes. We have security taxes and everything. Since September 11, however, your bus fares have not increased.

Mr. Langis: It is all privately operated.

Senator Adams: Those extra taxes are for the government. I fly on Air Canada, First Air and Canadian North. For security, you have to pay the extra \$12.

Mr. Langis: Definitely.

[Translation]

The Chairman: Mr. Langis, we thank you for your presentation. You are a very eloquent spokesperson.

Mr. Langis: Madam Chair, I am convinced that in your great wisdom and given the role you have to play, you will make the proper recommendations to the Minister of Transport.

promotion du service voyageur. Votre concurrent, c'est VIA Rail. Voilà pourquoi je pose cette question. Ce transporteur touche 3 milliards de dollars en subventions et vous ne touchez rien. Si le gouvernement fédéral ne subventionnait pas VIA Rail, je pense que vous pourriez attirer davantage de passagers. Vous pourriez puiser dans la clientèle de VIA Rail.

M. Langis: Ce n'est pas tellement que nous craignons les subventions. Si j'ai évoqué les 3 milliards de dollars qui ont été réclamés, c'est parce qu'on en a parlé dans différents articles de journaux, par exemple dans la revue *Maclean's* et dans le cahier des affaires du quotidien *The Globe and Mail*. Divers articles ont paru concernant l'intention de VIA Rail de présenter au ministre des Transports un projet en vue d'obtenir 3 milliards de dollars pour accroître la fréquence des déplacements et augmenter la vitesse des trains dans le couloir, sans s'acquitter d'un rôle social auprès des autres régions du pays. Et c'est là ce qui nous inquiète. En effet, nous avons aussi besoin des revenus que nous pouvons générer sur les trajets du couloir pour desservir les régions du Canada là où il n'y a ni service ferroviaire ni service aérien. Si ces subventions sont utilisées pour offrir des rabais sur les tarifs ferroviaires en vue d'attirer davantage de passagers vers ce mode de transport, alors nous avons un problème.

Nous avons déjà vécu cette expérience dans le passé. À la suite d'une réduction des tarifs ferroviaires, VIA Rail a été en mesure d'attirer un grand nombre de nos passagers, et c'est normal. Les gens qui prennent l'autobus utilisent un mode de transport en commun. Chaque fois qu'on réduit les tarifs ferroviaires, on n'amène pas les gens à abandonner l'automobile ou l'avion, mais bien l'autobus. Plus le service ferroviaire nous malmènera dans le corridor, plus nous devons comprimer les services dans les différentes régions du Canada.

Votre question est très intéressante.

Le sénateur Adams: Vous êtes propriétaire de toutes vos stations. Elles ne sont pas subventionnées par les gouvernements, n'est-ce pas?

M. Langis: Tout est propriété privée.

Le sénateur Adams: Chaque fois que je me rends dans le Nord, je paie des taxes cachées. Nous sommes assujettis à des taxes sur la sécurité et sur un tas d'autres choses. Depuis le 11 septembre, cependant, les tarifs d'autobus n'ont pas augmenté.

M. Langis: Il s'agit d'entreprises entièrement privées.

Le sénateur Adams: Ce sont là des recettes supplémentaires pour le gouvernement. Je suis client d'Air Canada, de First Air et de Canadian North. Et je dois payer 12 \$ supplémentaires pour la sécurité.

M. Langis: C'est vrai.

[Français]

La présidente: Monsieur Langis, nous vous remercions pour votre présentation. Vous êtes un porte-parole très éloquent.

M. Langis: Madame la présidente, je suis convaincu que dans votre grande sagesse et le rôle que vous avez à jouer vous ferez les bonnes recommandations auprès du ministre des Transports.

[English]

We will take a five-minute break and then resume *in camera*.

The committee continued *in camera*.

OTTAWA, Thursday, December 12, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-8, to amend the Broadcasting Act, met this day at 10:53 a.m.

Senator Joan Fraser (*Chairman*) in the Chair.

[English]

The Chairman: Good morning, honourable senators. Let us begin our consideration of Bill S-8, an act to amend the Broadcasting Act.

[Translation]

The bill is identical to Bill S-7, which was presented during the last session. Bill S-7 was introduced by the Honourable Senator Sheila Finestone. Senator Noël Kinsella is the sponsor of Bill S-8.

[English]

This committee considered Bill S-8 on October 30. At that time, we heard from the current and former sponsors as well as a number of groups. At that meeting, we began clause-by-clause consideration. However, it became apparent that senators wanted more time to reflect on the bill; therefore, we suspended consideration of it. More recently, the committee agreed to suspend clause-by-clause consideration in order to hear from additional witnesses, which is the process that we are beginning today.

[Translation]

Today, we would like to welcome Mr. Michael Janigan, Executive Director of the Public Interest Advocacy Centre, and Mr. Andrew Reddick, Director of Research. They will be followed by Mr. Jean Sébastien from the Union des consommateurs. We will be hearing from other witnesses after the Christmas break.

[English]

I thank you for being here today, and we look forward to your remarks, which will be followed by discussion. Normally, we ask witnesses if they would keep their introductory remarks to about 20 minutes, to give us time for questions.

Mr. Michael Janigan, Executive Director, Public Interest Advocacy Centre: Thank you, Madam Chair and members of the committee for having us here today to address you on the bill.

[Traduction]

Nous allons faire une pause de cinq minutes et reprendre ensuite nos travaux à huis clos.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

OTTAWA, le jeudi 12 décembre 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi S-8, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion, se réunit aujourd'hui à 10 h 53.

Le sénateur Joan Fraser (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente: Chers collègues, bonjour. Nous allons maintenant étudier le projet de loi S-8, Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion.

[Français]

Il s'agit d'un projet de loi identique au projet de loi S-7, présenté lors de la dernière session. Le projet de loi S-7 avait été présenté par l'honorable sénateur Sheila Finestone. Le parrain du projet de loi S-8, est le sénateur Noël Kinsella.

[Traduction]

Notre comité a étudié le projet de loi S-8 le 30 octobre. Nous avons entendu à ce moment-là l'actuel parrain et les anciens parrains de ce projet de loi, ainsi qu'un certain nombre de groupes. Nous avons ensuite entrepris l'étude article par article. Cependant, il est devenu évident que des collègues voulaient prendre plus de temps pour réfléchir au projet de loi; nous avons donc suspendu notre étude. Tout récemment, le comité s'est entendu pour suspendre l'étude article par article afin d'entendre d'autres témoins, ce que nous allons faire aujourd'hui.

[Français]

Nous accueillons aujourd'hui M. Michael Janigan, directeur général du Centre pour la défense de l'intérêt public, et M. Andrew Reddick, directeur de la recherche. Ils seront suivis de M. Jean Sébastien, de l'Union des consommateurs. Nous entendrons d'autres témoins au retour du congé des Fêtes.

[Traduction]

Je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui; nous vous écouterons avec attention, après quoi nous discuterons du projet de loi. Normalement, nous demandons aux témoins de limiter leur allocution liminaire à une vingtaine de minutes afin de nous donner le temps de leur poser des questions.

M. Michael Janigan, directeur général, Centre pour la défense de l'intérêt public: Merci, madame la présidente, membres du comité, de nous avoir invités aujourd'hui à vous parler de ce projet de loi.

I will make some general remarks about the bill, following which my colleague, Mr. Reddick, will address some of its substantive aspects as well as the proposed amendments.

In discussing this internally, we want to make sure that we have not oversold the bill to the committee. This bill reflects minor housekeeping amendments that will allow the commission to get better informed public participation, in a similar fashion to the procedure that exists in telecommunications. It is not revolutionary. The practice has been followed by many commissions and tribunals in Canada and the United States.

In this age where we are dealing with issues that affect both broadcasting and telecommunication, there is a dearth of informed public participation, particularly when the commission is sitting on broadcasting issues. Therefore, it is useful to bring a tool that we have used in telecommunications into the broadcasting arena, to allow informed public communication.

If this bill is not that big a deal, why do we need it and need it now? I will use an example. The CRTC held a proceeding some years ago to look at the way in which broadcast distribution undertakings for cable companies were regulated. In particular, the CRTC wanted to look at when the commission should stop regulating basic cable rates. In the end, the commission came up with a test that said that protection for consumers on basic cable rates should end when the cable company lost 5 per cent of its market share to a competitor like a satellite company. This provoked a considerable amount of ridicule and questions of how the CRTC could arrive at a test determined by loss of market share. The only expert evidence before the CRTC at the time was that of the hired guns of the cable company, who provided evidence as to when it might be best to forebear from regulation. There was no other evidence before the commission. We did not have the \$30,000 to commission specialized evidence that would have put before the commission a test more in line with conventional economic thinking. The commission had to decide on the evidence before it.

Basic cable rates now are effectively deregulated. As you can imagine, there was a rush to increase the rates following the removal of regulation. As a result of that, all cable users are stuck paying millions of dollars for extra charges in basic cable because no public interest or consumer group was financially able to stand up to the cable companies with appropriate evidence.

We were there. We submitted a brief that we put a lot of into. However, it is not the same. When a commission or tribunal weighs evidence on complex economic matters, they need the

Je vais faire quelques observations générales au sujet du projet de loi, après quoi mon collègue, M. Reddick, traitera de certains aspects relatifs au fond du projet de loi ainsi que des amendements qui y sont proposés.

Nous avons discuté de cela entre nous, et nous avons décidé de ne pas pécher par excès de zèle dans la défense de ce projet de loi devant le comité. Ce projet de loi contient des modifications mineures d'ordre administratif qui permettront au Conseil de profiter d'une participation publique mieux informée, ce qui nous rapprochera de la procédure qui existe déjà pour les télécommunications. Ce projet de loi n'a rien de révolutionnaire. La pratique qu'on y propose est déjà celle d'un grand nombre de commissions et de tribunaux au Canada et aux États-Unis.

Lorsque nous traitons aujourd'hui des questions qui touchent tant la radiodiffusion que les télécommunications, nombreux sont les citoyens informés qui veulent faire entendre leur voix, particulièrement lorsque le Conseil se penche sur les questions relatives à la radiodiffusion. Il serait par conséquent utile d'employer dans le domaine de la radiodiffusion un outil que nous utilisons déjà dans les télécommunications et qui favorise une participation publique informée.

Si ce projet de loi n'est pas si important que cela, pourquoi alors en avons-nous besoin maintenant? Je vais vous donner un exemple. Le CRTC a tenu une audience il y a quelques années sur la réglementation des entreprises de distribution de radiodiffusion pour les câblodistributeurs. En particulier, le CRTC voulait savoir à quel moment il devrait cesser de réglementer les tarifs de base pour le câble. Le Conseil a alors proposé une norme selon laquelle la protection des consommateurs relativement aux tarifs de base pour le câble devrait cesser dès que le câblodistributeur perdrait 5 p. 100 de sa part du marché au profit d'un concurrent comme une entreprise de satellite. Il s'est ensuivi un tollé considérable auquel se mêlaient le ridicule et des questions sur la manière dont le CRTC pouvait parvenir à une norme qui serait déterminée par la perte d'une part du marché. Les seuls témoignages d'experts qu'avait entendus alors le CRTC étaient ceux des représentants des câblodistributeurs, qui avaient expliqué à quel moment il serait souhaitable pour les câblodistributeurs d'échapper à la réglementation. Le Conseil n'a pas entendu d'autres témoignages. Nous n'avions pas les 30 000 \$ qu'il fallait pour accumuler une preuve spécialisée à partir de laquelle nous aurions pu proposer au Conseil un critère plus conforme à la pensée économique traditionnelle. Le Conseil devait rendre sa décision à partir de la preuve dont il disposait.

Les tarifs de base pour le câble sont maintenant déréglementés à toutes fins utiles. Comme vous pouvez le penser, on s'est empressé d'augmenter les tarifs après la levée des règlements. En conséquence, tous les abonnés du câble sont obligés maintenant de payer des millions de dollars pour les frais supplémentaires qu'on ajoute au câble de base parce qu'aucun groupe d'intérêt public ou de consommateurs n'avaient les moyens financiers d'opposer les preuves voulues aux câblodistributeurs.

Nous étions là, nous. Nous avons soumis un mémoire qui nous avait demandé une longue réflexion. Cependant, ce n'est pas la même chose. Lorsqu'une commission ou un tribunal évalue des

appropriate evidence. Unless a cost-award system is in place, consumer public interest or non-commercial groups will not be able to fund providing specialized evidence such as that which the cable companies will be able to provide. Cable companies cover those costs from the rates paid by cable customers. Any one who is a cable subscriber helped to pay for that evidence that removed the protection of basic cable rates. This bill would address that anomaly.

As my example illustrates, the size of these awards is insignificant, even for the most modest licensee. If there is abuse, the commission can remedy it by either denying the award, refusing it in its totality or some taking other measure that would ensure that there is no hardship on a licensee. The commission has that power, and it has been exercised for years in telecommunications.

This bill proposes a small measure. It will have modest financial impact, but it may have significant impact upon those groups or elements of public interest that may want to appear before the public commission and make the kind of presentation that will allow that group to affect the course of the decision.

The opposition to this is based for the most part on the fear that there may be an articulate, informed presence before the commission opposing the game plans of licensees. They would, in effect, like to keep the public interest and consumer interest in short pants, limited to expressions of concern and incapable of putting the time and resources into articulating the opposite view in an effective way.

When you are examining this bill, please do not let them confuse you into thinking that they are motivated by anything else but self-interest. In the event that I am wrong in any part, the commission always has the power to remedy any abuse that may be forthcoming by individuals or organizations that may choose to avail themselves of the power that is contained in this bill.

I should like to ask Mr. Reddick to address the bill substantively.

Mr. Andrew Reddick, Director of Research, Public Interest Advocacy Centre: I should like to begin by reiterating that the bill is about fair and effective participation by citizens in proceedings by the CRTC regarding broadcasting. The underlying principle is the basic democratic principle that all citizens should be able to fairly and effectively participate in policy and regulatory decisions that affect their lives.

At the moment, under the Broadcasting Act, we cannot do that. We can under the Telecommunications Act, but not the Broadcasting Act.

preuves qui font intervenir des questions économiques complexes, il doit entendre toute la preuve. Sans système d'attribution des dépens, aucun groupe d'intérêt public ou sans but lucratif qui défend le consommateur n'a les moyens financiers voulus pour soumettre une preuve spécialisée comme celle que les câblodistributeurs avaient pu fournir au CRTC. Les câblodistributeurs refilent la facture aux abonnés du câble. Ce sont les abonnés du câble qui ont contribué à financer la preuve à partir de laquelle on a supprimé la protection que leur donnaient les tarifs de base pour le câble. Ce projet de loi corrigera cette anomalie.

