



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## **Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

---

TRAN • NUMÉRO 005 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mercredi 5 octobre 2011**

**Président**

**M. Merv Tweed**



## Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 5 octobre 2011

•(1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):**  
Merci à tous.

Bienvenue à la réunion n° 5 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions une stratégie nationale de transport en commun.

Nous recevons aujourd'hui comme témoin M. David Jeanes, président de Transport Action Canada.

Je sais que vous avez comparu devant le comité auparavant et que vous connaissez le processus. Nous sommes heureux que vous soyez venu dans un court délai. Veuillez donner votre présentation, puis nous passerons aux questions du comité.

Merci.

**M. David Jeanes (président, Transport Action Canada):**  
Merci, monsieur le président.

Je crois que je dois parler environ une demi-heure, puis répondre aux questions. Est-ce raisonnable, ou préféreriez-vous que j'essaie d'être plus concis?

**Le président:** Habituellement, c'est environ dix minutes.

**M. David Jeanes:** Oh, c'est dix minutes.

**Le président:** Je vous ferai signe lorsqu'il vous restera une minute.

[Français]

**M. David Jeanes:** Très bien.

Je m'appelle David Jeanes.

[Traduction]

Je suis le président de Transport Action Canada, qui s'appelait autrefois Transport 2000. Depuis 1976, cette organisation sans but lucratif encourage l'amélioration du transport en commun. Transport Action Canada est également un organisme de bienfaisance enregistré.

Nous appuyons avec ferveur l'adoption d'une politique nationale de transport en commun. Nous participons à beaucoup d'activités de consultation avec tous les ordres de gouvernement, et nous organisons également des activités à l'étranger. Par exemple, j'ai participé, il y a quelques années, à une conférence très constructive sur le système léger sur rail, à Washington, organisée conjointement par l'American Public Transit Association, ou APTA — l'équivalent de l'ACTU, que vous avez entendue au début de la semaine —, et par la Federal Transit Administration.

Nous n'avons aucune organisation de ce genre au Canada. Bien qu'il régleme un nombre très limité de sociétés de transport en commun — OC Transpo et la STO dans la région de la capitale nationale, et la société de transport par autobus de Windsor —,

Transports Canada n'assume aucune responsabilité comparable à celles de la FTA à l'égard de la recherche et des politiques aux États-Unis.

Je tiens à mentionner quelques-unes des raisons principales pour lesquelles je crois qu'il est essentiel que le gouvernement fédéral se penche sur le transport en commun. Tout d'abord, il y a l'aspect de la sécurité. Le gouvernement fédéral a participé à des discussions détaillées sur certaines questions, notamment l'horaire des conducteurs d'autobus. Bien qu'elles ne touchent que les sociétés de transport réglementées par le gouvernement fédéral, ces questions liées à la sécurité publique devraient être considérées en vue de l'élaboration de normes nationales uniformes.

Par ailleurs, il faut veiller à la sécurité ferroviaire. Le gouvernement a une vaste expertise dans ce domaine, et il la transmet même à certains organismes provinciaux. Par exemple, GO Transit et Metrolinx, à Toronto, n'exécutent pas eux-mêmes les inspections de sécurité ferroviaire, faisant plutôt appel aux services du gouvernement fédéral.

Pourtant, le gouvernement fédéral n'exerce aucune responsabilité générale quant à la sécurité du transport en commun, particulièrement en ce qui concerne la sécurité ferroviaire. À Calgary, à Vancouver, à Edmonton, à Toronto, et dans la région métropolitaine de Montréal, les sociétés responsables des systèmes légers sur rail sont essentiellement des organismes autoréglementés. Cela donne lieu à un manque d'uniformité partout au pays. Pire encore, cette situation fait en sorte que les autres villes plus petites qui souhaitent intégrer la technologie ferroviaire à leur système de transport en commun se heurtent à des obstacles de taille. Par exemple, Ottawa doit assumer des coûts énormes pour établir une autorité en matière de sécurité ferroviaire, qui doit être indépendante de la direction du système léger sur rail prévu. Dans un tel domaine, nous pensons que le gouvernement fédéral pourrait assumer en permanence des fonctions qui seraient avantageuses pour chaque partie.

Le Canada est un chef de file mondial dans le domaine de la recherche sur le transport en commun. L'ACTU a déjà mentionné que notre secteur manufacturier fournit une grande partie des autobus destinés au transport en commun en Amérique du Nord. Évidemment, vous savez que nous avons également une industrie ferroviaire très prospère. Par exemple, elle fournit une grande partie des voitures de train de banlieue à deux niveaux — comme les voitures de GO Transit et de l'AMT — à bon nombre de villes partout aux États-Unis.

Toutefois, nos besoins en élaboration de technologies de transport en commun à l'échelle nationale ne profitent pas autant qu'ils le devraient à nos industries nationales. Nous n'avons pas la capacité d'élaborer de nouveaux systèmes légers sur rail ou systèmes de tramway. Nous avons plutôt tendance à dépendre des travaux de recherche effectués en Europe ou à acheter l'équipement nécessaire en Asie, notamment au Japon, comme ce fut le cas pour la ligne Canada.

Les réseaux ferrés de banlieue font partie du système de transport en commun. Cependant, comme je l'ai mentionné, ils ne sont généralement pas réglementés par le gouvernement fédéral. Ils devraient l'être, pour plusieurs bonnes raisons, notamment parce que les plus grandes villes canadiennes dotées d'un tel système — Montréal, Toronto, même Vancouver — ne pourraient pas fonctionner sans eux.

Je le répète, ces mêmes technologies pourraient être utilisées dans d'autres villes partout au pays, mais les obstacles à l'intégration seront très difficiles à surmonter si le gouvernement fédéral ne coordonne pas le processus de manière à faciliter la tâche aux autres villes qui souhaitent établir un réseau ferré de banlieue.

Vous savez probablement qu'une bonne partie du réseau de la société de transport en commun d'Ottawa a été établi sur des voies ferrées abandonnées, tout comme le SkyTrain de Vancouver et les SLR d'Edmonton et de Calgary. À Toronto, Metrolinx achète les droits d'utilisation des voies ferrées dans des secteurs situés à l'extérieur de la région du Grand Toronto. La société achète ces lignes aux entreprises de transport ferroviaire de marchandises qui ne les utilisent plus. Il y a aussi de grands projets à Montréal.

Mais il y a des rendez-vous manqués, car dans bien des cas, les administrations municipales n'ont pas les ressources nécessaires pour acquérir ces voies ferrées lorsque les entreprises de transport ferroviaire de marchandises souhaitent s'en défaire. Metrolinx peut se le permettre, mais dans bien d'autres cas, une telle acquisition est impossible. En fait, ici même, à Ottawa, nous perdons progressivement un réseau de voies ferrées qui rayonnent dans un grand nombre de directions à partir de la ville d'Ottawa; il s'agit d'un réseau cohérent, planifié par la CCN dans les années 1950 et 1960, dans le cadre du plan Gréber.

• (1540)

L'électrification est un dossier important. L'électrification des réseaux ferroviaires canadiens est loin de suivre la norme internationale. À part pour les systèmes de transport en commun et une seule ligne de banlieue à Montréal, l'électrification des chemins de fer est pratiquement inexistante au pays. Même les États-Unis ont électrifié de façon massive tous leurs systèmes légers sur rail ainsi que son réseau ferroviaire voyageurs dans le couloir de l'Est. Encore une fois, le problème vient du fait que beaucoup de régions canadiennes souhaitent établir un réseau électrifié. Nous savons que Metrolinx, à Toronto, reçoit des pressions de la part du public, qui appuie l'électrification. Avec le soutien financier des gouvernements provincial et fédéral, l'administration de la ville d'Ottawa investit beaucoup d'argent afin d'établir son premier système ferroviaire voyageurs électrifié. Je répète que les coûts de lancement sont beaucoup plus élevés qu'ils le seraient s'il existait une stratégie fédérale plus cohérente pour ce genre de systèmes. Quelques-uns des problèmes politiques auxquels nous devons faire face, notamment à Toronto, pourraient être résolus s'il y avait une discussion et des politiques à l'échelle nationale en ce qui concerne l'électrification des systèmes ferroviaires.

Il est également important de se doter d'un système de transport en commun rapide vers les aéroports. Le ministère fédéral des Transports a élaboré le plan de la liaison ferroviaire avec l'Aéroport international Pearson, un projet maintenant mis en oeuvre par le gouvernement provincial. En outre, le gouvernement fédéral a collaboré avec Vancouver pour établir une liaison ferroviaire avec l'aéroport de la ville. Mais, en somme, nous sommes loin de la norme internationale dans la plupart des autres régions du pays. Dans d'autres villes où il serait possible d'établir un réseau de transport en commun rapide vers les aéroports, notamment Ottawa et Montréal, le gouvernement fédéral joue un rôle secondaire.