Comme le montre cet exemple, les montants de ces dépens sont bien peu de choses, même pour les titulaires de licence les plus modestes. S'il y a abus, le Conseil peut y porter remède soit en refusant d'accorder les dépens, en refusant de verser le moindre sou ou en prenant d'autres mesures qui épargneront tout préjudice au titulaire de licence. Le Conseil dispose de ce pouvoir, et dans le domaine des télécommunications, il l'exerce depuis des années.

Ce projet de loi propose une mesure mineure. Elle aura une incidence financière modeste, mais elle pourrait venir grandement en aide à ces groupes ou éléments de l'intérêt public qui veulent témoigner devant le CRTC et présenter le genre de preuve qui permettra d'infléchir la décision.

Les objections à ce projet de loi sont fondées essentiellement sur la crainte d'instances éloquentes et informées devant le Conseil, qui s'opposeraient aux visées des titulaires de licence. Ceux-ci veulent en effet limiter les moyens qu'ont les groupes d'intérêt public et de défense des consommateurs, ils veulent limiter leurs objections à l'expression d'inquiétudes et ils ne veulent pas que ces groupes puissent investir le temps et les ressources voulus dans la formulation raisonnée d'un point de vue opposé.

Dans votre étude de ce projet de loi, s'il vous plaît, ne les laissez pas vous faire croire qu'ils sont motivés par autre chose que leur intérêt. Je peux me tromper, mais le Conseil a toujours le pouvoir de corriger tout abus qui serait commis par des particuliers ou des organisations qui auront décidé de se prévaloir de la mesure que propose ce projet de loi.

Je vais demander à M. Reddick de traiter du fond du projet de loi.

M. Andrew Reddick, directeur de la recherche, Centre pour la défense de l'intérêt public: Je vais commencer par répéter que ce projet de loi a pour objet de favoriser la participation équitable et efficace du grand public aux procédures du CRTC concernant la radiodiffusion. Le principe sous-jacent de ce projet de loi est le principe démocratique essentiel selon lequel tous les citoyens doivent pouvoir participer équitablement et efficacement à la prise des décisions gouvernementales et réglementaires qui influent sur leur vie.

À l'heure actuelle, la Loi sur la radiodiffusion ne permet pas cela. La Loi sur les télécommunications le permet, mais non la Loi sur la radiodiffusion.

As Mr. Janigan pointed out, there have been many changes during the past several years in the industry — competition, deregulation, convergence and the complexity of proceedings. All of these things have changed broadcasting over the past 10 years. It is more difficult to be effective if you do not have the resources to do research.

It is important to note that last year when Bill S-7 was considered by the Senate it was supported by the CRTC and the Department of Heritage. They endorsed the bill. They understand the problems we face.

The opponents to the bill do not object to the underlying democratic principles of the bill or idea of participation. For them, the issues that seem most important are that they do not want to pay cost awards, and they do not want us to be effective. They do not want consumers to be able to effectively challenge what they put forward.

The questions of who should pay cost awards and how they should be paid are valid questions. These should be addressed by the CRTC. The CRTC hears probably 1,500 applications or decisions on matters relating to broadcasting each year. The CRTC handles perhaps 2,500 matters, including license applications, licenses and decisions under telecommunications each year, with over 1,500 in broadcasting.

The CRTC needs a wide power of discretion to treat different parties and different types of evidence through these various proceedings. They have to do this on a case-by-case basis. Every case and claim is different. To try to micro-manage how the CRTC may deal with cost awards on each case, evidence and application is very difficult. It is almost impossible to guess how the CRTC could come up with the different rules and different variations on the themes over the years in various proceedings.

The CRTC has done this under the Telecommunications Act for years. They have rules and procedures in play. They have adjudicated cost-ward claims. They have had discretion when people have asked to be exempted from costs. They have a rigorous process for review of claims. There are challenges by the commission and different parties. There is a give and take. There is never a guarantee that a group will be awarded costs. Cost awards have been denied in the past. The commission has proven that it is apt and able to deal with this in a fair and balanced way.

I should like to make a few comments on evidence put forward by the CAB and the CBC. In some respects, you have been misled by their approach to cost awards and the claim that this will have a negative impact on the industry. We would argue that the opposite would be true. The CRTC would have better quality

Comme l'a dit M. Janigan, de nombreux changements se sont opérés dans l'industrie au cours des dernières années: la concurrence, le dérèglementation, la convergence et la complexité des procédures. Tout cela a changé le monde de la radiodiffusion au cours des dix dernières années. Il est plus difficile d'être efficace si l'on n'a pas les ressources voulues pour faire des recherches.

Il convient de rappeler que, l'an dernier, lorsque le projet de loi S-7 a été étudié par le Sénat, il a reçu l'aval du CRTC et du ministère du Patrimoine canadien. Ces instances ont appuyé le projet de loi. Elles comprennent les problèmes que nous avons.

Les opposants au projet de loi ne s'opposent pas aux principes démocratiques sous-jacents au projet de loi ou aux principes de la participation. Pour eux, ce qui semble le plus important, c'est qu'ils ne veulent pas payer les dépens, et ils ne veulent pas non plus que nous soyons efficaces. Ils ne veulent pas non plus que les consommateurs soient en mesure de contester leurs propositions.

La question de savoir qui doit payer les dépens et comment est valide. C'est le CRTC qui doit y répondre. Le CRTC entend chaque année près de 1 500 enquêtes sur des questions relatives à la radiodiffusion. Le CRTC tient peut-être 2 500 audiences, ce qui comprend les demandes de licence, des examens de licence et des décisions relatives aux télécommunications chaque année, et plus de 1 500 ont trait à la radiodiffusion.

Il faut au CRTC des pouvoirs discrétionnaires vastes pour traiter les diverses parties et les divers types de preuves présentées au cours de toutes ces délibérations. Le CRTC doit se prononcer au cas par cas. Chaque cas, chaque réclamation sont différents. Il serait très difficile de faire la microgestion des méthodes par lesquelles le CRTC pourrait procéder à l'attribution des coûts selon le type de cause, de preuve ou de demande. Il est presque impossible de deviner comment le CRTC pourrait établir les diverses règles et variations sur les thèmes en ce qui concerne les délibérations de tous genres au fil des ans.

Pourtant, dans le cadre de la Loi sur les télécommunications, le CRTC fait cela depuis des années. Il dispose de règles et de procédures qui sont appliquées. Il a rendu des décisions concernant l'attribution des dépens. Il a eu la discrétion nécessaire lorsque certaines personnes ont demandé d'être exemptées des frais à engager. Il dispose d'un processus rigoureux d'examen des réclamations. Le Conseil et les parties au litige peuvent tous contester certaines réclamations. On tient compte des avis favorables et défavorables. Rien ne garantit qu'un groupe obtienne l'attribution des dépens. Il est déjà arrivé que cela soit refusé. Le Conseil a fait la preuve qu'il est compétent et capable de traiter de ces questions de façon juste et équilibrée.

Je voudrais faire quelques observations quant au témoignage des représentants de l'Association canadienne des radiodiffuseurs et de la SRC. À certains égards, il vous ont induits en erreur par leur façon d'envisager l'attribution des dépens et du fait qu'ils ont affirmé que cela aurait une incidence négative sur leur secteur.

evidence from consumers, render better decision and, in turn, provide better services for all Canadians. It would meet the needs of Canadians.

There will be an impact by cost awards, but it will benefit the CRTC. They will have a better understanding of consumer needs and how programming is different across the country for different sets of Canadians. The improved evidence will help them make better decisions. The idea is not to hurt the industry. The idea is to improve the quality of programming for all Canadians.

Mr. Colville, the acting chair of the CRTC, confirmed this last year when he appeared before this committee. He supported this view and made it clear. That is included in the briefing book. We have included excerpts of his testimony at the back.

I should like to briefly address some nagging concerns that were expressed by the industry, the Minister of Heritage and some members of Parliament and senators. We proposed some amendments to the bill, and they can be found in our briefing book.

The amendments would ensure that the issue of exemptions, who pays, the impact of cost awards and the problem that industry has with Part II licence fees would be dealt with in ways that are fair to all. Another amendment that should be added is a "bringing into force" clause, which is a standard clause in bills. It would give everyone time to adjust to the bill.

We tried to propose amendments that would not gut the bill. The industry put forward some suggested amendments in the other place earlier this year that would basically mean that a good many Canadians would not be able to intervene in CRTC proceedings dealing with some broadcasters. This denies a fundamental right to deal with policy and regulatory issues.

If you exclude some broadcasters from the process, you are denying the rights of Canadians to participate. Our amendments address the problems.

This comes down to whether you trust the CRTC to do its job. The CRTC has proven that it can do its job with cost awards under the Telecommunications Act for decades. If you trust the CRTC to do its job in broadcasting, as it has demonstrated in telecommunications, then pass the bill. If you do not trust it, kill the bill. We have three and a half years invested in this, but to us it is a simple matter.

Senator LaPierre: On the point of order, this briefing book is only in English.

Nous soutenons que c'est le contraire qui est vrai. Le CRTC recevrait, de la part des consommateurs, des témoignages de meilleure qualité et aptes à prendre de meilleures décisions et, donc, à fournir de meilleurs services à tous les Canadiens. Cela répondrait aux besoins des Canadiens.

L'attribution des dépens aurait un impact, mais il sera bénéfique au CRTC. Le Conseil comprendra mieux les besoins des consommateurs et verra comment la programmation est différente au Canada selon l'emplacement et le groupe social des Canadiens concernés. L'amélioration de la preuve présentée aidera le Conseil à rendre des meilleures décisions. L'idée n'est pas de nuire au secteur de la radiodiffusion, mais bien d'améliorer la qualité de la programmation pour tous les Canadiens.

M. Colville, président par intérim du CRTC, a confirmé cela l'an dernier, lorsqu'il a comparu devant ce comité. Il a appuyé ce point de vue et en a fait une démonstration claire. Cela est inclus dans notre mémoire. Nous avons inclus des extraits de son témoignage à l'arrière.

Je voudrais traiter brièvement de certaines préoccupations tenaces exprimées par le secteur, par la ministre du Patrimoine et certains députés et sénateurs. Nous avons proposé certaines modifications au projet de loi, modifications que l'on retrouvera dans notre mémoire.

Ces modifications visent à assurer que l'on règle de façon équitable toutes les questions touchant les exemptions, l'identité des payeurs, l'incidence des attributions de dépens et le problème qu'éprouve le secteur relativement aux frais de permis de la partie II. Il faudrait également ajouter une autre modification, sous la forme d'un article d'entrée en vigueur, article que l'on trouve couramment dans les projets de loi. Cela donnerait à chacun le temps de s'adapter au projet de loi.

Nous avons tâché de proposer des modifications qui ne viendraient pas émasculer le projet de loi. Les radiodiffuseurs ont déjà présenté cette année des propositions de modification à la Chambre, lesquelles auraient pour conséquence d'empêcher bon nombre de Canadiens d'intervenir dans les délibérations du CRTC relativement à certains radiodiffuseurs. C'est un déni du droit fondamental d'intervenir pour traiter des questions de principe et de réglementation.

Si l'on exclut certains radiodiffuseurs du processus, on nie aux Canadiens le droit de participer. Les modifications que nous proposons répondent à ce problème.

On en arrive à ceci: Faites-vous suffisamment confiance au CRTC pour croire qu'il fera son travail? Depuis des décennies, le CRTC a prouvé qu'il sait s'acquitter de ses responsabilités en matière d'attribution des dépens au titre de la Loi sur les télécommunications. Si vous croyez le CRTC capable de faire son travail dans le domaine de la radiodiffusion comme il l'a fait dans celui des télécommunications, adoptez le projet de loi. Si vous ne lui faites pas confiance, rejetez-le. Nous avons investi trois ans et demi d'efforts dans cette entreprise, mais, pour nous, il s'agit d'une question simple.

Le sénateur LaPierre: Je fais un rappel au Règlement pour signaler que ce mémoire n'est présenté qu'en anglais.

The Chairman: It is being translated.

Senator LaPierre: Is it customary in this committee that we accept documents in only one official language?

The Chairman: Yes, it is. Under the Constitution, citizens of Canada have the right to address the Parliament of Canada in the language of their choice.

Senator LaPierre: I understand that, but could the briefing books come earlier so that they can be translated.

The Chairman: We are having it translated as rapidly as possible. If you prefer to hand back the English-language version, we will get you a French version quickly.

Senator LaPierre: This is not the problem. The problem is that there may be senators who cannot read English well enough to grasp this. They would not be able to participate in the discussion as wisely as those considered to be marginally bilingual.

I make the point, Madam Chair, for consideration at a later date. Perhaps we could ask the interveners to present the briefs earlier so that they can be translated.

The Chairman: We could, indeed. In this case, they were given notice of only a few days to appear. They are a non-profit group, which limits how much we can demand of them.

Mr. Reddick: I do apologize for this, but we learned on Friday afternoon that we were to appear today. We do not have the resources for translation internally.

Senator LaPierre: That is fine.

Senator Gustafson: In Saskatchewan, opposition to this bill comes from small radio companies who suggest that they do not have the wherewithal to compete if the government is going to fund lawyers to handle every case. They also indicate that there are numbers of cases for the CRTC every year and that this will become a nightmare of cases. The small companies will not be able to compete.

What will this cost the taxpayer? You will be opening the door to all who want to have a say. We have just been through this with the gun registration issue — billions of dollars. It seems that the government is becoming more complicated and more expensive.

Mr. Reddick: It is important to understand that there are few CRTC proceedings that would warrant cost awards. Consumer groups or individual consumers intervene when it is a matter of high importance to them. There is an extremely rigorous process that the commission undertakes to adjudicate or decide whether to award costs; it is not automatic. In fact, in 1997-98, there were 2,124 telecommunications-related applications at the CRTC, out of which there were 15 cost awards. Hence, consumers do not intervene in every proceeding. However, when they do intervene,

La présidente: Il est en cours de traduction.

Le sénateur LaPierre: Le comité accepte-t-il d'habitude des documents rédigés dans une seule langue officielle?

La présidente: Oui. En vertu de la Constitution, les citoyens du Canada ont le droit de s'adresser au Parlement du Canada dans la langue de leur choix.

Le sénateur LaPierre: Je comprends cela, mais les mémoires pourraient-ils nous parvenir plus tôt afin d'être traduits?

La présidente: Nous sommes en train de faire traduire ce mémoire le plus rapidement possible. Si vous préférez nous renvoyer la version anglaise, nous vous ferons rapidement parvenir la version française.

Le sénateur LaPierre: Le problème n'est pas là. Le problème, c'est qu'il peut y avoir des sénateurs qui ne lisent pas l'anglais assez bien pour comprendre ce document et participer à la discussion de façon aussi avisée que ceux qui sont marginalement bilingues.

J'en fais mention, madame la présidente, pour fins de considération ultérieure. Nous pourrions peut-être demander aux témoins d'envoyer leurs mémoires plus tôt afin qu'ils puissent être traduits.

La présidente: Effectivement. Dans ce cas-ci, l'avis de convocation ne leur a été envoyé que peu de jours avant leur comparution. Il s'agit d'un groupe à but non lucratif, et cela limite ce que nous pouvons exiger de lui.

M. Reddick: Je vous en fais mes excuses, mais ce n'est que vendredi après-midi que nous avons appris que nous devions comparaître ici aujourd'hui. Nous n'avons pas les ressources nécessaires pour assurer la traduction nous-mêmes.

Le sénateur LaPierre: Très bien.

Le sénateur Gustafson: En Saskatchewan, l'opposition à ce projet de loi est exprimée par de petites entreprises radiophoniques qui disent ne pas avoir les moyens de livrer concurrence si le gouvernement va payer des avocats qui s'occuperont de chaque cause. Elles indiquent également qu'il y a un certain nombre de causes devant le CRTC tous les ans et que cela va finir par devenir un véritable cauchemar. Les petites entreprises ne pourront pas livrer concurrence.

Qu'est-ce que cela va coûter aux contribuables? On ouvre la porte à tous ceux qui veulent s'exprimer. Nous venons de voir ce que cela coûte dans le cadre de l'enregistrement des armes à feu: des milliards de dollars. Il semble que les activités gouvernementales deviennent de plus en plus compliquées et coûteuses.

M. Reddick: Il est important de comprendre qu'il y a peu de causes du CRTC qui justifieront l'attribution de dépens. Les groupes de consommateurs ou les consommateurs à titre personnel interviennent lorsqu'il s'agit d'une question qu'ils jugent importante. Le Conseil suit un processus extrêmement rigoureux pour décider d'attribuer des dépens; cela ne se fait pas de façon automatique. En fait, en 1997-1998, il y a eu 2 124 demandes touchant les télécommunications au CRTC, dont seulement 15 ont fait l'objet d'une attribution des dépens.

there are criteria that must be met and accepted. It is challenged by the CRTC and the industry. At the same time, the CRTC would entertain any broadcaster to apply for exemption as part of this. The CRTC will not bankrupt a company on a cost-award basis. They are not in business to do that. They may disallow cost awards completely under those circumstances. That is where the broadcasting licensee needs to make the case for that cost.

The second issue was the question about taxation. This would not be paid for through taxes. Rather, this would be paid through the parties involved, such that the cable company would be taxed or charged a cost award if it were a cable-related hearing of the organization. It would not be paid for through taxes but through the revenue base of the companies.

Mr. Janigan: On the last point, this is the alternate stream from government funding. This is another complete theory about how things should be funded — it is “user pay.” Effectively, if you have application before a commission and you have the costs of the licensee, for example a cable company requesting an increase, those costs will be passed on to the ratepayers. When it is before the CRTC, the commission should have all the benefits of opposite views and informed presence to deal with the particular issues, similarly paid for by the ratepayers. The costs of the participation and the proceeding are borne as part of the regulatory process. It is different from government funding.

We have to stress that point. Cost awards were developed so that the costs of participation and the hearing would be borne by the industry, not for government to fund groups to participate.

Senator Gustafson: Hypothetically, I have a complaint or want to see something changed so I initiate that process. However, I do not have the money to pay for it. Who pays for it?

Mr. Janigan: At the outset, you would have to meet the required test from CRTC to begin the process. First, your action may fairly represent the views of a number of subscribers, not just you. Second, it will be of some use to the commission in determination of the issues, not just something that may interest you. Third, they need to know that the participation has been responsible. That test, in the past, has been hard to meet. As Mr. Reddick says, out of 2,000 proceedings, there were 15 cost awards in one year. It illustrates the fact that these proceedings involve public participation that demands more than simply an expression of views. They usually concern complex issues of regulations of telecommunications. Also, the groups themselves are representative of a larger constituency than themselves.

Il s'ensuit que les consommateurs n'interviennent pas pour chaque cause. Toutefois, lorsqu'ils prennent la peine de le faire, il y a des critères qui doivent être respectés et acceptés. Il y a des contestations qui sont présentées par le CRTC et par le secteur concerné. En outre, le CRTC sera toujours prêt à écouter un radiodiffuseur qui demandera une exemption dans le cadre de ce programme. Le CRTC n'accusera pas une entreprise à la faillite pour une question d'attribution des dépens. Il n'est pas là pour cela. Il pourrait même refuser entièrement d'attribuer des dépens dans ces circonstances. C'est là que le détenteur d'un permis de radiodiffusion doit justifier son point de vue relativement aux dépens attribués.

La deuxième question portait sur l'argent du contribuable. Ces dépens ne seront pas payés en puisant dans les fonds publics. Ce sera plutôt à la partie concernée, l'entreprise de câblodistribution par exemple, de payer les dépens s'il s'agit d'une cause touchant la câblodistribution dans son secteur. Cela ne proviendra donc pas des fonds publics, mais des recettes des entreprises concernées.

M. Janigan: À ce sujet, je précise qu'il s'agit de la solution de rechange proposée au financement gouvernemental. Il s'agit d'une théorie complètement différente quant à la façon dont les choses devraient être financées. En fait, les dépens sont imposés à l'utilisateur. Si, par exemple, un câblodistributeur demande une augmentation de ses tarifs, les coûts de ce câblodistributeur sont en fait assumés par les abonnés. Lorsque la cause est présentée au CRTC, celui-ci doit pouvoir bénéficier de toutes les vues opposées qui sont exprimées et de la présence de tous les témoins nécessaires, et le coût en est assumé par les abonnés. Les coûts de participation et des délibérations font partie du processus de réglementation. C'est différent de ce que serait un financement assuré par le gouvernement.

Nous tenons à le souligner. L'attribution des dépens a été conçue de façon que les coûts de participation et d'audience soient assumés par l'industrie, et non pour que le gouvernement finance la participation de divers groupes.

Le sénateur Gustafson: Supposons que j'aie une plainte ou que je veuille voir une certaine situation changer, et que j'amorce ce processus. Toutefois, je n'ai pas l'argent qu'il faut pour ces démarches. Qui paie?

M. Janigan: Au départ, vous devez répondre aux critères établis par le CRTC pour amorcer le processus. Tout d'abord, il se peut que vos réclamations reflètent les opinions d'un certain nombre d'abonnés, et non seulement les vôtres. Deuxièmement, il faut que votre intervention soit utile au Conseil, qu'elle l'aide dans ses délibérations; elle ne soit pas exprimer un point de vue qui n'intéresse que vous. Troisièmement, il faut que le CRTC puisse se dire que votre participation a été faite de façon responsable. Dans le passé, ce troisième critère a été difficile à respecter. Comme l'a dit M. Reddick, sur 2 000 causes traitées par le CRTC en un an, il y en eues 15 qui ont fait l'objet d'une attribution des dépens. Cela montre bien que ces causes incluent une participation du public qui est bien plus exigeante qu'une simple expression d'opinion. D'habitude, il s'agit de questions complexes de réglementation des télécommunications. En outre, les porte-parole représentent un groupe de personnes plus nombreux et ne comparaissent pas à titre individuel.

Mr. Reddick: We have been denied cost awards and other awards in the past. We bring a great deal of expertise to this whole process. In the past, we have been challenged by industry and the CRTC. Individuals submitting letters or minor briefs will not likely receive a cost award; it is not intended for that purpose. The idea is to reimburse costs if substantive evidence will actually represent and help the CRTC to make a decision. It is more substantive than an opinion.

What will this cost per year? It depends on the year. Sometimes, the CRTC has many proceedings. For example, they may review television policy, which is generally a massive proceeding, where everyone gets involved and there is lots of evidence. They may do broadcasting distribution undertaking proceedings, which means cable TV, and rewrite all the rules for regulation on that. Those, again, are massive proceedings. Other years it is quiet. There may be licence renewals or new media in here. There are busy years and there are light years. Generally, it is light years.

In terms of costs, the best examples we have come from the telecommunications side. If we look at the CRTC test and at the kind of interventions people are likely to make on the telecommunications side, it ranges from \$130,000 to \$500,000 across all cost awards and all proceedings. It may be higher or lower, depending on the year, but that is the range. This is a \$20-billion industry, for which we are looking at cost awards spread across the country.

I would estimate that, in broadcasting, it would probably be in the same range. There is probably a lower end of \$100,000 per year across all groups that intervene, with an average of \$500,000 to \$600,000. There may be exceptional years, where there are numerous hearings and where the CBC is involved, where it may go up to \$1 million, spread across all groups.

If you look at this in terms of percentage of revenue for the industry, you will find that it is one tenth of 1 per cent. These are all billion-dollar companies. The annual average income of consumer groups who intervene ranges from, say, the National Anti-Poverty Organization at \$400,000, BC PIAC, \$700,000, us, at \$500,000 in 1999. That is our total revenue for the year, for staff and everything else. The costs for these consumer groups spread across the telecommunications industry will not break the industry. It will not hurt them. Most important, it would help consumers to be more effective. When you compare the hundreds of thousands of dollars that they bring to the industry, there is no comparison to what we bring.

M. Reddick: Il nous est déjà arrivé de nous faire refuser le paiement des frais. Nous avons beaucoup d'expérience de tout ce processus. Il nous est déjà arrivé que des représentants du secteur concerné ou que le CRTC conteste notre demande d'attribution des dépens. Il est peu probable que les personnes qui présentent des lettres ou de petits mémoires se fassent payer les frais correspondant à leur démarche. Ces dispositions n'existent pas pour cela. L'idée, c'est plutôt de rembourser les frais si la preuve produite est importante, représentative et utile au CRTC pour rendre une décision. Elle ne peut pas se limiter à une simple opinion.

Combien cela coûtera-t-il par année? Cela dépend de l'année. Parfois, le CRTC a beaucoup de causes et d'audiences. Par exemple, il peut conduire une étude de la politique en matière de télévision, ce qui représente généralement une entreprise énorme, à laquelle participent des intervenants de tous les horizons et où les témoignages obtenus sont très nombreux. Il peut y avoir des audiences concernant des entreprises de distribution de radiodiffusion, c'est-à-dire des câblodistributeurs, et l'on peut décider de revoir toute la réglementation relative à cela. Là aussi, il s'agit d'audiences énormes. D'autres années, c'est tranquille. Il peut y avoir des renouvellements de permis ou l'arrivée de nouveaux médias. Il y a des années très occupées et d'autres plus légères. En général, les années sont plutôt légères.

Pour ce qui est des coûts, les meilleurs exemples proviennent du secteur des télécommunications. Compte tenu des critères du CRTC et des interventions que les citoyens sont susceptibles de faire en ce qui concerne les télécommunications, les attributions de dépens pour l'ensemble des causes s'échelonnent de 130 000 \$ à 500 000 \$. Elles peuvent être plus élevées, ou moins, mais c'est la gamme prévisible. Il s'agit d'un secteur dont le chiffre d'affaires est de 20 milliards de dollars, et les attributions de dépens sont étalées sur l'ensemble du pays.

En matière de radiodiffusion, je crois les chiffres seraient du même ordre. La limite inférieure de la gamme se situe probablement à 100 000 \$ par année, pour l'ensemble des groupes intervenants, la moyenne s'établissant à 500 000 \$ ou 600 000 \$. Il peut y avoir des années exceptionnelles où il y a de très nombreuses audiences, où la SRC est concernée; dans ces cas-là, ça peut atteindre un million de dollars, répartis sur l'ensemble des groupes.

Si l'on compare ce chiffre aux recettes du secteur, on constate qu'il représente un dixième de un pour cent. Il s'agit d'entreprises dont le chiffre d'affaires représente des milliards de dollars. Le revenu annuel moyen des groupes de consommateurs qui interviennent est d'un tout autre ordre: 400 000 \$ pour l'Organisation nationale anti-pauvreté, 700 000 \$ pour le Centre pour la défense de l'intérêt public de Colombie-Britannique, 500 000 \$ pour nous en 1999. Cela représente nos recettes totales pour l'année, et nous devons tout payer avec cela, le personnel et tout le reste. Les frais engagés par ces groupes de consommateurs ne vont certainement pas ruiner l'industrie. Chose plus importante encore, cela va aider les consommateurs à être plus efficaces. Lorsque l'on compare cela aux centaines de milliers de dollars que les consommateurs versent à l'industrie, ce que nous réclamons est bien mince.

Senator Maheu: You talk about the lawyers intervening on behalf of the cable companies when they did their presentations. On the one side, Mr. Janigan spoke about lawyers intervening on behalf of the cable companies when they made their presentations; on the other side, Mr. Reddick spoke about better quality evidence. If lawyers are to intervene on behalf of complainants and give better quality evidence versus a company that cannot afford to compete at the same level as government and public subsidized groups, they will end up being the only rich ones around.

The other issue that I would like you to address is taxation. The bottom line is that the customer pay, the public again. We are already financing CRTC. We are financing all of these groups who will be paying lawyers to intervene. We are financing the legal industry, and then the taxation costs go back to the public again. Can you justify this for me, please?

Mr. Janigan: The first point was dealing with individual proceedings and whether the costs of the representation of individual consumer organizations or the public interest may be so substantial as to overwhelm the interest that is at stake. Is that a fair summation?

Senator Maheu: I am not using the word "overwhelm." I am saying that I know the rate of lawyer's fees. If lawyers must intervene on behalf of the consumer group or groups, they will get rich. Consumer groups are not going to be helped that much. The end payer is the public.

Mr. Janigan: Generally, it would not be lawyers who would be putting together the specialized evidence about which I was speaking. Certainly they would assist with the presentation, in the event there were proceedings that require certain legal skills or the formation of argument. However, any billing done by a lawyer would have to be in accordance with the CRTC tariff rate and would be subject to scrutiny in the process of assessment of their bills.

In looking at proceedings where cost have been awarded by the CRTC and at the proceedings of other tribunals, such as the Energy Board, by and large the bills submitted by lawyers are taxed by the commission if excessive and reduced to an amount that represents a fair fee.

I turn to your point in relation to who pays for this. The cost-award process has been put forward in part to try to level the playing field. All of the lawyers representing the cable companies and the large undertakings have their fees paid for out of the rates of cable customers.

Senator Maheu: The consumer pays.