Dans les régions rurales, la question du transport en commun nous préoccupe de façon particulière. Diverses municipalités prennent des initiatives, surtout en Ontario et au Québec, pour élaborer d'abord un réseau de transport par autobus, mais aussi un réseau ferroviaire établi au moyen des voies ferrées disponibles. Dans certains cas, la collectivité fait l'acquisition de lignes qui, sans cela, seraient abandonnées. Cette solution est envisagée notamment dans les comtés de Pontiac et de Renfrew, à l'ouest d'Ottawa. Ce genre de projet suscite également un vif intérêt dans l'Est de l'Ontario et à l'est d'Ottawa. Ces municipalités doivent également surmonter des obstacles pour acquérir ces lignes ferroviaires. Dans certains domaines, le gouvernement fédéral peut intervenir, par exemple, en adoptant des politiques fiscales qui permettraient aux municipalités, qui constituent des donataires reconnus au titre de la Loi de l'impôt sur le revenu, de délivrer aux propriétaires de chemins de fer des reçus officiels aux fins de l'impôt pour les dons de bienfaisance, en échange des terres et des voies ferrées. C'est une option intéressante qui tient compte du fait que les entreprises de transport ferroviaire de marchandises ont besoin de recevoir plus que des miettes en échange de leurs ressources. Cette solution permet également à une municipalité ou à un groupe de municipalités de surmonter les obstacles de taille associés au maintien des services ferroviaires dans ces couloirs.

J'aimerais mentionner autre chose qui m'est venu à l'esprit lors du témoignage de l'ACTU. L'an dernier, à Ottawa, l'ACTU a organisé sa conférence annuelle, et une séance spéciale était réservée au transport en commun dans les régions rurales. Un très grand nombre de personnes y ont assisté. En fait, l'ACTU était surprise de l'intérêt que le sujet a suscité dans la région.

En résumé, le Canada aurait pu miser beaucoup plus sur des domaines essentiels à l'élaboration d'un système de transport durable, particulièrement en ce qui concerne les systèmes légers sur rail. Un grand nombre de nos systèmes de transport en commun utilisent déjà un tel système, doivent le moderniser ou mettent en oeuvre des projets pour en établir un. Pourtant, pour le moment, l'approche adoptée manque beaucoup d'uniformité. Comme je l'ai mentionné, nous ne participons pas vraiment à la conception ou à la fabrication des véhicules destinés à ces systèmes au Canada, à part, peut-être, pour ce qui est de la délivrance des permis d'utilisation de modèles élaborés à l'étranger. D'autres occasions nous échappent également: l'utilisation de trolleybus, par exemple. Nous n'avons aucune stratégie nationale pour les trolleybus. Toronto n'en a plus depuis quelques années. Vancouver et Edmonton les utilisent encore. Je le répète, si le gouvernement fédéral adoptait une stratégie à cet égard, c'est une autre technologie que l'on pourrait soutenir et à laquelle l'industrie canadienne pourrait s'adapter.

Enfin, j'aimerais parler des mesures fiscales. L'ACTU vous a mentionné l'importance de la contribution de l'employeur à l'achat des laissez-passer de transport en commun. Il y a plus de dix ans, nous avons déployé beaucoup d'efforts dans ce dossier, à la suite d'une proposition élaborée dans le cadre d'un projet mené par Todd Litman, qui travaille maintenant pour le Victoria Transport Policy Institute, et qui recommandait cette approche. Cette mesure diffère des crédits d'impôt accordés à chaque contribuable pour leur laissez-passer de transport en commun, car elle fait participer l'employeur. Elle encourage l'employeur à ne pas se contenter d'offrir un espace de stationnement à ses employés — ce qui n'a aucune conséquence sur le plan fiscal — en fournissant des laissez-passer de transport en commun ou en contribuant à leur achat.

• (1545)

J'ai apporté ma contribution ici, à Ottawa, lorsque Nortel a élaboré ce qui était, à l'époque, le meilleur programme au monde en matière de gestion des déplacements. Il visait à encourager les employés à utiliser le transport en commun et à se déplacer à pied et à bicyclette. En fait, aucun grand employeur n'a encore établi un programme comparable au Canada. J'ai convaincu Nortel de commencer à vendre des laissez-passer de transport en commun, par l'entremise des caissiers de l'entreprise, puis des détaillants établis dans ses principaux établissements. Toutefois, l'entreprise ne voulait pas subventionner l'achat de ces laissez-passer, parce que les subventions s'inscriraient dans le processus de paie en tant qu'avantage imposable.

Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Sullivan, sept minutes, s'il vous plaît.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Merci, monsieur le président. Je vous remercie, David, de votre analyse détaillée de toutes les mesures que le gouvernement fédéral pourrait prendre pour soutenir le transport en commun.

Je sais que votre organisation soutient avec ferveur la promotion de moyens de transport efficaces et économiques pour les déplacements des gens, car ils sont écologiques et écoénergétiques, et parce qu'ils favorisent l'utilisation efficace du territoire et la croissance économique. Ces derniers temps, la Chambre des communes discute notamment de la croissance et de l'activité économiques.

Selon la chambre de commerce de Toronto, les embouteillages entraînent des pertes de productivité évaluées à six milliards de dollars. Pourquoi les gens devraient-ils composer avec les embouteillages, alors qu'ils pourraient utiliser des systèmes de transport en commun efficaces et modernes?

Croyez-vous qu'une stratégie nationale de transport en commun serait une mesure efficace pour accroître notre production économique, notre compétitivité à l'échelle internationale et notre qualité de vie?

**M. David Jeanes:** Je crois que oui.

C'est essentiel à la gestion des déplacements du public. Il faut gérer cela; il faut établir des normes. J'ai travaillé dans le secteur des télécommunications pendant 30 ans. J'ai participé au développement des capacités d'acheminement des données dans les réseaux de télécommunication mondiaux. Nous n'aurions pas pu atteindre cet objectif en se contentant d'une administration locale. Sans les efforts de normalisation qui ont mené à Internet — une innovation fondée sur des normes internationales, plutôt que sur des normes nationales — et sans les efforts considérables déployés par le Canada au sein

des organismes de télécommunication des Nations Unies responsables de l'élaboration des normes de ce système, nous n'aurions pas le réseau de communication que nous avons aujourd'hui.

Je crois que cet exemple s'applique aussi à nos réseaux de transport. Il y a des pertes de redondance importantes partout dans le réseau ferroviaire canadien. Par exemple, si un déraillement entraîne une interruption de service sur une ligne entre Montréal et Halifax, il n'est plus du tout possible de transporter des conteneurs à partir du port d'Halifax jusqu'au centre du Canada et aux États-Unis, car nous ne gérons plus nos réseaux ferroviaires de manière à offrir les capacités requises.

Mais je m'éloigne de la question du transport en commun. Je veux qu'on se concentre sur la normalisation du transport en commun et qu'on aide les municipalités et les régions rurales à se doter de systèmes de transport en commun. Je crois qu'à cet égard, le gouvernement fédéral peut agir en facilitant le processus et en le réglementant.

• (1550)

**M. Mike Sullivan:** Internet est un bon exemple de projet coordonné par un organisme principal plutôt que par des individus. Ces derniers temps, nous essayons de déterminer le rôle que devrait assumer le gouvernement fédéral, étant donné que le transport en commun relève généralement des administrations municipales.

Certaines personnes ici présentes auraient l'impression de ne pas se mêler de leurs affaires si elles disaient quoi faire et ne pas faire aux municipalités. Je ne crois pas que l'idée que nous nous faisons d'une stratégie nationale de transport en commun irait aussi loin. Nous l'envisageons de la même façon que vous, c'est-à-dire comme une façon de contribuer au financement du transport en commun tout en veillant à ce que nous établissions le système de transport en commun le plus moderne et efficace possible.

Seriez-vous d'avis que, jusqu'à présent, la mise en oeuvre des projets de transport en commun a été inégale et désordonnée? Les méthodes diffèrent d'une municipalité à l'autre, et elles se fondent sur différentes technologies. Croyez-vous que cela est en partie attribuable au fait que les municipalités n'ont pas le capital de base nécessaire pour financer une approche plus moderne?

**M. David Jeanes:** Je ne veux pas insinuer que le gouvernement fédéral n'a pas beaucoup investi dans bon nombre de projets de transport en commun municipaux, car au contraire, il l'a fait. Mais en général, il s'agissait de projets d'infrastructure ponctuels qui ne s'inscrivaient pas dans une stratégie générale cohérente.

Ce que j'ai essayé d'indiquer dans ma présentation, ce sont les secteurs qui, à mon avis, relèvent du fédéral, ceux que les provinces et les municipalités n'ont pas les moyens d'établir elles-mêmes, ou encore ceux qui relèvent véritablement du fédéral, comme les politiques fiscales. Les municipalités ne peuvent même pas faire ce que certaines font aux États-Unis, c'est-à-dire utiliser les revenus de la taxe de vente au détail pour subventionner leur système de transport en commun. C'est impossible ici.

Je crois donc que le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle important et devrait se doter de politiques à l'égard de certaines mesures que j'ai mentionnées, notamment en ce qui a trait aux politiques fiscales concernant les laissez-passer de transport en commun ou à l'acquisition de voies ferrées par les municipalités.

**M. Mike Sullivan:** De plus, il a été beaucoup question ici de la taxe sur l'essence et de la façon dont elle s'inscrit dans la stratégie actuelle en matière d'infrastructure. Cependant, cette taxe crée une situation inéquitable. En effet, les collectivités qui n'ont pas besoin d'investir massivement dans le transport en commun — parce qu'elles sont trop petites ou parce qu'elles n'ont pas besoin d'un système de transport en commun — utilisent ces fonds pour d'autres infrastructures. En revanche, le même montant par habitant, qui pourrait facilement être affecté à des projets de gestion des eaux et des égouts à Toronto, a tendance à être investi dans le système de transport en commun, parce qu'il nécessite des investissements considérables. Par conséquent, certains spécialistes nous disent que cette stratégie globale doit comporter un volet distinct consacré au transport en commun.

**M. David Jeanes:** J'ai participé aux consultations provinciales avec l'Ontario au sujet des mécanismes de répartition des remboursements de la taxe provinciale sur l'essence. J'ai l'impression que cette exception que vous décrivez est en fait une question d'équité; il ne s'agit pas d'abandonner l'objectif de la taxe sur l'essence, qui vise à financer le transport en commun, mais d'indiquer que cette taxe serait injuste pour les petites collectivités si elle s'appliquait à tous, sans exception.

Cependant, nous croyons également que les petites collectivités peuvent faire beaucoup de choses pour offrir des services de transport en commun, car elles sont également touchées par le vieillissement de la population. Parmi les initiatives envisagées pour le transport en commun dans les collectivités rurales, on note une combinaison de services offerts au moyen d'autobus scolaires, de taxis et de conducteurs bénévoles. Beaucoup de réseaux de bénévoles sont établis par des hôpitaux, et grâce à des efforts de coordination et de communication au sein de ces réseaux, on pourrait commencer à proposer quelques solutions de transport en commun, même pour les très petites municipalités.

**Le président:** Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je dois admettre que j'ai énormément de respect pour votre organisation, pour avoir bien connu Transport 2000 Québec. D'ailleurs, j'avais un bon ami à l'époque qui s'appelait Guy Chartrand, que Dieu ait son âme. C'était quelqu'un qui était déjà à l'avant-garde en matière de transport en commun et de choses comme celles-là.

J'aimerais qu'on puisse discuter un peu de tout cela. Oui, on veut mettre sur pied une stratégie nationale, et on en discute. J'aimerais toutefois qu'on vérifie si c'est réalisable.

Les automobiles vont continuer à fonctionner. Il y a un équilibre qui doit se faire, en réalité. On a besoin de penser à des stratégies qui vont apporter des changements et des améliorations à nos façons de faire.

Avant d'aborder les types de transport, je veux vous parler de financement. Le gouvernement canadien a déjà investi dans les transports en commun, ou dans les transports alternatifs. Je suis de ceux qui approuvent cela. On a souvent parlé d'incitatifs fiscaux. On a parlé de la fameuse taxe prélevée sur l'essence.

Je me pose maintenant une question. On vient de faire une annonce concernant le pont Champlain, qui va conduire à un débat nécessaire sur le type de financement des infrastructures. L'un des

éléments du débat est le poste de péage. Comme Montréalais, je paie déjà pour une foule de choses. Avant d'établir des postes de péage en plus, il faudra y réfléchir et en débattre. Quel est votre point de vue sur le poste de péage?

Dans un deuxième temps, ne serait-il pas temps de prévoir des mesures financières, précisément ce qu'on appelle des « fonds dédiés »? Ou bien les revenus sont dédiés à quelque chose ou bien on s'assure que l'argent qu'on dépense est vraiment dédié à ça.

En dernier lieu, en ce qui concerne les fonds dédiés, est-on mieux d'avoir un fonds d'infrastructure canadien dédié à l'infrastructure qui destine une partie de ses fonds au transport en commun, ou doit-on avoir un fonds exclusivement dédié au transport en commun?

C'était ce que je voulais aborder en premier avec vous.

• (1555)

**M. David Jeanes:** Puis-je répondre en anglais? C'est plus facile pour moi.

[Traduction]

En général, je crois que la tarification routière est un outil important. Cependant, elle ne conviendra pas à toutes les situations, mais elle serait particulièrement appropriée dans le cas d'une nouvelle infrastructure de grande envergure... Je me souviens qu'en 1967, le tunnel La Fontaine a été construit à Montréal; un péage y a été établi pendant un grand nombre d'années. Je ne sais pas si les revenus du péage ont finalement remboursé les coûts — peut-être pas —, mais c'est l'approche qui a été adoptée. Il y a également l'autoroute 407, qui est munie de postes de péage près de Toronto. La mesure semble être très efficace et apporter des avantages, bien qu'elle ait également suscité la controverse.

Il y a également d'autres solutions qui ne sont pas employées au Canada, par exemple, le tarif de congestion, exigé dans le centre de Londres. Non seulement ce tarif visait à réduire le nombre de voitures circulant dans le centre de la ville, mais il avait également deux autres objectifs: accélérer la circulation routière dans le centre de Londres pour que les taxis puissent y circuler deux fois plus rapidement et financer une augmentation considérable du nombre d'autobus. Ce n'était pas une taxe déguisée; ce tarif de congestion excluait les automobilistes qui n'étaient pas prêts à payer tout en ciblant exclusivement le financement des améliorations qu'il fallait apporter au transport en commun pour compenser les pertes de capacité.

Il est difficile d'imposer des péages, car il faut employer une technologie de pointe pour qu'ils soient efficaces, comme dans le cas de l'autoroute 407 et du tarif de congestion. Cependant, je crois qu'on peut recourir à ce genre de méthodes, et qu'il sera même important de le faire, dans certains cas. Évidemment, comme vous l'avez mentionné, le remplacement du pont Champlain coûtera très cher. Par conséquent, je crois que l'imposition d'un péage peut être avantageux s'il permet de réaliser le projet plus tôt et si les automobilistes qui en bénéficieront de façon directe peuvent contribuer au financement.

J'espère avoir répondu à votre question.

**L'hon. Denis Coderre:** Oui, c'est un bon début. En fait, si nous avons une récession, et bien sûr, si nous avons des difficultés économiques, nous devons trouver une meilleure méthode de financement et veiller à ce que ce financement soit approprié, n'est-ce pas?

**M. David Jeanes:** Oui, et cela n'est pas seulement vrai pour le pont Champlain. Nous savons que ça ne s'applique pas seulement aux ponts routiers de l'ensemble du Québec, qui ont été examinés scrupuleusement, mais également aux ponts du reste du Canada.

**L'hon. Denis Coderre:** Alors voici ce qui me préoccupe. On peut parler de partenariats public-privé; ça peut être difficile, mais l'argument est pertinent. On peut discuter de péage et d'autres mesures de ce genre. Mais si on veut une stratégie nationale vraiment efficace, il faut revoir l'entente avec tous les intervenants pour s'assurer que tout le monde est d'accord. Comment pouvons-nous respecter les champs de compétence et nous acquitter de nos propres responsabilités tout en veillant à ce que nos mesures soient efficaces sans créer de problèmes?

Si on impose un péage sur le pont Champlain, sans appliquer la même solution à un autre pont qui relève également du fédéral, comme le pont Jacques-Cartier ou le pont Mercier, verra-t-on les automobilistes utiliser plutôt cet autre pont et créer ainsi un autre problème? Comment peut-on, de façon réaliste, adopter une véritable stratégie nationale tout en s'attaquant à ce genre de problèmes, qui sont très concrets et précis?

• (1600)

**M. David Jeanes:** Je crois qu'il s'agit là d'un problème qui se réglerait de lui-même. Si les gens délaissent le pont à péage pour utiliser le pont Mercier ou le pont Jacques-Cartier, ces deux derniers ponts pourraient devenir congestionnés, ce qui encouragerait les gens à acquitter le droit de péage. C'est ce qui se produit à Toronto. L'autoroute 401 est encore là, et on peut encore l'utiliser gratuitement, mais les gens peuvent décider d'acquitter le droit de péage ou de choisir l'autre route.

**L'hon. Denis Coderre:** Voici ma dernière question. Nous avons beaucoup parlé, et avec raison, du respect de l'approche rurale et de l'approche urbaine, mais il y a également la question de la souplesse: il y a des gens qui travaillent à trois heures du matin ou qui doivent composer avec certains problèmes sociaux. Doit-on apporter des améliorations au système de transport en commun ou adopter d'autres solutions? Quel est votre avis à ce sujet?

**M. David Jeanes:** Eh bien, évidemment, on ne peut pas offrir un service de transport en commun rapide de grande capacité à toutes les heures du jour; on ne peut donc pas répondre à toute la demande du marché au moyen d'une seule option. C'est pourquoi il est préférable d'essayer de trouver une solution offrant plusieurs options.

Dans l'Est de l'Ontario, la ville de Casselman a adopté une approche intéressante. En collaboration avec VIA Rail, la ville s'emploie à établir un service de train de banlieue entre Casselman et Ottawa. Toutefois, pour compléter ce service, il sera encore possible, en dehors des heures de service de train, de retourner à Casselman à bord d'un autobus de route. À Casselman, le même parc de stationnement incitatif sert à la fois aux passagers de la station de VIA Rail et aux usagers des autobus de route. Ainsi, on peut trouver des façons plus économiques de se rendre à sa destination.