Mr. Janigan: The companies the lawyers represent are generally asking the commission for something that is contrary to the financial interests of most of the customers, namely, rate increases. In order to effectively oppose that, therefore, an

Le sénateur Maheu: Vous avez parlé des avocats qui interviennent au nom des câblodistributeurs lorsqu'ils sont appelés à comparaître. D'une part, M. Janigan parle des avocats qui interviennent au nom des câblodistributeurs lorsque ces derniers comparaissent; d'autre part, M. Reddick parle d'obtenir des informations qui soient de meilleure qualité. Lorsque vous avez d'un côté des avocats qui représentent les plaignants et présentent des témoignages de meilleure qualité et, d'un autre côté, à une entreprise qui ne peut se permettre de dépenser autant que le gouvernement et les groupes publiquement subventionnés, ce sont les avocats qui vont finir par être les seuls à s'enrichir.

Je voudrais également aborder une autre question, celle des deniers publics. Au bout du compte, c'est le consommateur, le public, qui paie. Nous finançons déjà le CRTC. Nous finançons tous ces groupes qui vont payer des avocats pour intervenir. Nous finançons les juristes, et c'est encore le public qui doit payer par l'entremise des impôts. Pouvez-vous me dire en quoi cela est justifié?

M. Janigan: Votre première question portait sur les frais de représentation des organismes de consommateurs ou de l'intérêt public à une audience donnée. Vous vous demandiez si le montant élevé de ces dépenses ne risquait pas d'occulter les intérêts en cause, n'est-ce pas?

Le sénateur Maheu: Je n'ai pas utilisé le mot «occulter». Je dis simplement que je sais ce que coûte un avocat. S'il faut que des avocats interviennent au nom d'un groupe de consommateurs, ce sont eux qui vont s'enrichir. Les groupes de consommateurs ne bénéficieront pas tant de leur aide. Au bout du compte, c'est le public qui va payer.

M. Janigan: En général, ce ne sont pas les avocats qui préparent la preuve spécialisée dont je parlais tout à l'heure, celle qui faut présenter au CRTC. Bien sûr, ils apportent leur concours pour la présentation de la preuve, surtout pour les audiences qui nécessitent des compétences juridiques ou la préparation d'arguments. Toutefois, les honoraires d'un avocat doivent être conformes aux tarifs du CRTC et leurs factures sont assujetties à un processus d'évaluation.

Dans le cas des dépens attribués par le CRTC et par d'autres tribunaux administratifs tels que l'Office national de l'énergie, les factures présentées par les avocats sont généralement ramenées à de plus modestes proportions par le Conseil si elles sont jugées excessives. Il faut que les honoraires soient jugés acceptables.

Je voudrais maintenant répondre à la question de savoir «qui paie?» Le processus d'attribution des dépens est proposé pour essayer un peu de rendre la partie plus égale. Les honoraires de tous les avocats qui représentent les câblodistributeurs et les grandes entreprises sont payés par les abonnés des câblodistributeurs.

Le sénateur Maheu: C'est le consommateur qui paie.

M. Janigan: Les entreprises que représentent les avocats demandent généralement au Conseil une chose qui est contraire aux intérêts financiers de la plupart des clients, à savoir des augmentations du prix d'abonnement. Pour s'opposer efficacement

effective intervention must be made. It is true that that costs money and that in the end that amount is borne by the customers of that industry. That is true.

However, until that day where the interests of the company and the regulatory costs associated with defending the interests of the shareholder are eliminated from the equation, in terms of what we pay in rates, the fair thing to do is to ensure that there is an informed public presence that speaks to what that company and the company lawyers want.

Overall, the CRTC has had a pretty good record of ensuring that this process of cost awards has not been abused or oppressive to small companies. In the example of Saskatchewan, I have difficulty envisioning a lengthy proceeding that might be oppressive to interests in a particular province. However, I am sure that the CRTC, in its wisdom, would ensure that the solicited participation in a proceeding is keeping with that which is at stake.

Mr. Reddick: It is important to remember that the monies that are used in cost awards do come from the consumer. It is the same pot of money that the companies are using to argue their case at CRTC. They take the money from consumers of cable television and spend hundreds of thousands of dollars at proceedings to argue their view. We are saying that it is fair and reasonable that consumer groups that represent those ratepayers are able to access some of the same money, to put the other point of view forward.

In terms of lawyer fees, the actual costs for cost awards involve many different types of expenses. It could be economic analysis, engineering analysis, experts providing opinion, surveys of members, transportation or other kinds of analysis. Different types of evidence are put together. Not all these costs are internal to the organization. Many are outside costs that are incurred by the groups.

It is important to remember that the groups are not financed by other means. We do not get grants to appear before the CRTC on these matters. Government core funding disappeared for groups 10 years ago. We do not get funded to come here for committee meetings. We once did, but those days are gone.

As an example, in Winnipeg, there have been a number of proceedings in telecommunications during the past several years. It is not only experts and lawyers that appear. The Social Planning Council of Winnipeg, the Council of Women of Winnipeg, the Consumers' Association of Canada, the Manitoba Society of Seniors, the Disabled Women's Networking Winnipeg Group and the Canadian Cancer Society are some of the organizations that have appeared. These organizations could benefit from the cost-award process. They have staff. They could develop evidence. If it met the test, some of

à cela, il faut pouvoir intervenir de façon efficace. Il est vrai que cela coûte de l'argent et qu'au bout du compte ce sont les consommateurs de l'industrie concernée qui en font les frais. Cela est vrai.

Cependant, tant que les intérêts de l'entreprise et que les coûts de réglementation liés à la défense des intérêts des actionnaires ne sont pas éliminés de l'équation, puisque c'est l'abonné qui paie pour cela, il n'est que juste que l'avis du public soit sérieusement entendu pour répondre à ce que disent l'entreprise et ses avocats.

Dans l'ensemble, la feuille de route du CRTC est généralement positive lorsqu'il s'agit d'assurer que ce processus d'attribution des dépens ne soit pas abusif et qu'il ne pénalise pas indûment les petites entreprises. Dans l'exemple de la Saskatchewan, j'ai de la difficulté à envisager de longues procédures qui pourraient être nuisibles aux intérêts des entreprises de la province. Cela dit, je suis sûr que le CRTC aurait la sagesse de prendre les moyens qui s'imposent pour que la participation aux audiences se fasse à un coût qui corresponde aux enjeux.

M. Reddick: Il est important de rappeler que l'argent versé pour indemniser les intervenants de leurs frais provient lui-même des consommateurs. C'est le même argent dont se servent les entreprises pour défendre leur point de vue devant le CRTC. Elles prennent l'argent des abonnés de la télévision distribuée par câble et dépensent des centaines de milliers de dollars pendant les audiences pour défendre leur point de vue. Nous disons qu'il est juste et raisonnable que les groupes de consommateurs qui représentent les abonnés puissent accéder à une partie de ce même argent pour présenter un autre point de vue.

En ce qui concerne les honoraires des avocats, les montants réels des dépens attribués incluent beaucoup de dépenses de types différents. Il peut s'agir d'une analyse économique, d'une analyse d'ingénierie, d'opinions d'experts, d'enquêtes auprès des membres, d'analyses des coûts de transport, et ainsi de suite. Il y a divers types de preuves qui sont préparées. Ces dépenses ne sont pas toutes assumées par l'organisme. Il y a beaucoup de dépenses externes que les groupes de consommateurs assument eux-mêmes.

Il faut se souvenir que ces groupes n'ont pas d'autres moyens de subsistance. Nous ne sommes pas subventionnés pour témoigner devant le CRTC sur ces questions. Le financement de base du gouvernement pour les groupes a disparu il y a 10 ans. Nous n'avons pas reçu un sou pour témoigner devant votre comité. C'était le cas autrefois, mais cette époque est révolue.

À titre d'exemple, à Winnipeg, il y a eu un certain nombre d'audiences sur les télécommunications au cours des dernières années. Ce ne sont pas seulement des experts et des avocats qui témoignent. Le Conseil de planification sociale de Winnipeg, le Conseil des femmes de Winnipeg, l'Association des consommateurs du Canada, la Société des aînés du Manitoba, le Réseau des femmes handicapées de Winnipeg et la Société canadienne du cancer comptent parmi les organisations qui ont témoigné. Ces organisations pourraient profiter du processus d'attribution des dépens. Elles ont du personnel. Elles pourraient

these groups could get cost awards. It means that they could prepare better submissions, and they would be encouraged to do that.

They should be given the opportunity to make submissions, if it meets the interests of the individuals they represent. It is not only lawyers and experts, but groups across the country at the national, provincial and local that can benefit from this, because the needs of groups across the country are diverse. The cost award may be \$500 or \$100,000. It is the hard to micro-manage that from this level. It should be left to the discretion of the CRTC.

Senator LaPierre: You are an association?

Mr. Janigan: Yes, we are.

Senator LaPierre: How many members do you have?

Mr. Janigan: We have two classes of memberships — individual and group. Our group members include associations that represent about 1.5 million Canadians.

The Acting Chairman: Can you send us information on that?

Mr. Janigan: Yes. Because we are a centre that specializes in representation and research, we end up representing other groups before the proceedings. We may be in front of CRTC representing the Consumers' Association of Canada, the National Anti-Poverty Organization or the Ontario Council of Senior Citizens.

Senator LaPierre: These are your clients?

Mr. Janigan: Yes.

Senator LaPierre: You charge them.

Mr. Janigan: The clients are not charged. We are a non-profit organization. It is our job to do research and advocacy. When we can recover costs, we attempt to do so.

Senator LaPierre: Who are the other people in your organization?

Mr. Janigan: They are the individual members. We have between 20 to 50 individual members. They are the members of the board of directors and former members.

Senator LaPierre: Could we have a list of the members of your board?

Mr. Janigan: Certainly.

Senator LaPierre: You have a budget of \$500,000?

Mr. Janigan: Yes.

Senator LaPierre: That comes from where?

Mr. Janigan: It comes from a number of different sources. We do policy reports for various departments of the federal government. Monies obtained through cost awards are put into the general hopper. We appear in front of the CRTC as well as in front of other tribunals, such as the Ontario Energy Board.

produire des preuves. Certains de ces groupes pourraient être dédommagés s'ils répondent aux critères. Cela signifierait qu'ils pourraient préparer de meilleurs mémoires, et ils seraient encouragés à le faire.

Il faut leur donner la possibilité de faire des instances, si cela répond aux intérêts des personnes qu'ils représentent. Il n'y a pas que les avocats et les experts, il y a aussi des groupes de tout le pays aux niveaux national, provincial et local qui peuvent profiter d'une telle mesure parce que les besoins des groupes sont divers. Les dépens pourraient se chiffrer à 500 \$ ou à 100 000 \$. Il est difficile de préciser cela dans le texte. Cela devrait être laissé à la discrétion du CRTC.

Le sénateur LaPierre: Vous constituez une association?

Le sénateur Janigan: C'est cela.

Le sénateur LaPierre: Combien de membres comptez-vous?

M. Janigan: Nous avons deux catégories de membres: les particuliers et les groupes. Dans la 2e catégorie, nous avons des associations qui représentent environ 1,5 million de Canadiens.

Le président suppléant: Pouvez-vous nous envoyer des informations à ce sujet?

M. Janigan: Oui. Étant donné que notre centre se spécialise dans la défense et la recherche, nous sommes amenés à représenter d'autres groupes devant le CRTC, par exemple l'Association des consommateurs du Canada, l'Organisation nationale antipauvreté ou le Ontario Council of Senior Citizens.

Le sénateur LaPierre: Ce sont vos clients?

M. Janigan: Oui.

Le sénateur LaPierre: Vous leur demandez des honoraires.

M. Janigan: Nous ne demandons rien à nos clients. Notre organisation est sans but lucratif. C'est notre métier que de faire des recherches et de défendre les gens. Quand il nous est possible de recouvrer nos frais, nous tâchons de le faire.

Le sénateur LaPierre: Qui sont les autres membres de votre organisation?

M. Janigan: Il s'agit des membres à titre individuel. Nous en avons entre 20 et 50. Ce sont les membres du conseil d'administration et d'anciens membres.

Le sénateur LaPierre: Pouvons-nous obtenir la liste des membres de votre conseil d'administration?

M. Janigan: Bien sûr.

Le sénateur LaPierre: Vous avez un budget de 500 000 \$?

M. Janigan: Oui.

Le sénateur LaPierre: Qui vient d'où?

M. Janigan: De diverses sources. Nous rédigeons des documents de réflexion pour le compte de divers ministères du gouvernement fédéral. Les dépens que nous obtenons sont versés dans la caisse commune. Nous nous présentons devant le CRTC ainsi que devant d'autres tribunaux, par exemple, la Commission de l'énergie de l'Ontario.

Senator LaPierre: Suppose I were the Cancer Society and wanted you to intervene in a proceeding. I am talking only about broadcasting; I am not interested in the telecommunications people. My group wants to make an intervention. I hire you?

Mr. Janigan: We would consider whether we would accept to represent you.

Senator LaPierre: If you accepted us, what would you charge?

Mr. Janigan: We do not assess the individual organizations any particular amount, unless we think we can recover from a cost award. In that case, we would make an agreement with the Cancer Society, say, to apply for a cost award on their behalf. If we were not successful, they would not pay us any money.

Senator LaPierre: What you are talking about would not apply to individuals; correct?

Mr. Janigan: No, only to organizations.

Senator LaPierre: I lived in Britannia Beach, British Columbia, for 15 years. It is a little town on the magnificent Howe Sound. The population is 900. There is a cable company in Britannia Beach. We were interested in getting better service. We raised the money, because nobody was prepared to defend us. In those days, the CRTC travelled, and we were able to make our point with the renewal of the licence.

It seems to me that my little group of men, women and children whose daily lives were being affected had as much right as the Cancer Society or the other people you represent. Why, therefore, could not someone from Saskatchewan who is more affected by television have the right to receive a cost award?

Mr. Janigan: I agree with you. In the circumstance that you site, the Cancer Society would not get a cost award and you would, because you were representing a certain number of subscribers, provided that the intervention was in keeping with the problem.

Senator LaPierre: I understand the rules. The point I am trying to make is that, if this bill passes into law, it will have to apply to everyone whether they are an association or individual, otherwise it is useless.

Mr. Janigan: It does.

Senator LaPierre: You will agree to that.

Mr. Janigan: It does, but you have to meet the CRTC rules for cost awards.

Senator Callbeck: This legislation will provide funding for intervenor, but the intervenor does not know until the end of the proceedings whether they will get an award. You said that under the Telecommunications Act some awards have been denied. I think that you said that under this legislation you felt that there

Le sénateur LaPierre: Disons que je suis la Société canadienne du cancer et que je veux retenir vos services pour que vous interveniez dans des procédures. Je parle seulement de radiodiffusion; je ne m'intéresse pas aux télécommunications. Mon groupe veut intervenir. Je peux vous engager?

M. Janigan: Nous analysons la situation avant d'accepter de vous représenter.

Le sénateur LaPierre: Si vous acceptez de me représenter, combien allez-vous me demander?

M. Janigan: Nous ne demandons rien aux organisations, à moins que nous pensions pouvoir obtenir des dépens. Dans un tel cas, nous nous entendons avec la Société canadienne du cancer, par exemple, pour demander les dépens en son nom. Si notre démarche échoue, elle ne nous verse pas un sou.

Le sénateur LaPierre: Mais ce que vous dites ne s'applique pas aux particuliers, n'est-ce pas?

M. Janigan: Non, seulement aux organisations.

Le sénateur LaPierre: J'ai vécu à Britannia Beach, en Colombie-Britannique, pendant 15 ans. C'est une petite ville de 900 habitants située sur la magnifique baie Howe. Il y a une entreprise de câblodistribution à Britannia Beach. Nous voulions un meilleur service. Nous avons réuni l'argent parce que personne n'était disposé à nous défendre. En ce temps-là, le CRTC voyageait, et nous avons pu faire valoir notre point de vue au moment du renouvellement de la licence.

À mon avis, mon petit groupe d'hommes, de femmes et d'enfants dont la vie quotidienne était touchée avait autant le droit d'être représenté que la Société canadienne du cancer ou les autres groupes que vous représentez. J'aimerais donc savoir pourquoi une personne de la Saskatchewan qui est plus touchée par la télévision aurait le droit de toucher des dépens.

M. Janigan: Je suis d'accord avec vous. Dans les circonstances que vous dites, la Société canadienne du cancer n'aurait pas droit aux dépens, mais vous oui, parce que vous représentez un certain nombre d'abonnés, à la condition que votre intervention vise le problème dont il est question.

Le sénateur LaPierre: Je comprends les règles. Ce à quoi je veux revenir, c'est que si ce projet de loi est adopté, il devra s'appliquer à tout le monde, qu'il s'agisse d'associations ou de particuliers; autrement, il ne servira à rien.

M. Janigan: Il servira à quelque chose.

Le sénateur LaPierre: Vous êtes d'accord avec cela.

M. Janigan: Il servira à quelque chose, mais il faut respecter les règles du CRTC régissant les dépens.

Le sénateur Callbeck: Le projet de loi aura pour effet de financer les intervenants, mais les intervenants ne savent pas avant la fin des procédures s'ils toucheront les dépens ou non. Vous dites qu'on a refusé d'accorder les dépens en vertu de la Loi sur les télécommunications dans certains cas. Vous dites

would be very few consumer awards. You mentioned the award might go as low as \$500. You must anticipate that very small groups will be intervening.

If I were the president of a group that wanted to intervene, and I knew that it would cost \$30,000 but was not sure we would get intervenor funding, I certainly would have great concerns about letting my group go ahead.

Mr. Janigan: You are talking about an area called intervenor funding. We call what we are doing now cost-award funding. Intervenor funding has been available through certain provincial statutes. For example, a group would go before the commission and make a case that they should be funded and are granted, say, \$50,000 to do so, and at the end of the day their costs are scrutinized. That has worked to some extent reasonably well in some jurisdictions; in others, it has not.

It is not this system. In this situation, you do not know till the end of the day whether you will get any funding. You are right, to some extent it acts as a chill on the willingness of individual groups or organizations to go forward to make their particular case because they are not certain that they will be able to cover the costs.

I do not have an answer as to how to fix that, apart from looking at the system of intervenor funding, but frankly we have so much on our plate at the moment with this bill that I would prefer to not go down that road.

It is something that must be looked at in tandem with the Telecommunications Act. This is a bill to make the Broadcasting Act equal with the Telecommunications Act. In the event that intervenor funding is necessary at some point in time, the commission may want to study it.

Mr. Reddick: It is important to remember that the CRTC is very open with groups and organizations on this issue. We have gone to them, as have others, and have said that we are thinking about developing evidence for a particular proceeding and as such ask whether they will pay costs for these kinds of activities. The CRTC will give an indication whether we are in the ballpark, or not, and the degree of risk in gaining a cost award. They will not definitely guarantee a cost award, but they will say whether something is likely to meet the test. However, it is still a risk.

In terms of whether an organization will think it is justified to go ahead, we were in that situation ourselves on the new media proceedings about two years ago now. That was a joint proceeding between telecom and broadcasting. Both acts applied. We represented the National Anti-Poverty Organization, a Quebec consumer group and our organization, fully recognizing that it would cost us probably around \$3,000 in

qu'avec cette loi-ci, très peu de groupes de consommateurs toucheraient les dépens. Vous avez dit que les dépens ne pourraient se chiffrer qu'à 500 \$ à peine. Vous devez penser que de très petits groupes vont intervenir.

Si j'étais la présidente d'un groupe qui veut intervenir, et que je savais qu'il en coûterait 30 000 \$ sans toutefois être sûre d'obtenir l'aide financière réservée aux intervenants, j'hésiterais sûrement beaucoup à aller de l'avant.

M. Janigan: Vous parlez de l'aide financière aux intervenants. Nous qualifions ce que nous faisons maintenant de financement des dépens. Certaines lois provinciales autorisent l'aide financière aux intervenants. Par exemple, un groupe se présente devant le conseil et fait valoir que son intervention doit être financée et on lui accorde, par exemple, 50 000 \$ pour ce faire, et aux termes des procédures, on examine ses dépenses. Cette procédure a donné d'assez bons résultats dans certaines provinces; dans d'autres, non.

Ce n'est pas le système que nous préconisons. Dans notre cas, on ne sait pas avant la fin des procédures si l'on obtiendra un sou. Vous avez raison de le dire, pour certains, cela a pour effet d'inhiber les groupes ou les organisations qui voudraient faire valoir leur point de vue parce qu'ils ne sont pas certains de recouvrer leurs frais.

Je n'ai pas de réponse à cette question, si ce n'est que l'on peut recourir au système de l'aide financière aux intervenants, mais franchement, nous avons déjà les bras pleins en ce moment avec ce projet de loi-ci et je préfère ne pas m'aventurer sur ce terrain.

C'est une question qu'il faut examiner également dans le contexte de la Loi sur les télécommunications. Ce projet de loi-ci vise à mettre la Loi sur la radiodiffusion sur le même pied que la Loi sur les télécommunications. Si l'aide financière aux intervenants se révèle nécessaire un jour, le conseil voudra peut-être étudier la question.

M. Reddick: Il faut se souvenir que, dans ce dossier, le CRTC est très ouvert à l'égard des groupes et organisations. Comme d'autres, nous nous sommes présentés devant le CRTC et avons dit que nous songions à mettre au point un argumentaire dans le cadre d'une procédure en particulier, et nous lui avons demandé s'il accepterait de rembourser nos dépenses pour ce genre d'activités. Le CRTC nous dit alors si nos frais sont acceptables ou non et nous dit quelles sont nos chances d'obtenir les dépens. Il ne garantit jamais l'attribution des dépens, mais il nous dira si nous avons des chances d'obtenir gain de cause. Cependant, il y a toujours un risque qui subsiste.

Pour ce qui est de savoir si une organisation jugera bon d'aller de l'avant, nous étions nous-mêmes dans cette situation lorsqu'ont eu lieu les procédures sur les nouveaux médias il y a environ deux ans. Il s'agissait de procédures communes portant sur les télécommunications et la radiodiffusion. Les deux lois s'appliquaient. Nous représentions l'Organisation nationale antipauvreté, un groupe de consommateurs du Québec et notre

staff time. We applied for a cost award because the telecom act was involved and we thought we could get back some of those costs. However, we only recovered about \$500 of the total cost.

Nevertheless, the policy issue was important enough for us to take a loss on the other part of it because it was important to our members and clients. Sometimes you have to accept the costs.

We did that with television policy. We prepared evidence and appeared. We did that with the broadcasting regulations for cable television. We spent much time in evidence on that, and we basically ate those costs.

Most groups cannot do that. Individuals cannot do that. We did not get that money back. We take that money from the other resources we have. However, we only do that on a selective basis. Quite frankly, we have spent so much time on this bill that I have not appeared or submitted anything to the CRTC in broadcasting for three years. We must decide where our time and effort goes. We cannot afford to do both.

Senator Callbeck: Do you feel that this type of funding has been a deterrent for small groups from intervening under the Telecommunications Act, or is telecommunications so complicated and complex that it is a whole different ballgame from broadcasting?

Mr. Janigan: Small groups have generally been able to align their interests with larger groups and be represented under one banner. There are a number of different coalitions that go forward in a telecommunications proceeding under one banner because they have similarity of interest in terms of the issues that are at stake.

Mr. Reddick: Sometimes the CRTC encourages individuals and groups to work together in coalitions when they have like arguments. It makes it easier for the commission to deal with the numbers. There are individuals who show up to both telecom and broadcasting proceedings. It is not only groups. There are individuals ranging across the spectrum. It depends on the proceedings and the issue.

Senator Eyton: Thank you for your presentation today. I should like to better understand the precedent you referred to with telecommunications — that it has been reassuring, that it has been around for a long time, that the kind of costs awarded run between \$500,000 and \$1 million, spread across the board, and that it is a small minority that receive anything. I would like to better understand how it works before the CRTC with the telecommunications. The points I had outlined here have been partly answered. How soon does an intervenor know? What kind of quantum might you expect? This and the other questions relate to the different people who are present — applicants, consumers, competitors, public advocacy people, et cetera. I have appeared

propre organisation, et nous savions parfaitement bien qu'il nous en coûterait environ 3 000 \$ en frais administratifs. Nous avons demandé les dépens parce que la Loi sur les télécommunications s'appliquait et nous avons pensé que nous pourrions recouvrer une partie de nos frais. Cependant, nous n'avons recouvert qu'environ 500 \$ en tout.

Néanmoins, cette question était suffisamment importante à nos yeux pour risquer une perte parce que nos membres et nos clients y tenaient. Il faut parfois accepter d'assumer les frais.

Nous avons fait cela avec la politique sur la télévision. Nous nous sommes préparés et nous avons témoigné. Nous avons fait cela pour le règlement sur la radiodiffusion concernant la télévision par câble. Nous avons consacré beaucoup de temps à la préparation de notre témoignage sur cette question, et nous avons absorbé l'essentiel des frais.

La plupart des groupes ne peuvent pas se le permettre pas plus que les particuliers. Nous ne sommes pas rentrés dans nos frais. Nous avons puisé l'argent dans les autres ressources que nous avons. Cependant, nous ne faisons cela qu'à titre sélectif. Franchement, nous avons consacré tellement de temps à ce projet de loi-ci que je n'ai pas témoigné devant le CRTC et je ne lui ai pas soumis quoi que ce soit sur la radiodiffusion depuis trois ans. Nous devons choisir où nous investirons notre temps et nos efforts. Nous ne pouvons pas nous permettre de faire les deux.

Le sénateur Callbeck: Croyez-vous que ce genre de financement a un effet dissuasif sur les petits groupes qui voudraient intervenir dans le cadre de la Loi sur les télécommunications, ou le monde des télécommunications est-il tellement compliqué qu'il n'a rien à voir avec la radiodiffusion?

M. Janigan: Les petits groupes sont généralement en mesure de faire valoir leurs intérêts par des groupes plus importants et d'être représentés sous une seule bannière. Dans les procédures concernant les télécommunications, un certain nombre de coalitions se réunissent sous une seule bannière parce qu'elles ont des intérêts communs dans le dossier qui est en jeu.

M. Reddick: Le CRTC encourage parfois les particuliers et les groupes à former des coalitions lorsque leurs arguments se rejoignent. Le conseil entend ainsi moins de monde. Il y a des particuliers qui interviennent dans les procédures sur les télécommunications aussi bien que sur la radiodiffusion. Il n'y a pas seulement des groupes. Des particuliers d'horizons très divers interviennent aussi. Tout dépend des procédures et de l'enjeu.

Le sénateur Eyton: Je vous sais gré de votre témoignage. Je voudrais comprendre mieux le précédent auquel vous avez fait allusion concernant les télécommunications: vous dites que c'était rassurant, que cette procédure existe depuis longtemps, que les dépens se chiffrent entre 500 000 \$ et 1 million de dollars, que tout le monde est touché et que seule une petite minorité touche quelque chose. J'aimerais mieux comprendre comment ça marche devant le CRTC lorsqu'il s'agit de télécommunications. On a répondu en partie aux questions que j'avais. À quel moment l'intervenant sait-il qu'il aura de l'aide? À combien pouvez-vous vous attendre? Ma question et les autres portent sur les types de personnes qui sont en présence: les requérants, les consommateurs, les concurrents, les

before CRTC on a number of occasions but always on the broadcasting side. It meant that whomever I was working for paid my bills. I never worried about these things.

Take that to the telecommunications side. How has the CRTC dealt with that range of people and still kept the overall annual costs to a mere \$500,000 to \$1 million? There is a great deal happening in that area, recognizing that broadcasting is more emotional and therefore a more participatory enterprise. Could you tell us how the CRTC handled that range of people in order to establish the kind of funding that you are talking about on an annual basis.

Mr. Janigan: While the cost award is available to the individual group or corporation, it is to pay for specialized assistance that may be necessary to mount that intervention. The cost, for example, of holding an organizational meeting to discuss what you will present to the CRTC is not reimbursed. The participation of individual members to talk about these issues and what they would like the lawyer to do and to give instructions to the individual experts or analysts is not considered for reimbursement.

Generally, the cost award will include the fees for an expert consultant that has been responsible for case management and for essentially putting together the elements of the case, fees for counsel, when counsel have been represented, and all of them are pursuant to a tariff.

Senator Eyton: The number you are talking about is so small that only a few will receive those kinds of awards. Who are they?

Mr. Janigan: The cost awards that have been made in telecommunication proceedings generally follow the pattern in the individual province. For example, in Manitoba, the Public Interest Law Centre usually represents the interests of the Manitoba branch of the Consumers' Association, the Manitoba old age pension groups and a variety of different coalitions. Anything involving Manitoba Tel will generally have the Manitoba branch of the Consumers' Association of Canada involved, and they obtain a cost. In B.C., the organizations coalesce around a group headed up by the B.C. Old Age Pensioners Organization, represented by groups from the British Columbia Public Interest Advocacy Centre, BC PIAC.

Senator Eyton: Lawyers would always represent these groups. The numbers have to be around \$10,000 to \$15,000 at most. They cannot be any larger than that.