Dans le cas de Nortel, que j'ai mentionné, nous avons établi un service de transport en commun par autobus pendant les heures de pointe, mais en dehors de ces heures, il y avait au moins un service d'autobus de base toutes les demi-heures pour le complexe de Nortel situé sur le chemin Moodie. Ce genre de solution sera intéressant lorsque le ministère de la Défense nationale s'établira dans ce complexe en tant que nouveau propriétaire. Mais c'est un problème semblable: il faut fournir des services...

**L'hon. Denis Coderre:** Vous n'utiliserez pas le F-35 pour ça.

**M. David Jeanes:** Non, non.

**L'hon. Denis Coderre:** D'accord.

**M. David Jeanes:** Il faut fournir des services pour les gens qui travailleront à des heures inhabituelles et pour ceux dont l'horaire de travail est variable, comme les nettoyeurs d'édifice.

**Le président:** Monsieur Albas.

**M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de cette présentation.

Dans votre réponse au premier intervenant, vous avez parlé d'équité. Le gouvernement fédéral aussi se préoccupe beaucoup de l'équité à l'égard de l'ensemble des régions, des grandes villes et des petites collectivités.

Pouvez-vous nous expliquer comment on pourrait, à votre avis, tenir compte de ce critère en ce qui concerne l'infrastructure de transport en commun?

**M. David Jeanes:** Pour bon nombre de petites collectivités, l'établissement d'une infrastructure de transport en commun pourrait consister à acheter un autobus.

Par exemple, à la séance que j'ai mentionnée, organisée par l'ACTU au Château Laurier, il y avait une présentation donnée par la société de transport en commun du comté de Kings, en Nouvelle-Écosse. Cette société offre un service de transport en commun dans une collectivité presque entièrement rurale. Leurs autobus constituent leurs seuls actifs. Dans ce cas, il faut accepter que les petites collectivités répondent à leurs besoins en utilisant les subventions ou les revenus de la taxe sur l'essence de cette façon au lieu de les investir dans la construction de voies ferrées, de stations, de chaussées réservées aux autobus ou de tout autre élément d'infrastructure fixe.

Comme je l'ai mentionné, un autobus voyageur, ou même un autobus urbain, est trop grand pour répondre aux besoins de certaines collectivités qui veulent des services de transport de base. Dans ce cas, il pourrait être judicieux d'opter pour une approche collaborative au moyen de services de taxi et d'autobus scolaire.

Mais dans tous les cas, il est certain qu'il faut faire preuve d'équité. Ce critère peut se fonder exclusivement sur une répartition selon la population, ou on peut tenir compte du fait que les petites collectivités ont besoin que l'on aille au-delà de ce genre de répartition. En outre, on peut adopter l'approche de l'Ontario, qui tient compte de la fréquence d'utilisation du transport en commun. Les municipalités présentant une plus grande répartition modale auraient droit, par exemple, à une plus grande part des revenus de la taxe sur l'essence que les collectivités qui utilisent moins fréquemment le transport en commun.

Il existe différentes options, mais je crois, comme vous, que l'équité est un facteur important.

**M. Dan Albas:** Merci.

Merci, monsieur le président.

• (1605)

**Le président:** Monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC):** Je veux seulement revenir sur un commentaire de M. Sullivan.

Je crois qu'il a indiqué, avec raison, que les petites collectivités ont tendance à ne pas avoir de système de transport en commun et qu'elles n'ont donc pas à assumer les coûts connexes. Cependant, je ne crois pas qu'il y a un manque d'équité, car les petites municipalités doivent assumer des coûts supplémentaires qui ne s'appliquent pas aux plus grandes villes.

Par exemple, il faut dépenser environ un million de dollars par kilomètre de chaussée. Dans un arrondissement, il y a beaucoup moins de contribuables par kilomètre; le coût par habitant est donc beaucoup plus élevé. C'est aussi vrai pour tout élément d'infrastructure comme les canalisations et les lignes électriques. La distance parcourue par les chasse-neiges entre chaque foyer est également beaucoup plus grande. Par conséquent, pour un même type de dépenses, le coût par habitant est souvent plus élevé dans les collectivités rurales que dans les grandes villes construites de façon plus dense.

Je voulais simplement le mentionner pour réfuter l'argument voulant que les municipalités moins peuplées puissent tirer un avantage financier de la taxe sur l'essence, alors que ce n'est pas le cas.

Je serais heureux d'obtenir votre avis à ce sujet.

**M. David Jeanes:** Je ne souhaitais pas du tout insinuer cela. Je crois que j'ai voulu répondre à la question en faisant valoir que l'on devrait permettre des exceptions quant à la façon de limiter l'utilisation des revenus de la taxe sur l'essence lorsqu'il est vraiment nécessaire ou approprié de le faire pour certaines municipalités.

**M. Pierre Poilievre:** Vous avez tout à fait raison. Je suis d'accord avec vous.

**M. David Jeanes:** Toutefois, il ne faut pas oublier que dans une société vieillissante, de plus en plus de personnes n'ont pas accès à une voiture privée. En raison du déclin de la famille et de la famille élargie, beaucoup de personnes âgées ne peuvent plus compter sur la parenté immédiate pour obtenir des services de transport.

En fournissant au moins des services de transport en commun de base dans les collectivités rurales, on veut notamment faire en sorte que les personnes âgées puissent demeurer dans leur collectivité tout en ayant accès aux hôpitaux, aux magasins, etc. C'est de plus en plus difficile dans bon nombre de ces collectivités, surtout lorsque le centre-ville est remplacé par des magasins à grande surface dans les municipalités de banlieue, comme c'est le cas à Carleton Place, près d'Ottawa.

Le problème est donc complexe. Évidemment, il n'y a pas de solution universelle. Je suis certainement d'avis qu'il s'agit d'un problème de portée nationale et que le fédéral a raison de vouloir légiférer à cet égard.

**M. Pierre Poilievre:** Très bien. Merci.

**Le président:** Monsieur Toet.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Jeanes, merci beaucoup de votre collaboration et de votre présentation.

Au début de votre présentation, vous avez notamment parlé d'un manque de cohérence sur le plan des mesures de sécurité. Pouvez-vous préciser vos propos? Vous semblez très préoccupé de la façon dont ce problème se présente dans les différentes régions du pays.

**M. David Jeanes:** Voici quelques exemples. Le réseau de métro de Toronto a 57 ans. L'administration de la ville s'est dotée des capacités nécessaires pour entretenir ce réseau, et même le prolonger,

grâce à ses propres experts. Toutefois, elle s'occupe également elle-même de la réglementation des inspections de sécurité, ce qui n'est pas toujours judicieux. Il y a quelques années, le métro de Toronto a été frappé par une catastrophe et un incendie. En réalité, l'incident était attribuable à des mesures de sécurité devenues désuètes et non fiables. Cela ne se serait probablement pas produit si ces mesures avaient été confiées à un organisme de réglementation fédéral.

Évidemment, depuis cet incendie et cet incident, l'administration de la ville de Toronto est davantage en mesure de veiller à la sécurité, mais les petites collectivités n'ont pas nécessairement les moyens de prendre ces mesures.

Par exemple, à l'heure actuelle, l'administration d'Ottawa s'emploie à établir l'expertise nécessaire pour construire et exploiter le tunnel du centre-ville réservé au transport en commun ainsi que les douze kilomètres de voies ferrées du système léger sur rail qui y sera établi. Cependant, je crois qu'il serait très difficile pour Ottawa d'établir un organisme de sécurité ferroviaire seulement pour surveiller douze kilomètres de voies ferrées, surtout si cet organisme doit être indépendant de l'équipe d'ingénieurs et de gestionnaires qui exploite le réseau. D'autres villes qui établissent un réseau de voies ferrées, comme Kitchener-Waterloo, connaîtront les mêmes difficultés.

Je crois vraiment que l'on peut faire appel à l'expertise actuelle du gouvernement fédéral. Par exemple, le ministère fédéral des Transports pourrait établir des normes très rigoureuses, les enquêtes pourraient être menées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, et les travaux de recherche pourraient être effectués par le Centre de technologie des transports de surface, une division du Conseil national de recherches du Canada qui est située ici même, à Ottawa, et qui, à l'heure actuelle, est financée en grande partie par le secteur privé. Ces types de ressources fédérales seraient très précieuses pour les municipalités canadiennes qui adopteront de nouvelles technologies de transport en commun qu'elles connaissent peu.

• (1610)

**M. Lawrence Toet:** Merci.

Vous avez également parlé de la R-D, et parallèlement à cela, vous avez mentionné les couloirs ferroviaires qui ont été abandonnés. Ils ont été considérés comme des ressources excédentaires. Par conséquent, ceux qui les exploitent actuellement n'ont trouvé aucune raison de continuer à les utiliser.

**M. David Jeanes:** On parle du transport de marchandises.

**M. Lawrence Toet:** On parle du transport de marchandises. C'est exact.

Comment croyez-vous que l'on pourrait intégrer ces couloirs à un nouveau système? Si on juge qu'ils ne sont pas dans un environnement adéquat ou qu'on ne peut pas les utiliser pour transporter des marchandises, croyez-vous qu'on peut les employer pour transporter des gens, et pourquoi croyez-vous cela?



**M. David Jeanes:** Il y a de bons exemples à Toronto: Metrolinx a pris possession de corridors ferroviaires qui montent jusqu'à Barrie, Richmond Hill, Stouffville, etc. C'était des voies plutôt marginales dans le domaine du transport de marchandises pour les grandes compagnies ferroviaires comme Canadien National et Canadien Pacifique. Il n'y a aucune raison économique de maintenir de telles voies. Cependant, cela ne signifie pas qu'il faut nécessairement renoncer au transport de marchandises; si le transport de passagers peut assurer la rentabilité de la voie, des compagnies privées de transport ferroviaire sur de courtes distances pourraient s'en servir pour transporter des marchandises, par exemple, la nuit, sur une base limitée. Ce système fonctionne bien en Californie, par exemple, où les chemins de fer à San Diego sont utilisés autant pour le transport en commun que pour le transport de marchandises.

Dans le même ordre d'idées, la River Line, voie ferrée légère reliant Camden à Trenton, au New Jersey, est également utilisée par des trains de marchandises, en dehors des heures normales, de façon limitée. Elle permet donc le transport de marchandises dans une certaine mesure même si elle ne répond pas aux normes de viabilité des grandes compagnies.

Nous avons donc plusieurs options. Elles sont envisagées, dans la région d'Ottawa, par Transport Pontiac-Renfrew, initiative conjointe du comté du Pontiac, au Québec, et du comté de Renfrew, en Ontario, visant à racheter la voie ferrée entre Ottawa et Pembroke du Canadien National, qui ne sait plus quoi en faire, afin de la maintenir aux fins du transport de marchandises et de passagers.

**Le président:** Merci.

Allez-y, Mme Chow.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Il y a différents moyens: les points d'impôt, les projets d'immobilisations, les fonds pour les dépenses de capital ou la taxe de vente. Avez-vous un moyen en particulier à proposer qui marcherait mieux au Canada, ou devrait-on privilégier une approche équilibrée conjuguant deux ou trois méthodes de financement distinctes du transport en commun?

**M. David Jeanes:** Diverses occasions se présentent. Lorsque la ville d'Ottawa — en l'an 2000, c'était la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton — voulait importer des véhicules légers sur rail d'Allemagne dans le cadre d'un projet pilote, elle a demandé au gouvernement fédéral de lever les droits à l'importation. Ces véhicules étaient uniques. Aucun véhicule de la sorte n'était construit au Canada. Ils devaient servir l'intérêt public en rendant possible un réseau de train léger à Ottawa. Si j'ai bien compris, au bout du compte, il a fallu payer les frais à l'importation sur ces véhicules européens uniques. C'est une question qui concerne les droits de douane.

J'ai déjà parlé des traitements fiscaux qui permettent, par exemple, aux municipalités d'émettre des reçus en contrepartie des dons de couloirs ferroviaires ou de voies ferrées, ou au gouvernement d'encourager les employeurs à subventionner les laissez-passer de transport en commun.

**Mme Olivia Chow:** Veuillez m'excuser, je ne pense pas m'être exprimée assez clairement. Qu'on appelle ça une stratégie ou un plan ou un cadre politique, j'imagine que vous cherchiez à obtenir un financement à long terme.

•(1615)

**M. David Jeanes:** Oui.

**Mme Olivia Chow:** Ce financement à long terme pourrait prendre la forme de fonds pour les dépenses en capital, ou encore de points d'impôt et de crédits d'impôt. Quelqu'un pourrait également faire la

recherche pour contribuer à une analyse de l'environnement qui permettrait de mieux répondre aux besoins des différentes localités, petites ou grandes. On pourrait éventuellement discuter des façons de maintenir le stock actuel, par exemple.

Avez-vous une préférence quant à la part du financement qui prendrait la forme de fonds pour les dépenses en capital et à la part que prendrait les incitatifs fiscaux, qu'il s'agisse d'une taxe sur l'essence ou d'une taxe de vente?

**M. David Jeanes:** On s'éloigne de mon domaine de compétence. Je sais toutefois que les compagnies ferroviaires au Canada s'intéressent beaucoup à la déduction pour amortissement, par exemple, lorsqu'elles achètent des locomotives. Elles sont souvent considérées comme étant désavantagées comparativement aux compagnies étrangères car il leur faut plus de temps pour rembourser les locomotives ou autre matériel roulant qu'elles achètent. Il en va de même pour les autobus urbains.

J'ai bien peur de ne pas bien connaître le domaine. En général, lorsque la décision est prise de faciliter le développement et le maintien des transports en commun, divers mécanismes fiscaux peuvent être utilisés. Je ne connais pas suffisamment bien le domaine pour recommander un outil plutôt qu'un autre.

**Mme Olivia Chow:** Les petites localités n'ont pas les moyens de dresser un plan exhaustif. À Whitehorse, par exemple, les responsables savent que les autobus que leur a donné le gouvernement fédéral fonctionnent et ils ont du mal à les mettre en service, mais ils ont besoin d'argent pour pouvoir envoyer des camionnettes ou des autobus dans d'autres localités afin que les gens puissent magasiner, se rendre chez le médecin ou faire des commissions. Ces localités n'ont pas les moyens d'effectuer la recherche nécessaire pour lancer de tels projets.

Dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie, d'un plan ou d'un cadre national sur les transports en commun, pensez-vous que le gouvernement fédéral travaillerait avec les gouvernements territoriaux — le Yukon, en l'occurrence — pour communiquer avec les municipalités et les collectivités autochtones et fixer un objectif, comme par exemple la mise en oeuvre de certains projets publics de transports en commun dans les 10 à 20 prochaines années, et ensuite déterminer les sources de financement et autres modalités? Est-ce le genre d'analyse de l'environnement que vous avez en tête? La population est vieillissante, et le secteur de l'exploitation minière est en pleine croissance, mais d'une façon ou d'une autre les gens doivent pouvoir se rendre au travail, aller chez le médecin et faire des courses.

**M. David Jeanes:** Il faut bien évidemment qu'une partie prenne les devants. Il va sans dire que, dans le Nord, le gouvernement fédéral risque d'être la seule source de connaissances et d'expertise dans le domaine.

Je sais que, aux États-Unis, la Federal Transit Administration, dont j'ai parlé, et le Transportation Research Board offrent une aide importante en proposant des lignes directrices ou des approches à privilégier qui s'appliquent dans diverses circonstances. Je pense que c'est nécessaire, oui.

**Le président:** Bienvenue à vous, madame James.

**Mme Roxanne James (Scarborough-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Jeanes, de votre discours de présentation. Je tiens également à vous remercier d'avoir reconnu les sommes considérables investies par le gouvernement au cours des quelques dernières années dans l'infrastructure, notamment pour les transports et les transports en commun. Au cours des quelques dernières années, j'ai assisté à nombreuses annonces, c'est pourquoi je connais les sommes qui ont été consacrées dans ces domaines clés.

À propos du budget de 2011, en juin dernier le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé que le gouvernement avait l'intention de travailler avec les maires et les dirigeants communautaires et municipaux de l'ensemble du pays. Nous avons pris l'engagement ferme de maintenir le financement au cours des quelques prochaines années.

Le fonds Chantiers Canada est un plan de 33 milliards de dollars sur sept ans qui viendra à expiration en 2014. Selon les renseignements contenus dans le budget de 2011 et l'annonce du ministre, je pense que le gouvernement prendra l'engagement de maintenir le financement.

Nous parlons d'une stratégie nationale de transport en commun. Compte tenu de l'engagement que nous avons pris, nommément de travailler avec les maires et les dirigeants municipaux de l'ensemble du Canada, ne pensez-vous pas que toute stratégie devrait s'inscrire dans l'engagement que nous avons déjà pris? Ou pensez-vous plutôt que c'est une question distincte? Si oui, quels seraient les coûts connexes?

**M. David Jeanes:** Je pense que les deux sont liés. J'ai parlé des projets d'infrastructure, dont beaucoup étaient des projets d'envergure qui ont bien réussi. Certains d'entre eux n'auraient pas été possibles sans un investissement fédéral considérable.

Je cherche des façons de dresser un cadre de ressourcement permanent — je ne parle pas seulement de fonds pour l'infrastructure mais aussi de l'expertise et des capacités pour les provinces et les municipalités.

C'est une chose d'obtenir une subvention pour construire de nouvelles infrastructures pour les transports en commun. Si l'on construit un pont routier ou une route, les coûts d'exploitation sont absorbés par les utilisateurs, parce qu'ils possèdent les véhicules et assument les coûts d'entretien. Puis, il y a le déneigement et l'entretien des routes. Mais les transports en commun, c'est une toute autre paire de manches. Lorsqu'on construit un réseau de transports en commun, on s'engage à assumer des coûts élevés de la main-d'oeuvre. Ces coûts doivent être assumés par l'organisme exploitant, souvent la municipalité. Le salaire des chauffeurs est souvent un des coûts de gestion les plus importants. Les politiques fédérales peuvent avoir une forte incidence dans ce domaine. Par exemple, j'ai parlé au début des politiques sur les heures de travail des chauffeurs, qui peuvent avoir une incidence directe sur les coûts d'exploitation. Il en va de même pour le coût de l'essence qui doivent assumer les municipalités. Ces coûts doivent être gérés, et ils viennent s'ajouter aux coûts de l'infrastructure. Il nous faut un cadre pour gérer tous ces coûts.