Mr. Janigan: The numbers are not that high. I am certainly happy to entertain a recommendation for increases, but they are limited to looking at the number of days of the proceeding and the preparation that is associated with it. CRTC staff knows how much has to be done to meet a particular kind of test.

Senator Eyton: They must be very discriminating about the requests for awards, and, of course, that is your case here.

That, for example, would be miniscule compared to ordinary court costs awarded in a legal proceeding. This may be take only one week.

défenseurs de l'intérêt public, et cetera. J'ai témoigné devant le CRTC à diverses reprises, mais toujours du côté de la radiodiffusion. Ce qui veut dire que l'instance que je représentais payait les honoraires. Je ne me suis jamais préoccupé de ce genre de choses.

Transposons cela du côté des télécommunications. Comment le CRTC a-t-il pu entendre des instances si diverses et limiter quand même son coût annuel à 500 000 \$ ou 1 million de dollars à peine? Il se passe beaucoup de choses dans ce domaine et l'on sait que la radiodiffusion est un sujet qui suscite davantage d'émotions et, par conséquent, une plus grande participation. Pouvez-vous nous expliquer comment le CRTC a pu entendre tous ces gens et ainsi établir la formule de financement annuel dont vous parlez?

M. Janigan: Un groupe ou une société a droit aux dépens, mais l'attribution des frais vise à financer l'aide spécialisée qui peut être nécessaire pour monter une intervention. Par exemple, la tenue d'une rencontre de votre organisation pour discuter de votre témoignage devant le CRTC ne sera pas financée. On ne finance pas non plus la participation des membres à titre individuel qui discutent de ces questions et qui donnent des instructions à l'avocat ou aux experts ou analystes.

En règle générale, les dépens servent à rémunérer l'expert-conseil qui a piloté le dossier et qui réunit essentiellement les éléments de preuve de la plaidoirie ainsi que l'avocat, s'il y en a un; d'ailleurs, toutes ces tarifications sont tarifées.

Le sénateur Eyton: La somme dont vous parlez est si modeste que rares sont ceux qui touchent ces dépens. De qui s'agit-il?

M. Janigan: Dans le domaine des télécommunications, les dépens sont généralement établis selon les normes de la province. Par exemple, au Manitoba, le Centre pour la défense de l'intérêt public représente habituellement les intérêts de l'aide manitobaine de l'Association des consommateurs, les groupes de pensionnés du Manitoba et diverses coalitions. Dans tous les cas concernant Manitoba Tel, l'aide manitobaine de l'Association des consommateurs du Canada intervient, et on lui verse les dépens. En Colombie-Britannique, les organisations forment une coalition dirigée par la B.C. Old Age Pensioners Organization, et celle-ci est représentée par des groupes du British Columbia Public Interest Advocacy Centre, le BC PIAC.

Le sénateur Eyton: Ce sont toujours les avocats qui représentent ces groupes. Il en coûte environ 10 000 \$ ou 15 000 \$ au maximum. Ce ne peut pas être plus que ça.

M. Janigan: Ce n'est pas si élevé que ça. Je serai évidemment heureux de discuter de toute recommandation visant à augmenter ce chiffre, mais nous sommes limités par le nombre de jours que durent les débats et la préparation qui y est associée. Le personnel du CRTC sait ce qui intervient dans la préparation d'un dossier.

Le sénateur Eyton: Le CRTC doit faire preuve d'un grand discernement lorsqu'on lui demande de rembourser les dépens, et cela vous concerne bien sûr.

C'est, par exemple, un montant minuscule comparativement aux dépens que l'on accorde dans le cas de poursuites judiciaires. Votre intervention n'exige peut-être qu'une semaine de travail.

Mr. Reddick: We are talking costs, not profit.

Mr. Janigan: It is pretty small, but it makes a difference. If we had had the \$25,000 or \$30,000 to hire an economics professor to do prepare evidence for us on compensation issues, it would have made a difference in that proceeding. Frankly, we are not the kind of organization that can dig into our pockets for \$25,000.

Mr. Reddick: When we file a cost award, as an example, we name who we think in the company should pay the cost award. We have to submit a list of costs. The companies can challenge whether they should actually be named to pay, and they make a case back to the CRTC. They challenge the cost of every item that we list; the CRTC does the same thing; and then, we have a chance to respond. It is very rigorous but it is challengeable. The payors are the companies or the associations that were named, for example, through the cost award.

For example, all the phone companies may be named; on the other hand, perhaps only one telephone company is appearing, if only one is involved.

Senator Eyton: Is there any penalty for being successful? Would a successful applicant be apt to pay more?

Mr. Janigan: No. It is based upon responsibility and participation. If you have raised issues but are not successful, you may still get your costs, if the CRTC thinks that those interests should have been raised in the context of the determination.

We have actually done a survey because we are faced with complaints from the companies from time to time. The Ontario Energy Board has a liberal method of dispensing costs; they give them to commercial intervenors as well as to non-commercial intervenors. We looked at the awards for the gas distribution companies for a period of five or six years and noted that the total amount of cost awards, including commercial intervenors, was less than 5 per cent of the amount that was paired off the revenue requirement of the companies at the commencement of the proceedings. Even if we were only responsible for 10 per cent of those reductions, the cost-award system is a great boom for ratepayers. Particularly, in rate proceedings they are effective in saving money for ratepayers.

Senator Eyton: Would you be in favour of some kind of limit on the amounts that could be awarded? It is lovely to hear the precedent of telecommunications. At the same time, I am nervous about open-ended practice.

Mr. Janigan: I think that is the purpose of a tariff — to ensure that it is done on the basis of a particular amount, with maximums. Presumably, the taxing officer of the CRTC knows how many days the proceeding took and as such would award costs accordingly. I do not think we have had too much difficulty in terms of excessive awards.

M. Reddick: Nous parlons de dépens et non de profit.

M. Janigan: C'est peu de chose, mais ça fait toute la différence. Si nous avons eu les 25 000 \$ ou 30 000 \$ voulus pour engager un professeur d'économie qui aurait préparé notre témoignage sur la question de la rémunération, cela aura fait une grande différence. Franchement, nous ne sommes pas le genre d'organisation qui dispose de 25 000 \$.

M. Reddick: Lorsque nous demandons les dépens, par exemple, nous nommons ceux qui, à notre avis, au sein de l'entreprise, devraient payer les dépens. Nous devons soumettre la liste de nos frais. Les compagnies peuvent contester le fait qu'elles sont nommées et elles peuvent plaider leur cause devant le CRTC. Elles contestent tous les coûts qui apparaissent sur notre liste; le CRTC fait la même chose; nous avons ensuite l'occasion de répondre. C'est un processus très rigoureux, mais qui peut faire l'objet de contestations. Les payeurs sont les compagnies ou les associations que nous avons nommées, par exemple, dans notre demande de dépens.

Par exemple, on peut nommer toutes les entreprises de téléphonie, mais il se peut qu'une seule entreprise de téléphonie se présentera devant le CRTC, s'il n'y en a qu'une qui est visée.

Le sénateur Eyton: Est-ce que des pénalités sont imposées si vous obtenez gain de cause? Est-ce qu'un requérant qui obtient gain de cause peut toucher davantage?

M. Janigan: Non. Tout est fondé sur la responsabilité et la participation. Si vous avez soulevé des questions, mais que vous n'avez pas eu gain de cause, on peut quand même vous rembourser les dépens, si le CRTC pense qu'on aurait dû faire valoir ces intérêts dans le contexte de la décision.

En fait, nous avons fait un sondage parce que nous recevons à l'occasion des plaintes des entreprises. La Commission de l'énergie de l'Ontario est généreuse dans l'attribution des frais; elle rembourse les dépens aussi bien aux intervenants commerciaux qu'aux intervenants sans but lucratif. Nous nous sommes penchés sur les frais qui ont été attribués aux entreprises de distribution de gaz pendant une période de cinq ou six ans et avons remarqué que le coût total des débours, y compris pour les intervenants commerciaux, s'élevait à moins de 5 p. 100 du montant qui avait été exigé des entreprises au commencement de la procédure. Même si nous ne sommes responsables que de 10 p. 100 de ces réductions, le système des dépens est très profitable pour les contribuables, particulièrement dans les procédures relatives à la tarification qui permettent aux contribuables de faire des économies.

Le sénateur Eyton: Seriez-vous favorable à l'imposition du même genre de limite sur les dépens qui peuvent être accordés? Le précédent des télécommunications est très bien. Cela dit, je ne voudrais pas d'une pratique généralisée.

M. Janigan: Je crois que c'est l'objet d'un tarif: s'assurer qu'il est imposé sur la base d'un montant en particulier assorti de maximums. J'imagine que l'agent taxateur du CRTC sait combien de jours la procédure a duré et il accorde les dépens en conséquence. Je ne crois pas qu'on ait accordé des dépens excessifs bien souvent.

Mr. Reddick: I do not know if you could set a cap because it is so hard to predict what will happen in the future. Where do you draw the line on evidence? Then, would you turn around and need a rule to put a cap on companies? For example, saying that companies cannot spend more than \$100,000 per proceeding, is that artificial? I think it gets into a micro-management nightmare.

[Translation]

Senator Biron: Mr. Reddick, you said that the costs could be in the order of \$500,000 per year. During its hearing, the CRTC visited 11 municipalities and heard from over 2,000 people. You said that for this year costs could reach \$1 million. This clearly means that the CRTC could end up paying \$500,000, since your organization and others may also want to make representations.

[English]

Mr. Reddick: As an educated guess, we would generally say between \$150,000 to \$500,000 in an average year. When the CBC was up for licence renewal, it was possible that there would be more but it may be accommodated within that \$500,000. To be generous to the CBC, I am assuming that. In a worst case scenario, there may be as much as \$500,000 in cost awards. I would be very surprised if it went that high.

The case of the CBC is a great example of where cost awards to improve citizen participation is probably the most important argument. It is so important to Canadians. It is a very good expense if Canadians can put better evidence forward to improve the broadcasting of the CBC to meet needs in all parts of the country.

The CBC derives much of its revenues from commercial services, commercial advertising and fees through the cable system. They earn almost \$100 million a year through cable charges; they realize a surplus through that. It is a billion-dollar corporation. This will not hurt programming. It will improve programming, because they can get better evidence and input from Canadians on programming. This will not hurt them. They can well afford it, and it should help overall programming.

[Translation]

Senator Biron: Mr. Janigan, with regard to cable distribution, you said that the costs would be paid by subscribers. The CRTC mandate is to represent consumers, to defend their interests and those of the public in general. Should the CRTC lack the necessary staff to conduct a fair assessment, would it not be appropriate to increase its budget to enable it to hire competent people charged with evaluating which costs should be passed on to consumers?

M. Reddick: J'ignore si l'on peut les plafonner cela parce qu'il est difficile de prédire ce qui va se passer. Va-t-on aussi limiter la preuve? Faudra-t-il ensuite plafonner les entreprises? Par exemple, serait-il artificiel de dire que les entreprises ne peuvent pas consacrer plus de 100 000 \$ à chaque procédure? Gérer cela, c'est le cauchemar garanti.

[Français]

Le sénateur Biron: Monsieur Reddick, dans votre témoignage vous avez indiqué que les coûts pourraient être d'environ 500 000 \$ par année. Dans le cadre des audiences tenues par la SRC, celle-ci a visité 11 municipalités, et plus de 2 000 personnes sont venues faire des représentations. Vous avez alors indiqué que pour cette année les coûts pourraient s'élever à 1 million \$. Ceci signifie en définitive qu'il pourrait en coûter 500 000 \$ à la SRC, car vous et d'autres compagnies risquent de faire des représentations.

[Traduction]

M. Reddick: Si je fais une estimation éclairée, je dirais que cela se situe en moyenne entre 150 000 \$ et 500 000 \$ par année. Lorsque Radio-Canada a demandé le renouvellement de sa licence, il était possible que ce chiffre était plus élevé, mais cela ne dépassait peut-être pas les 500 000 \$. C'est ce que je présume, parce que je veux être généreux envers Radio-Canada. Dans le pire des scénarios, les dépens pourraient atteindre 500 000 \$. Mais cela me surprendrait beaucoup.

Le cas de Radio-Canada illustre parfaitement que l'argument le plus important, c'est le fait que les dépens facilitent la participation des citoyens. C'est tellement important pour les Canadiens. Si les Canadiens peuvent produire davantage de preuves qui obligeront Radio-Canada à combler les besoins de toutes les régions du pays, c'est de l'argent très bien dépensé.

Radio-Canada touche le gros de ses recettes de ses services commerciaux, de la publicité et des droits provenant du système de câblodiffusion. Les droits de câblodistribution lui rapportent presque 100 millions de dollars par année; son excédent budgétaire lui vient de là. C'est une entreprise milliardaire. Sa programmation n'en souffrira pas. Sa programmation sera même améliorée parce que les Canadiens seront mieux à même de lui dire le genre de programmation qu'ils veulent. Cela ne lui causera aucun tort. Elle peut fort bien se le permettre, et cela devrait hausser la qualité générale de la programmation.

[Français]

Le sénateur Biron: Monsieur Janigan, en ce qui a trait à la câblodistribution vous avez mentionné que des coûts sont facturés aux usagers. Le mandat du CRTC est de représenter les consommateurs, de défendre leurs intérêts et ceux du public en général. Dans le cas où le CRTC manque de personnel pour lui permettre de faire une juste évaluation, ne serait-il pas indiqué d'augmenter son budget afin de garantir le personnel et les compétences nécessaires pour déterminer les coûts devant être facturés aux usagers ?

[English]

Mr. Janigan: Senator, you raise an interesting point, and one that is subject to much debate in terms of the way in which tribunals operate, not only in Canada but also across the United States. It is a question of whether the tribunal itself has an overweening consumer or public interest mandate that it should provide the counterweight to the industry presence before the tribunal, and through its own staff, in one fashion or another, ensure that the evidence is tested, or opposed when appropriate, of the industry applicant.

That is not precisely how we have set up the CRTC in terms of its mandate here. It has more of an adjudicative role. It must adjudicate in the public interest, but its role is not necessarily to provide the counterweight to the interests of the industry stakeholders before it. It does not necessarily have to ensure that there is a fair fight by providing one through their staff or by providing an advocate.

In the United States, sometimes the tribunals themselves have individual advocates. Sometimes, the state attorney general has a particular advocate that appears for the people before the individual utility tribunals. Sometimes, they have tribunals with separate staffs — one that represents the public interest and one that advises the commission.

This is always talked about in utility circles. The current organization is that the CRTC adjudicates in the public interest, but it is not responsible, particularly in broadcasting, to ensure that the consumer interest has adequate representation.