• (1620)

**Mme Roxanne James:** Il faut également s'assurer de respecter les domaines de compétence des provinces et des municipalités. Nous devons tâcher de ne pas empiéter sur ceux-ci. Nous voulons travailler avec les municipalités. Je sais que vous avez abordé la question, mais j'aimerais que vous nous parliez en plus grand détail du rôle du gouvernement fédéral, vis-à-vis une municipalité, dans le cadre d'une stratégie de transport en commun.

**M. David Jeanes:** À moins qu'une municipalité soit suffisamment grande pour assurer à elle seule l'application du règlement en matière de sûreté, il devrait incomber au fédéral d'assumer cette responsabilité. Dans certains cas, il le fait automatiquement. À Ottawa et à Gatineau, par exemple, les transports en commun sont assujettis à la réglementation fédérale. Dans d'autres cas, ce service pourrait être offert à frais. Par exemple, l'inspection de la sécurité pour Metrolinx et GO Transit, à Toronto, est effectuée aux termes d'un contrat conclu entre l'Ontario le fédéral. Les petites localités, elles, doivent pouvoir bénéficier de tels services sans avoir à se débrouiller seules.

**Le président:** Merci. Je vais vous arrêter là.

Monsieur Chicoine, vous avez la parole.

[Français]

**M. Sylvain Chicoine (Châteauguay—Saint-Constant, NPD):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Jeanes. Merci d'être présent.

J'ai quelques questions concernant le transport ferroviaire en région métropolitaine. L'Agence métropolitaine de transport, de Montréal, a beaucoup de difficulté à négocier avec le CN et le CP. Ces compagnies, essentiellement privées, monnaient très cher les droits de passage.

Au cours des 10 dernières années, le transport en commun s'est développé beaucoup dans la région de Montréal, mais de façon assez ardue. Avez-vous des idées pour accorder la priorité au transport en commun lors des heures de pointe et pour imposer, peut-être, le transport de marchandises uniquement la nuit ou, à tout le moins, en dehors des heures de pointe?

[Traduction]

**M. David Jeanes:** C'est toujours difficile.

Une autre approche a été adoptée aux États-Unis. Je sais qu'il s'agit d'un autre domaine, celui du transport interurbain, mais Amtrak était à l'origine un service ferroviaire voyageurs. Une loi a été adoptée pour garantir certains services aux termes des contrats avec les compagnies ferroviaires afin non seulement qu'elles acceptent les trains Amtrak, mais aussi qu'elles respectent leur horaire de fonctionnement.

Au Canada, autant VIA Rail, dans le domaine du transport interurbain, que les lignes suburbaines comme AMT à Montréal et Metrolinx et GO Transit à Toronto, sont dans une certaine mesure à la merci des compagnies de chemins de fer hôtes. La qualité du service n'est pas garantie en vertu d'une loi. À Toronto, Metrolinx s'attaque petit à petit à ce problème en faisant l'acquisition de ses propres voies. VIA Rail a fait la même chose dans certains corridors importants, comme entre Montréal et Ottawa, par exemple. Une bonne partie de ce corridor appartient maintenant à VIA, tout comme une partie du corridor qui quitte Ottawa vers l'ouest en direction de Toronto. Mais en général, il faut trouver des moyens de faire en sorte que le transport de marchandises et le transport de passagers puissent coexister et partager l'infrastructure.

À l'origine, les lignes de chemin de fer ont été construites en tant que ressources publiques. Elles appartiennent maintenant à des intérêts privés, mais d'autres pays ont trouvé des façons de trouver un équilibre entre le transport de passagers et le transport de marchandises. Dans certains cas, cela nécessite des investissements supplémentaires. Comme vous le savez sans doute, VIA Rail a reçu des sommes considérables du gouvernement fédéral pour construire des voies d'évitement supplémentaires. Certaines d'entre elles se trouvent en région urbaine. Par exemple, à Ottawa, VIA Rail a construit des voies d'évitement supplémentaires afin de faciliter le service de banlieue. Dans de tels cas, il est toujours possible de trouver des moyens, avec une certaine participation fédérale, de trouver un équilibre permettant de répondre aux besoins de ces deux réseaux ferroviaires distincts.

**Le président:** Madame Hughes.

•(1625)

**Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPD):** Merci beaucoup.

J'aimerais continuer sur la même voie.

J'habite en région rurale. Je représente Algoma, Manitoulin et Kapuskasing. Je ne sais pas si vous connaissez la CAPT.

**M. David Jeanes:** La coalition des trains de voyageurs d'Algoma. Je la connais bien.

**Mme Carol Hughes:** C'est cela. Vous avez raison.

Elle milite en faveur de trains de voyageurs dans le Nord de l'Ontario depuis un certain temps. C'est un service qui est très en demande là-haut. Il n'y a pas si longtemps, nous avons dû nous battre bec et ongle afin de convaincre le gouvernement d'investir dans le maintien des trains de marchandises dans la région. Nous cherchions également à améliorer le réseau, non seulement pour les trains de marchandises mais aussi pour les trains de voyageurs. Pensez-vous qu'il est bien avisé d'incorporer le transport de marchandises dans le réseau ferroviaire, chose que vous avez mentionnée à de nombreuses occasions?

**M. David Jeanes:** Je pense que oui. La voie ferrée est partiellement assujettie à la réglementation provinciale. Mais en général, je pense qu'il est possible d'investir dans les voies ferrées en région afin d'assurer un service de transports de voyageurs acceptable. Les normes ne sont pas les mêmes que celles du corridor Toronto-Montréal-Ottawa, mais je pense que c'est possible.

Certains services de transport dans les régions sont offerts par le fédéral, comme le service VIA de Sudbury à White River, mais il est également possible de rétablir le service entre Sudbury et Sault Ste. Marie, sur la voie de la Huron Central Railway. Mais pour ce faire, il faudrait remettre la voie à niveau et opter pour un type de train de voyageurs capable d'offrir ce genre de service.

**Le président:** Malheureusement, je vais devoir vous arrêter là.

Votre temps de parole est écoulé, monsieur Jeanes, et nous avons un autre invité. Je vous remercie. Je sais que vous avez déjà comparu devant le comité; vous savez toujours formuler vos conseils de façon succincte. Je vous remercie donc beaucoup.

**M. David Jeanes:** Merci à vous.

**Le président:** Prenons une courte pause de deux minutes afin de permettre à notre prochain invité de s'installer; nous serons de retour sous peu.

•(1625)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•(1630)

**Le président:** Bienvenue à la deuxième partie de l'étude du Comité des transports sur la stratégie nationale de transport en commun. M. Paul Bedford comparait devant nous aujourd'hui à titre personnel. Il a une présentation PowerPoint à nous montrer. Je pense bien qu'il dépassera de quelques secondes son temps de parole, mais j'estime qu'il est important que nous ayons ces renseignements.

M. Coderre équivoque le Règlement — invoque, plutôt.

**L'hon. Denis Coderre:** J'imagine que c'est la réponse qui sera équivoque. La présentation est-elle bilingue?

**Le président:** On considère qu'elle est bilingue puisque tous les membres disposeront de la version traduite.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, je vais laisser passer ça aujourd'hui. Cependant, tant que francophone, on s'attend à ce que les présentations soient bilingues, tout comme le volet visuel de ces présentations. Ce n'est pas qu'une question de traduction — cela dit, nos interprètes font un excellent travail. Certaines personnes, qu'elles soient francophones ou anglophones, ne peuvent s'exprimer facilement dans les deux langues officielles.

Si je faisais une présentation uniquement en français, je comprendrais mes collègues de vouloir les diapositives de la présentation en anglais également. Aujourd'hui, pour des raisons pratico-pratiques, ça ne me cause pas de problème. Par contre, pour les prochaines fois, je demande, comme membre du comité, qu'on s'assure que tous les documents présentés ou les présentations elles-mêmes seront bilingues. Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci de votre intervention. Je crois comprendre que la présentation est en grande partie visuelle. Cette question a été soulevée dans de précédentes réunions, et tous les partis ont trouvé la solution acceptable. Tant que nous disposons du service d'interprétation, on considère que la présentation a été faite dans les deux langues officielles. Nous tâcherons cependant d'améliorer la situation.

Monsieur Bedford, à vous la parole.

**M. Paul Bedford (professeur auxiliaire, Aménagement urbain, Université de Toronto et à l'Université Ryerson, et ancien planificateur en chef, Ville de Toronto, à titre personnel):** Je vous remercie beaucoup de m'avoir permis de comparaître devant vous. Je suis heureux d'avoir l'occasion de faire valoir, devant le présent comité composé de représentants de tous les partis, mon opinion à propos de la stratégie nationale de transport en commun, car c'est là une question qui touche tous les partis dans toutes les régions du pays.

Mon exposé est plutôt visuel, je propose donc de le faire le plus rapidement possible.

[Présentation de diapositives]

J'aimerais tout d'abord vous montrer une carte du Canada et des grandes villes et centres urbains qui le composent. Le Canada compte actuellement environ 34 millions d'habitants. Dans 6 ans seulement, nous célébrerons le 150<sup>e</sup> anniversaire du pays, et notre population aura sûrement atteint les 36 millions, augmentation qui équivaut à la population du grand Vancouver. Je suggère cependant qu'on s'intéresse davantage à notre situation en 2067, soit dans seulement 56 ans. Notre population aura augmenté de l'équivalent des populations des régions urbaines de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton, de Toronto, d'Ottawa, de Montréal, de Québec et d'Halifax. En effet, notre population aura augmenté de 16 millions d'habitants; les conséquences seront graves pour le pays si nous ne prévoyons pas une stratégie nationale de transport en commun en conséquence.

Vous êtes nombreux à connaître Jane Jacobs, décédée il y a plusieurs années. C'était une dame exceptionnelle. J'ai eu le plaisir de travailler avec elle. J'ai ici le dernier livre qu'elle a écrit; malheureusement, elle n'y brosse pas un portrait très optimiste. Elle voyait approcher un nouvel âge des ténèbres. J'estime que nous devons relever le défi et faire en sorte que l'avenir du Canada ne soit pas un âge des ténèbres.

Les habitants de Toronto et de la plupart des autres centres urbains au Canada connaissent trop bien le problème. Voici la 401 à l'heure de pointe. Malgré ses 16 voies, on dirait une aire de stationnement. Le fait est qu'il s'agit d'un problème très personnel, à trois niveaux, pour les Canadiens.

Premièrement, en 40 ans de vie active — de 25 ans à 65 ans — nous savons tous que les embouteillages entraînent des pertes de temps et d'argent ainsi que des problèmes de santé. Sur une période de 40 ans, une heure par jour à faire la navette équivaut à une année entière. Deux heures par jour équivaut à deux ans. Trois heures par jour équivaut à trois ans.

Deuxièmement, selon l'Association canadienne des automobilistes, dans la région du grand Toronto, une voiture coûte 12 000 \$ par année en moyenne. Durant leur vie active, les gens auront dépensé un demi million de dollars sur leur Toyota, qui n'aura plus aucune valeur à la fin. Ceux qui ont deux voitures dépenseront un million de dollars; ceux qui en ont trois, un million de demi.

Et bien évidemment, la santé est le troisième élément. On ne fait pas beaucoup d'activité physique lorsqu'on est pris dans un embouteillage.

Beaucoup de questions entrent en jeu. Pour ma part, je peux imaginer ce que je répondrais si j'étais sur mon lit de mort et quelqu'un me proposait de vivre trois ans de plus en santé et un million de dollars dans mon compte REER. Qui dirait non? C'est pourquoi il s'agit d'une question très personnelle pour les Canadiens.

Voici un résumé des prix de l'essence dans le monde. Il varie d'une semaine à l'autre, mais en gros, comme vous pouvez le constater, le Canada se situe au milieu. Je peux cependant vous garantir qu'on sera un jour au niveau des Pays-Bas. C'est juste une question de temps. Cela aura d'énormes répercussions sur les Canadiens et sur leurs déplacements en ville.

Voici une de mes photos préférées. Elle est très importante; je la montre toujours à mes amis de Toronto. Il y a exactement le même nombre de personnes sur chacune de ces trois diapositives, soit quarante. La seule différence, c'est qu'il y a une personne par voiture, une par chaise et tout le monde assis dans un tramway qui n'a qu'un siège de libre. Le message, c'est que nous devons utiliser les routes que nous avons de façon beaucoup plus efficace.

Voici une autre bonne photo. C'est la gare Union, à Toronto. Il faudrait construire une autoroute à 72 voies pour permettre le déplacement de tous les gens qui passent par cette gare tous les jours. C'est la même chose à Montréal et dans les autres grandes villes. Construire plus de routes n'est pas une solution à nos problèmes. La solution, c'est le transport en commun. Nous avons le choix.

Malheureusement, beaucoup de nos banlieues se ressemblent au Canada. Elles ressemblent à ce qu'on peut voir sur la diapositive du haut. Il y a un mouvement de croissance intelligente dans toutes les grandes villes du monde, mouvement qui cherche à intensifier et à concentrer les projets de construction qui se prêtent davantage au transport en commun, comme vous pouvez le voir sur la diapositive du bas.

Voilà certaines des conclusions initiales que j'ai dégagées dans ma carrière. Les habitants de Toronto et de l'ensemble du pays veulent un plus grand choix. Beaucoup de gens sont pris parce qu'ils n'ont qu'une option: la voiture. Ils veulent de meilleurs choix.

Il faut penser aux déplacements humains plutôt qu'aux voitures; l'utilisation du terrain et le transport vont main dans la main. Tâchons de ne pas l'oublier. Il faut faire les liens nécessaires, parce que comme David Crombie me l'a toujours dit, dans toutes les grandes villes et toutes les régions urbaines, tout est relié. Tous ces points représentent quelque chose dans une ville, dans une région; les plans que nous dressons doivent tous les prendre en compte. Tout est interrelié. Voici certaines images illustrant cette idée.

Voici un graphique simple que nous avons créé lorsque nous avons dressé le plan officiel de Toronto. J'ai pensé qu'il vous serait utile. Les éléments que vous voyez en haut sont les éléments de base de toute stratégie de planificateur en transports. Tout ce qui est en vert peut être accompli sans frais. Une simple décision stratégique suffit. Tout ce qui est en jaune coûte quelque chose et tout ce qui est en rouge coûte une fortune. Les gens ont tendance à se concentrer sur les éléments en rouge. Mais le fait est que, ensemble, le fédéral, les provinces et les municipalités ont les moyens d'envisager toutes ces possibilités et prendre les mesures nécessaires pour dresser la stratégie de transport en commun dont nous avons besoin au Canada.

• (1635)

J'aimerais maintenant parler de l'orientation que nous devons prendre pour répondre aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle. Le Don Valley Parkway et GO Transit sont des éléments essentiels du tableau. Un train égal 1 500 personnes. Une voie routière égal 1 500 personnes. La différence, c'est qu'un train peut passer toutes les 15 minutes, mais il faut une heure pour que 1 500 personnes fassent leur chemin sur une voie routière. Les nouveaux wagons de métro appelés Toronto Rocket sont très importants dans le système. J'ai pris le train pour me rendre ici, et nous venons d'apprendre que nous avons battu le record du plus grand nombre de passagers. Dans la dernière semaine, 1,7 million de personnes ont pris le métro en un jour. On en est presque à 500 millions par année. Voilà pourquoi c'est si important pour les grands centres urbains du pays.

Les tramways sont une de mes passions. Voici l'avenue Spadina. On ne peut oublier les tramways. Je sais qu'il en reste très peu. Nous sommes chanceux de les avoir gardés à Toronto. Mais laissez-moi vous dire, le nombre de personnes qui prennent le tram à Toronto est supérieur au nombre de passagers qui empruntent le réseau GO dans le Grand Toronto au complet. Les trams sont donc de toute importance. Ce sont les bêtes de somme urbaines.

Calgary Transit, le métro léger à Edmonton... Beaucoup d'autres villes se lancent dans cette direction.

Et n'oublions pas Yellowknife... Il ne faut pas oublier les petites localités. Je m'y suis rendu cet été parce que j'ai toujours voulu y aller, alors j'y suis allé. Voici mon chauffeur de bus sympathique à Yellowknife. Il y a deux autobus à Yellowknife. J'ai bien discuté avec lui et avec l'administration.

Comme on l'a dit plus tôt, les petites localités ont elles aussi besoin de transport en commun, mais bien évidemment, les autobus leur conviennent davantage. On parle de l'ensemble des types de transport en commun.

C'est là le genre de système que Metrolinx cherche à établir au cours des 20 à 25 prochaines années. Compte tenu des immobilisations, de l'exploitation et de la maintenance, c'est un projet qui coûtera 75 milliards de dollars, mais 10 millions de personnes en bénéficieront. Qui plus est, la région économique aura de gros problèmes si on fait rien.

Comme vous le savez sans doute, à Ottawa, le système léger sur rail est lié à l'utilisation du terrain.

La situation est semblable à Vancouver, en ce qui concerne les diverses voies qui ont été construites ou proposées. J'y étais la semaine dernière; il va sans dire que j'ai pris le train jusqu'à l'aéroport. Vancouver dispose également d'un plan de transport en commun détaillé.

Il reste seulement à déterminer notre orientation future.

Voici une photo d'un enfant. Un jour, il deviendra chef de la planification, maire ou député, et le fait est que j'espère qu'il aura toute une gamme de choix en matière de transports.

Sans entrer dans les détails, nous sommes tellement en retard comparativement à d'autres pays que c'en est lamentable. Beaucoup d'autres villes et régions disposent des outils qui figurent ci-haut. Nous n'en avons presque aucun; nous avons du rattrapage à faire.

Voici certains des outils envisagés dans le contexte de Metrolinx à Toronto. Chacun d'entre eux prête à controverse, mais je vous le dis très franchement, rien n'est gratuit. Nous devons parler de la chose, non seulement à Toronto mais dans l'ensemble du pays, et déterminer les sources de financement. Il pourrait s'agir du fédéral, des provinces, des municipalités ou encore des particuliers. Ces sont des questions importantes auxquelles nous devons faire face.