The Chairman: Thank you very much. This has been extremely interesting. Indeed, we could probably keep you for another hour or two, but you will no doubt be glad to know that we do have another witness, who has been waiting very patiently.

Mr. Reddick: Thank you very much. We will send the information that you requested.

[Translation]

The Chairman: I would now invite Mr. Jean Sébastien from the Union des consommateurs to please take a seat at the table.

Mr. Jean Sébastien, Delegate, Union des consommateurs: Madam Chair, my name is Jean Sébastien. I am a telecommunications analyst for the Union des consommateurs. We are a federation of consumer groups based in various regions of Quebec, including Rouyn and Rivière-du-Loup. We have individual members in each of our associations in smaller and larger areas of the province, such as Montreal and Quebec City.

We are active in many areas, including regulatory issues affecting service to the public, which we are deeply concerned with, especially with regard to broadcasting and telephony. These areas have important democratic implications for the public and for our members.

[Traduction]

M. Janigan: Sénateur, vous posez une question intéressante qui a fait l'objet d'un long débat concernant le fonctionnement des tribunaux, non seulement au Canada mais aussi partout aux États-Unis. C'est la question de savoir si le tribunal lui-même a le mandat de protéger le consommateur ou l'intérêt public et d'offrir un contrepoids à l'industrie devant le tribunal, et en ayant recours à son propre personnel, d'une manière ou d'une autre, de s'assurer que la preuve soumise par l'industrie est examinée, ou contredite lorsque cela s'impose.

Ce n'est pas tout à fait le mandat qu'on a donné au CRTC. Celui-ci joue davantage un rôle d'arbitre. Il doit arbitrer dans l'intérêt public, mais son rôle ne consiste pas nécessairement à offrir un contrepoids aux intérêts de l'industrie. Il n'est pas obligé de s'assurer que la bataille est égale en offrant les services de son personnel ou en retenant les services d'un défenseur de l'intérêt public.

Aux États-Unis, les tribunaux ont parfois des défenseurs de l'intérêt public attitrés. Le procureur général de l'État retient parfois les services d'un défenseur de l'intérêt public qui représente la population devant les tribunaux chargés d'arrêter les tarifs des services publics. Ils ont parfois des tribunaux avec des effectifs distincts: l'un qui représente l'intérêt public et l'autre qui conseille la commission.

On parle toujours de cela dans le milieu des services publics. Dans le système que nous avons, le CRTC arbitre dans l'intérêt public mais il n'est pas chargé, particulièrement dans le domaine de la radiodiffusion, de s'assurer que l'intérêt du consommateur soit bien représenté.

Le président: Merci beaucoup. Cette séance a été extrêmement intéressante. En fait, nous pourrions discuter encore pendant une heure ou deux, mais vous serez sûrement heureux d'apprendre que nous avons un autre témoin qui attend patiemment son tour.

M. Reddick: Merci beaucoup. Nous allons vous faire parvenir l'information demandée.

[Français]

La présidente: J'invite donc M. Jean Sébastien, de l'Union des consommateurs, à se joindre à nous.

M. Jean Sébastien, délégué, Union des consommateurs: Madame la présidente, je m'appelle Jean Sébastien. Je suis analyste en télécommunication pour l'Union des consommateurs. Nous sommes une fédération de groupes de consommateurs ayant des assises dans différentes régions du Québec, dont la région de Rouyn et de Rivière-du-Loup. Nous avons des membres individuels dans chacune de ces associations, tant en région que dans les grandes villes de la province telles Montréal et Québec.

Parmi nos nombreux champs d'intervention, les questions réglementaires de services publics sont celles qui nous intéressent au plus haut point, notamment en ce qui a trait à la radiodiffusion et la téléphonie. Ces domaines comportent des considérations démocratiques importantes pour le public et pour nos commettants.

Access to the justice system is an important principle which we are all aware of. Access to regulatory authorities is similar to access to the justice system. Decisive issues are played out before regulatory authorities. Large corporations appear before regulatory authorities on a regular basis and they have a lot of resources. I will not repeat what my colleagues from the Public Interest Advocacy Centre said, but I would like to address certain points.

To begin, with regard to CRTC hearings, a hotly debated issue today is who pays. Of course, part of the money involved in the CRTC hearings comes from taxpayers. The CRTC and its advisors are publicly funded. But some of the money involved does not come from taxpayers. It comes from individual consumers through their cable, satellite television and telephone fees. Corporations appearing before the CRTC pay for their expenses exclusively through consumer fees.

To ensure fair access to regulatory authorities, we think it is reasonable that consumer groups be awarded costs from the fees subscribers pay for their services, which is also the way corporations pay for their dealings before these authorities.

I would like to use my time before the committee to reassure you. With the money we receive to intervene before telecommunications hearings, we sometimes can afford to prepare specific cases and also call on outside expertise, if need be. What does this cost consumers? So little that it basically has no impact on the telephony business. With our \$18,000 for fiscal 2001-2002, we are a drop in the bucket compared to the billions of dollars involved in the industry.

Further, each dollar we are awarded in costs was calculated according to CRTC rates for the analysts, experts or lawyers we have had to hire and only upon presentation of receipts for specific expenses.

Awarding these types of costs will not lead to an increase in the expenses of broadcasting companies, just as it was not the case with regard to telecommunications corporations.

The commission carefully awards costs to organizations appearing before it. It awards costs to groups representing certain subscribers which could otherwise not intervene and whose interventions were useful to the hearings. The commission has a lot of discretionary power in that area.

At a hearing where business and consumer groups were present, the CRTC established the criteria which are used to award costs.

L'accès à la justice est un principe important auquel nous sommes tous sensibles. Il nous apparaît que l'accès aux instances réglementaires s'apparente de près au droit d'accès à la justice. Dans les instances réglementaires se jouent des questions touchant des parties pouvant s'opposer. Il s'avère que devant les instances réglementaires de grandes entreprises interviennent régulièrement à l'aide de moyens importants. Je ne reprendrai pas les propos de mes collègues du Centre de la défense de l'intérêt public, mais j'aimerais adresser certains points.

Tout d'abord, lors des instances du CRTC, la question importante qui anime aujourd'hui les débats est à savoir qui paie. Bien sûr, une partie des argents en circulation dans une telle instance viennent des payeurs de taxes. Le personnel du CRTC et les conseillers sont payés à partir des taxes. Une autre partie de l'argent qui circule dans ces instances ne vient pas des payeurs de taxes. Cet argent provient des sommes payées par les consommateurs individuels à travers, notamment, leur abonnement au câble, à la télévision par satellite et au téléphone. Les frais engagés par les entreprises pour leurs affaires au CRTC sont défrayés exclusivement à partir des sommes payées par les consommateurs.

Afin de permettre un accès équitable aux instances réglementaires, nous croyons qu'il serait raisonnable que les groupes représentant les consommateurs voient leurs frais remboursés à partir des montants que paient les consommateurs pour l'achat du service, de la même façon que c'est l'achat du service qui permet aux entreprises d'intervenir.

J'aimerais profiter de mon passage ici pour vous rassurer. Les sommes que nous recevons lorsque nous intervenons en matière de télécommunication nous permettent, dans certains dossiers ciblés, de préparer des interventions et de faire préparer des expertises au besoin. Combien cela coûte-t-il aux consommateurs? Rien qui ne fasse vaciller l'industrie de la téléphonie. Si l'on compare les 18 000 \$, qui nous ont été versés pour notre année financière 2001-2002, aux milliards que brasse l'industrie, c'est très peu.

Par ailleurs, chaque dollar qui nous a été remboursé l'a été au taux établi par le CRTC pour les analystes, les experts ou les avocats impliqués, sur présentation de factures lorsque des frais spécifiques étaient engagés.

Autoriser dans la loi de tels remboursements de frais n'entraînera pas une flambée des dépenses pour les entreprises du secteur de la radiodiffusion, de même qu'elle n'a pas entraîné une flambée des dépenses en télécommunication.

Le Conseil ordonne avec diligence le paiement de sommes aux groupes qui interviennent devant lui. Il le fait pour des groupes qui représentent une catégorie d'abonnés qui ne pourraient autrement intervenir, et dont l'intervention a été utile aux délibérations. À cet effet, le Conseil a de larges pouvoirs discrétionnaires.

Le Conseil a établi, à la suite d'une instance où l'industrie et les groupes étaient présents, les critères qui sont utilisés pour autoriser les remboursements de frais.

If a bill amending the Broadcasting Act were at issue, the committee would apply the relevant criteria for awarding costs. It would decide which business or consumer groups should be reimbursed and what type of presentation they would be expected to make if they are to be awarded costs.

I would like to tell you about the different types of hearings we have been involved in with regard to telecommunications and broadcasting. At issue is the structure of the industry and that is why we have to call upon various experts, such as economists and engineers. For instance, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission was recently asked to evaluate consumer fees over five years in the area of telecommunications. In order to establish long-term fees, the CRTC asked business groups what kind of shareholder value would be expected at the beginning of the new regime. The companies hired economists to prepare their case. In the past, we also hired people to prepare counter-arguments, but our expenses were not reimbursed by the commission.

After that happened, we asked experts to be present at the hearing where the telephone company was making its case to immediately present counter-arguments to the commission. So, it is a good idea to play by the rules set by the commission, because that way it can hear from two economic experts presenting different views.

Today, the commission is doing the same thing, that is, in this first year, it is opening the cable business up to other companies offering high-speed modem access, which is an engineering issue. If a new competitor offers to install a modem on to a person's cable system, do other cable subscribers risk losing their television service because their neighbour has hooked up his modem to his cable service? This involves important engineering issues.

The commission has received information from the cable industry which was prepared by engineers, of course, but do not forget who paid them.

Can the commission make decisions on issues affecting the way the industry is structured, as well as competition — not to mention the crucial role played by the Internet — if it only bases its decisions on information prepared by engineers hired by the telcs? We doubt it.

We also intervene on issues affecting public policy. Last year, for instance, the commission reviewed its cable and local television policy. We appeared at the hearings to argue in favour of funding for community TV, since for the last few years, the cable companies have not been required to support local cable stations anymore.

In our view, it is more important than ever to develop mechanisms to help citizen groups appear before the CRTC's hearings on broadcasting. On the one hand, the emergence of

Dans la mesure où un projet de loi modifierait la Loi sur la radiodiffusion dans le même sens, le Conseil évaluerait les critères adéquats. C'est sur représentation à la fois des groupes et de l'industrie qu'on évaluera dans quel domaine il pourrait être pertinent de rembourser, et quels types d'interventions sont attendues pour qu'un remboursement soit autorisé.

J'aimerais aussi vous mentionner les types d'interventions dans lesquelles nous avons été impliqués dans le passé dans le domaine des télécommunications et de la radiodiffusion. Ce sont des domaines qui touchent à la structure de l'industrie et qui nous appellent à avoir des expertises dans différents domaines; économie, ingénierie. Par exemple, dans le domaine des télécommunications, récemment le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications du Canada a été appelé à évaluer les tarifs pour les consommateurs sur une base de cinq ans. Pour établir ces tarifs sur une plus longue base, il demande aux entreprises d'évaluer le rendement que les actionnaires ordinaires devraient avoir au début du nouveau régime. Ils font préparer des expertises par des économistes. Dans le passé, nous avons fait préparer des contre expertises et ce type de dépenses n'avait pas été autorisé par le Conseil.

Forts de cette expérience, nous avons plutôt demandé à un expert d'assister à la présentation de la compagnie de téléphone pour contester, devant le Conseil, certains éléments de la présentation. Donc, pouvoir profiter d'une expertise dans les balises que le Conseil nous fixe est utile, car cela permet au Conseil d'évaluer deux positions d'économistes différentes.

De la même façon, le Conseil étudie aujourd'hui — et donc dans la première année — l'enjeu de laisser la câblodistribution ouverte à d'autres entreprises qui voudront offrir le modem haute vitesse sur leurs installations; ce qui pose des questions d'ingénierie. Si des concurrents installent des modems sur le système de câblodistribution risque-t-on que des abonnés au câble perdent la télévision chez eux parce que leurs voisins utilisent un modem sur leur câble? Il y avait des questions d'ingénierie importantes.

À l'heure actuelle, le Conseil a reçu des informations de l'industrie du câble: des informations venant d'ingénieurs, bien sûr, mais des informations intéressées.

Le Conseil peut-il prendre des décisions sur une question importante pour la structure de l'industrie, importante pour l'évolution de la concurrence, dans un domaine névralgique comme celui de Internet, en n'ayant pour toute expertise que celle des ingénieurs des compagnies des téléphone? Nous ne le pensons pas.

Il y a aussi des questions de politique citoyenne sur lesquelles nous intervenons. Notamment, dans la dernière année, le Conseil a révisé la politique relative au câble et au canal communautaire. Nous sommes intervenus dans cette instance pour défendre le financement des télévisions communautaires autonomes dans un contexte où les entreprises de câble n'ont plus, depuis quelques années, l'obligation de financer le câble communautaire.

À nos yeux il est important, aujourd'hui encore plus qu'hier, de nous doter des mécanismes facilitant la présentation au CRTC de points de vue de citoyens en matière de radiodiffusion. D'une

cross-ownership has enabled companies to develop strategic presentation before the CRTC where the interests of one subsidiary served those of another. It seems that some organization owned by either Bell, Rogers or Québecor is always before the commission. On the one hand, digital technology has enabled players to spread out costs at any point in the television or radio production chain for national broadcasts. If the cost structure at the production or distribution levels is changed, someone is eventually going to have to pay, and it will be either satellite TV or cable TV subscribers, or people who buy receivers.

Given this major change in the industry, we feel that those who pay for access, for products and for services should be able to make their case before the CRTC.

Honourables senators, we hope that you will see the importance of developing mechanisms to give voice to consumer concerns at a time when the entire broadcasting industry is undergoing massive change.

There is not a shadow of a doubt in our mind that giving voice to consumers' rights groups is a staple of democracy, ensuring a diversity of voices and the development of independent points of view on the industry.

The Chairman: Before moving on to questions, I just want to say that I had the impression you were reading a text or notes. Could you give us a copy of your paper to help with our documentation?

Mr. Sébastien: I will send it to you.

Senator LaPierre: Thank you for appearing. Where are your offices located?

Mr. Sébastien: The headquarters of the Union des consommateurs are in Montreal. The federation has its offices in the city.

Senator LaPierre: Where does your budget come from?

Mr. Sébastien: We have three sources of funding. First, part of our basic funding come from three government of Quebec departments for a total of \$150,000, which goes to all our activities.

Second, we also get money from our contracts with federal and provincial departments and organizations. It is about the same amount. As well, we are awarded costs when we appear before the Régie de l'énergie in Quebec and the CRTC.

Senator LaPierre: You realize that Bell telecommunications operations and television broadcasting are two completely different things.

Mr. Sébastien: Yes, of course.

part, le développement de la propriété croisée permet aux entreprises de développer des stratégies de présentation auprès du Conseil où les demandes d'une filiale servent les intérêts d'une autre filiale. Devant le Conseil, c'est toujours l'une ou l'autre des branches de Bell, de Rogers ou de Québecor qui est présente. D'autre part, le développement des technologies numériques, à tous les points de la chaîne de production en télé et en radio, peut modifier la répartition des coûts entre les différents maillons de la chaîne de production et de diffusion au pays. En modifiant les coûts, soit au niveau de la production, soit au niveau de la distribution, éventuellement il y aura des effets sur les gens qui paient en bout de piste; les consommateurs qui s'abonnent soit à la télévision par satellite, ou à la télévision par câble, ou l'achat d'équipement de poste de réception.

Nous pensons que, compte tenu de cette modification importante de l'industrie, il est important que nous, les gens qui payons pour l'accès et à ces produits et à ces services, puissions faire entendre notre voix au CRTC.

Honorables sénateurs, nous espérons que vous trouverez important de développer des mécanismes qui permettraient aux consommateurs de faire entendre leurs préoccupations, alors que se redessine complètement l'industrie de la radiodiffusion.

Il ne fait aucun doute à notre esprit que l'intervention soutenue des groupes de défense des consommateurs devient un enjeu démocratique afin d'assurer l'expression d'opinions et le développement d'expertises indépendantes de l'industrie.

La présidente: Avant de passer aux questions, j'avais l'impression que vous lisiez à partir d'un texte ou des notes. Pourrions-nous avoir une copie de votre document parce que cela aide à notre documentation?

M. Sébastien: Je vais vous faire parvenir ce document.

Le sénateur LaPierre: Merci d'être venu. Où sont vos bureaux?

M. Sébastien: Les bureaux de l'Union des consommateurs sont à Montréal. La fédération a ses bureaux dans la métropole.

Le sénateur LaPierre: D'où provient votre budget?

M. Sébastien: Nous avons trois types de financement: premièrement, une portion de financement de base provient de différents ministères, principalement du gouvernement du Québec. Pour l'ensemble de nos activités, en additionnant les sommes de ces trois ministères, cette somme est de l'ordre de 150 000 \$.

Deuxièmement, nous recevons du financement, par projet suite à des contrats avec des ministères et des organismes, tant au fédéral qu'au provincial. Ce financement est à peu près du même ordre. Par ailleurs, certains frais nous sont remboursés lorsque nous intervenons à la Régie de l'énergie au Québec et au CRTC.

Le sénateur LaPierre: Vous comprenez que la télécommunication de Bell et la télé-radiodiffusion, c'est complètement différent.

M. Sébastien: Oui, bien sûr.

Senator LaPierre: The approach and instruments are very different. There are many interested parties and it is a completely different ball game for television broadcasting. There are 600 TV broadcasting licence holders, of which perhaps 100 — when I was president of Telefilm, I was told it was between 150 and 200 — are basically small businesses.

These businesses usually do not have a lot of money. I am referring to community or ethnic organizations. These organizations cannot afford to appear before the CRTC. Unless I am mistaken, these people would not qualify under this bill. Ottawa's community television organization will have to pay its own way if it wants to appear before the CRTC.

Mr. Sébastien: In our view, the issues which involve consumer groups have more to do with the structure of the industry and not the awarding of licences to a community broadcasting enterprise. It is irrelevant to us whether such and such company has been awarded a licence; we do not intervene for or against a company or community organization which wants a licence for a given territory.

Sometimes small and large businesses appear at the same time before the CRTC. The same thing happens in the telephone business, even though there are fewer small companies involved in that sector as compared to the broadcasting area. The commission has deemed that it is not only the big corporations who must pay the fees. For instance, Sogetel, which serves the Trois-Rivières region, is not asked to contribute to the awarding of costs with regard to issues affecting the structure of the industry, even though it may be affected by a decision. Other corporations, such as Bell and Telus, will pay for interveners' costs.

Senator LaPierre: There are always disagreements, especially in rural communities, as to whether a specific company should represent someone else to get a licence. You are not involved in those cases because they are too small, is that not so?

Mr. Sébastien: No. The reorganization of the industry does not affect licence owners. What is at stake is whether people have access to service in their community from a variety of sources and not whether the licence should be awarded.

Senator LaPierre: Are you only interested in the structure of the industry?

Mr. Sébastien: That is not what I have said.

Senator LaPierre: I understood the opposite, but let us move on. Why should the CRTC, which receives funding, have the right to develop rules on broadcasting? Why should the CRTC have this power?

Le sénateur LaPierre: L'approche et les instruments sont complètement différents. Les intervenants sont nombreux et ce n'est pas la même chose du tout pour la télédiffusion. Nous avons 600 détenteurs de licence de télédiffusion, dont peut-être 100 — quand j'étais président de Téléfilm, on m'avait dit 150 à 200 — sont essentiellement de petites entreprises.

Souvent, ces entreprises n'ont pas les fonds nécessaires. Je parle d'institutions communautaires, ethniques. Ces institutions n'ont pas les moyens de se payer de grandes comparutions devant le CRTC. Ces gens n'auraient pas accès aux dispositions de cette loi, si j'ai bien compris. La société communautaire du poste de télévision d'Ottawa va être obligée de payer ses frais pour se représenter devant le CRTC.

M. Sébastien: Nous pensons que l'enjeu pour les groupes de consommateurs est au niveau de la structure de l'industrie et non pas au niveau de l'attribution d'une licence à l'une ou l'autre entreprise de radiodiffusion communautaire. Nos enjeux ne sont pas de savoir si telle ou telle entreprise a une licence et si nous interviendrons contre ou pour le propriétaire d'une entreprise ou d'une organisation communautaire qui veut une licence pour un territoire donné.

Dans les instances au CRTC où de petites entreprises sont impliquées de même que de grandes entreprises qui s'y joignent fréquemment, les petites entreprises peuvent être impliquées dans des instances où participent aussi de plus grandes entreprises. On a une situation tout à fait semblable en téléphonie, même si le nombre de petites entreprises est plus faible qu'en radiodiffusion. Le Conseil établi que ce ne sont pas que les grandes entreprises qui paient pour les frais. Par exemple, Sogetel, qui dessert la région de Trois-Rivières, n'est pas sollicitée pour le remboursement de frais pour des enjeux qui ont trait à la structure de l'industrie, même si elle est impliquée par la décision. Ce seront d'autres entreprises, par exemple, Bell et Télus, qui paieront pour les frais des intervenants.

Le sénateur LaPierre: Il y a toujours des chicanes, surtout dans les communautés rurales, à savoir si une compagnie en particulier les représentera pour une licence. Vous n'intervenez pas dans cela parce que c'est trop petit, n'est-ce pas?

M. Sébastien: Non. Le propriétaire de la licence n'est pas un enjeu pour la structure de l'industrie. L'enjeu est que les gens puissent être desservis dans leur communauté en ayant accès à plusieurs diffuseurs et non de savoir si la licence devrait être distribuée.

Le sénateur LaPierre: Vous êtes intéressé seulement à la structure de l'industrie?

M. Sébastien: Ce n'est pas cela que j'ai dit.

Le sénateur LaPierre: J'avais compris le contraire, mais passons à autre chose. Pourquoi donnerais-je au CRTC, qui sera représenté avec certains frais, le droit de déterminer la radiodiffusion? Pourquoi le CRTC aurait-il ce pouvoir?

Mr. Sébastien: There is nothing in the law that says that individuals cannot be represented or represent a group of subscribers. That is the case for the Telecommunications Act and the same principle could apply to the Broadcasting Act.

Senator LaPierre: You are not distinguishing between the two.

Senator Fraser: Under the telecommunications rules, I have the impression that costs are awarded for expert advice or transportation costs. The type of party which appears does not determine whether it is reimbursed or not. The intervening party must provide useful information to the commission.

Senator LaPierre: In the area of broadcasting, it is up to the commission to determine whether a party has contributed to its deliberations. Why should I give that power to the CRTC, which I greatly admire but do not trust?

Mr. Sébastien: It seems reasonable to me that the CRTC assess the relevance of presentations. That is how it works in the area of telecommunications.

Senator LaPierre: I do not want to hear anything else about telecommunications; I have had enough. The CRTC is not made up of idiots. The CRTC has several budgets. When Bell sends a brief prepared by experts to the CRTC, the CRTC's experts study what Bell experts think. The CRTC is a public service paid for out of public funds. It also defends the rights of consumers. It also has the expertise in that area to determine whether proposed changes are valid or not.

Mr. Sébastien: There are objectives in the act which are or may seem contradictory when assessed from the points of view presented by various briefs to the CRTC. The commission must both protect the industry and competition, as well as protect access to the network. It is not always easy to make a decision in light of certain briefs presented by the private sector. Such a brief may argue that a decision will be detrimental to the public or, in the opposite case, may be useful to business, but detrimental to the public. Sometimes, a proposed change may have a mixed effect and in such a case, the commission must try to balance, to the best of its abilities, the dual objectives contained in the act. It is in situations like these that the CRTC benefits from hearing opposing points of view.

[English]

Senator LaPierre: I know decisions of the CRTC can be appealed to the cabinet under certain conditions. Can the Competition Bureau review CRTC decisions? Can someone find this out for us?

The Chairman: Indeed, and you bring me to my point for the end of the meeting: On the list of future witnesses, we should include the CRTC. That would be a good question for them.

M. Sébastien: La loi ne prévoit pas de contre-indication à l'effet que des individus puissent être représentés ou qu'ils représentent un groupe d'abandonnés. C'est le cas dans la Loi sur les télécommunications et cela pourrait être la même chose dans la Loi sur la radiodiffusion.

Le sénateur LaPierre: Vous ne faites aucune différence.

Le sénateur Fraser: D'après les critères de télécommunications, j'ai l'impression que les coûts sont compensés pour des frais d'experts ou parfois pour des coûts de transports, si je comprends bien. La qualité de l'intervenant ne justifie pas le fait qu'on lui verse de l'argent ou non. Il faudrait aussi que l'intervenant donne de l'information nécessaire au Conseil afin d'éclairer son jugement.

Le sénateur LaPierre: En radiodiffusion, il faudrait que le CRTC détermine si telle ou telle personne a quelque chose d'intelligent à lui apporter. Pourquoi donnerais-je ce pouvoir au CRTC, que j'admire beaucoup mais auquel je ne fais pas confiance?

M. Sébastien: Il me semble raisonnable que le CRTC évalue la pertinence des interventions. C'est le cas actuellement en télécommunications.

Le sénateur LaPierre: Je ne veux pas entendre parler de télécommunications, je n'aime pas cela. Le CRTC n'est pas constitué d'une gang de fous. Le CRTC a plusieurs montants d'argent. Quand Bell envoie un mémoire préparé par ses experts au CRTC, les experts du CRTC étudient ce que les experts de Bell pensent. Le CRTC est un service public payé à partir des fonds publics. Il est aussi défenseur des droits des consommateurs. Il a lui aussi des connaissances dans ce domaine pour déterminer si les changements qui doivent être faits sont valables ou non.

M. Sébastien: Le CRTC a dans la loi des objectifs qui sont et peuvent être contradictoires du point de vue de l'évaluation des mémoires qui lui sont présentés. Le CRTC doit à la fois protéger l'industrie et la concurrence dans l'industrie et protéger l'accès au réseau. Les décisions ne sont pas toutes claires lors de la présentation d'un mémoire pour une entreprise. Cela peut avoir des effets qui nuiront au public ou, dans le cas contraire, sera utile à l'industrie, mais pas pour le public. Parfois, ce sont des questions où il y a un effet mitigé et le Conseil doit, dans ces cas, gérer les deux objectifs de la loi au meilleur de sa connaissance. C'est dans ces cas que le CRTC trouve utile d'avoir des opinions opposées.

[Traduction]

Le sénateur LaPierre: Je sais que les décisions du CRTC peuvent être portées en appel devant le Cabinet à certaines conditions. Le Bureau de la concurrence peut-il être saisi des décisions du CRTC? Quelqu'un pourrait-il me trouver la réponse?

Le président: Certainement, c'est ce qui m'amène à une chose dont je voulais discuter à la fin de cette réunion. On devrait inclure le CRTC sur la liste des témoins à venir. Ce serait une bonne question à leur poser.

Senator LaPierre: The Competition Tribunal, as well.

[Translation]

I would ask our witnesses to provide us with a one-page description of who they are, how many members from their organization are present, what their sources of funding are and a description of their mandate. Senator Lapierre has just asked these questions and they are very relevant. If we had the information in advance, the witnesses would not lose any time providing that information during the hearing. So, if you could send us that information, we would be greatly appreciative. Mr. Sébastien, thank you for your highly interesting testimony.

[English]

Senators, we will hear from other witnesses at future meetings, including the CRTC. We will likely hear from officials from the department, as well as the Telecommunications Workers Union.

The committee adjourned.

Le sénateur LaPierre: Peut-être aussi au Tribunal de la concurrence.

[Français]

Je demanderais aux témoins de nous fournir une simple feuille qui décrit qui vous êtes, combien de membres vous accompagnent, quelles sont vos sources de financement et quel est votre mandat. C'est le genre de questions que le sénateur LaPierre pose et elles sont très pertinentes. Cela éviterait d'utiliser votre temps d'audience pour établir ces faits. Si vous pouviez nous faire parvenir ces informations, je l'apprécierais. Monsieur Sébastien, je vous remercie pour votre témoignage fort intéressant.

[Traduction]

Sénateurs, nous allons entendre d'autres témoins, y compris le CRTC, à nos prochaines réunions. Nous allons probablement également faire venir des fonctionnaires du ministère ainsi que des représentants du Telecommunications Workers Union.

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, November 26, 2002:

From Groupe Orléans Express Inc.:

Mr. Sylvain Langis, President and Chief Executive Officer.

Thursday, December 12, 2002:

From the Public Interest Advocacy Centre:

Mr. Michael Janigan, Executive Director;

Mr. Andrew Reddick, Director of Research.

From the Union des consommateurs:

Mr. Jean Sébastien, Delegate.

TÉMOINS

Le mardi 26 novembre 2002:

Du Groupe Orléans Express Inc.:

M. Sylvain Langis, président et chef de la direction.

Le jeudi 12 décembre 2002:

Du Centre pour la défense de l'intérêt public:

M. Michael Janigan, directeur général;

M. Andrew Reddick, directeur de la recherche.

De l'Union des consommateurs:

M. Jean Sébastien, délégué.