J'aimerais ramener la question à un niveau personnel, parce que, plus tôt, en réponse à une question, on a parlé de péages routiers et de tarification routière. C'est un des outils dont nous devons parler. Voici quelques comparaisons. Les gens n'y pensent même pas avant d'acheter certains produits tous les jours. D'ailleurs, beaucoup de gens s'achètent deux cafés lattés au Second Cup tous les jours, mais ils perdent la tête dès qu'on parle de tarification routière.

Voici une autre comparaison. J'ai fait des calculs à partir du montant du péage routier entre Toronto et Oakville: 10 ¢ par kilomètre revient à 120 \$ par mois. Une passe de métro de la TTC coûte 121 \$. Un abonnement à GO Transit coûte déjà 215 \$, mais les taux varient en fonction du barème utilisé. Le fait est que nous devons faire en sorte que les gens en aient pour leur argent si nous voulons utiliser certains de ces outils.

Nous avons mené de vastes consultations dans la région du Grand Toronto sur le plan de Metrolinx que nous appelons « le Grand projet ». En voici les constatations. J'ai assisté à chacune des réunions publiques dans toutes les régions, et j'ai pris le transport en commun sans exception; le fait est que, comme vous pouvez le voir au point 1, nous bénéficions d'un appui solide. Les gens veulent un

service de banlieue rapide et ils sont prêts à payer, mais ils veulent qu'il soit bien fait et intégré. C'est le message qu'on a reçu.

• (1640)

Voici une de mes citations préférées: il n'y a rien de gratuit; on doit payer, et la question de savoir comment.

Voici quelques leçons que j'ai tirées au cours de mes 40 ans de carrière de planificateur urbain: cibler et simplifier le message; respecter la sagesse du public et l'action politique; se forger des convictions profondes et les communiquer. Cela ne sert à rien de prendre des mesures marginales. Il faut faire avancer les choses.

Pour terminer, en ce qui concerne les mesures destinées à assurer l'avenir du Canada d'ici 2067, nos villes et nos régions urbaines sont absolument essentielles à la santé économique du pays. Environ 80 p. 100 des gens vivent en régions urbaines. C'est là où se trouve la richesse économique. C'est là d'où proviennent les idées. Et c'est là où notre économie croîtra, si nous dotons ces régions d'un vaste réseau de transport.

La ville d'Ottawa, comme vous le savez, se livre actuellement à un tel exercice. Dans le dernier numéro de la revue *Canadian Geographic*, il y a un article sur Ottawa qui porte sur les 100 prochaines années de la région de la capitale. La revue *Scientific American*, pour sa part, propose un article de fond sur les villes intelligentes.

Pour ce qui est de savoir comment nous allons communiquer cette question très importante d'un bout à l'autre du pays, je crois franchement que votre comité pourrait prendre l'initiative et établir ce que j'appelle des forums tripartites dans les régions urbaines partout au pays. Vous pouvez rassembler les représentants élus du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, ainsi que les représentants d'organismes de transport, des urbanistes, etc. pour discuter de la stratégie nationale des transports et de la façon dont on devrait la financer.

Le message que je tiens à vous communiquer est le suivant: il n'est plus possible de maintenir le statu quo. Nous voulons des changements. Je vous prie donc de prendre cette question très au sérieux — ce que vous faites déjà, je n'en doute point — et d'élaborer des plans à long terme. L'avenir du pays dépend largement de votre travail.

Merci de votre attention.

• (1645)

**Le président:** Merci beaucoup.

Je suppose qu'à l'époque de la construction des chemins de fer, M. Macdonald aurait bénéficié de certains des conseils que vous venez de nous donner aujourd'hui.

**M. Paul Bedford:** Monsieur le président, merci de me rappeler de mentionner sir John A. Je pense que nous devons adopter le même esprit qui animait sir John A. à l'époque de la construction des chemins de fer il y a si longtemps et ce, dans des conditions impossibles. Je sais que nous pouvons relever ce défi.

**Le président:** Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Merci.

C'est difficile à battre, monsieur le président.

Une de vos diapositives portait sur les différentes tarifications. Pourriez-vous retourner à cette diapositive et nous parler des avantages et des désavantages de chaque mesure?

**M. Paul Bedford:** Est-ce la bonne diapositive?

**Mme Olivia Chow:** Oui; parlez-nous en plus longuement. Qu'est-ce qui fonctionne le mieux et quels sont les avantages et les désavantages de chaque mesure?

**M. Paul Bedford:** En gros, pour l'instant, presque aucune de ces mesures n'est mise en pratique. Le financement des réseaux de transport provient des tarifs des transport en commun, bien entendu, et en partie du...

Je vais d'abord vous présenter chacun des éléments sur la liste. C'est quelque chose que nous avons examiné dans le cadre de l'initiative de Metrolinx. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons essentiellement découvert — d'après la carte de Metrolinx que je vous ai montrée — qu'il nous faudra déboursier 75 milliards de dollars au cours des 25 prochaines années pour bâtir ce qui s'impose. Cela signifie qu'on doit trouver 3 milliards de dollars d'argent frais chaque année au cours des 25 prochaines années.

Si nous voulons vraiment construire ce réseau, nous devons travailler dans un tel contexte. Prenons l'exemple de la région métropolitaine de Toronto-Hamilton; quels sont les outils possibles? Il y a d'abord la tarification routière ou, si vous voulez, les postes de péage. Supposons qu'on impose 10 ¢ par kilomètre sur l'ensemble des autoroutes de la série 400 — comme les autoroutes Don Valley ou Gardiner — dans la région métropolitaine de Toronto-Hamilton; on récolterait donc 1 milliard de dollars chaque année et ce, indéfiniment.

Par ailleurs, si on impose une surcharge d'un dollar pour chaque espace de stationnement non résidentiel dans la région, par exemple en ce qui concerne les centres d'achat ou les édifices à bureaux, ou juste un dollar par jour...

**Mme Olivia Chow:** Pourriez-vous mettre l'accent sur les mesures que le gouvernement fédéral pourrait prendre? Je ne pense pas qu'on puisse s'occuper du prix des espaces de stationnement parce que c'est du ressort municipal.

**M. Paul Bedford:** En effet, mais je pensais que vous vouliez que je passe en revue toute la liste.

• (1650)

**Mme Olivia Chow:** Bien sûr, mais ces mesures sont du ressort municipal, à mon avis, n'est-ce pas?

**M. Paul Bedford:** Oui.

**Mme Olivia Chow:** La tarification routière pourrait relever du gouvernement fédéral.

**M. Paul Bedford:** Elle le pourrait. La taxe sur l'essence, comme vous le savez bien, est une mesure que vous avez prise, et j'en suis très heureux. La province et le gouvernement fédéral sont des partenaires dans ce dossier, alors c'est une possibilité.

En ce qui concerne les subventions de fonctionnement ou les subventions en capital, ce sont là, bien entendu, des domaines que le gouvernement fédéral pourrait envisager.

La taxe de vente constitue évidemment une autre possibilité. De nombreuses villes aux États-Unis y ont recours; en fait, il y a quatre ans, aux dernières élections américaines, le comté de Los Angeles a tenu un référendum pour augmenter d'un cent la taxe de vente. Il fallait un taux d'approbation de 66 p. 100 pour que ça passe; 68 p. 100 des gens se sont prononcés en faveur.

En novembre prochain, aux États-Unis, les villes d'Atlanta et de Seattle tiendront, elles aussi, un référendum sur une taxe de vente. Et voici ce qu'on propose comme condition: que tout l'argent serve à financer les transports. Les fonds recueillis n'iront donc pas dans les coffres du gouvernement. Bien entendu, le financement par emprunt est une autre solution.

Voilà donc la liste abrégée des quelque 16 outils que Metrolinx étudie actuellement.

**Mme Olivia Chow:** Y a-t-il un forum où le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités peuvent avoir une discussion sur ce qui s'impose? Je suppose que les subventions de fonctionnement relèveraient des provinces et des territoires, n'est-ce pas?

**M. Paul Bedford:** Oui.

**Mme Olivia Chow:** Par contre, les subventions en capital et la taxe sur l'essence relèveraient du gouvernement fédéral.

Y a-t-il eu des discussions ou des forums sur qui fait quoi et comment? La lacune en matière de financement est bien claire. Il est évident qu'il faut trouver de l'argent quelque part, et vous avez tous les outils.

J'ai remarqué qu'à Calgary, par exemple, les résidents disent que la priorité absolue — ce qui les rendraient plus heureux —, c'est l'amélioration du transport en commun. Dans la région métropolitaine de Vancouver, le maire vient d'annoncer une augmentation des impôts, d'une façon ou d'une autre, pour s'assurer que la ligne Evergreen sera prête.

Ces mesures sont donc prises ici et là, et on ignore le fil conducteur qui les relie, s'il y a en un.

**M. Paul Bedford:** Je suis d'accord avec vous, et on a tenu des discussions avec les municipalités et les provinces, certainement dans ce contexte. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai suggéré, pour la gouverne du comité, l'idée des forums tripartites, pour parler de ces questions et déterminer qui fait quoi. Je pense que, dans certains domaines, le gouvernement fédéral a l'occasion d'être un partenaire dans un tel contexte.

**Le président:** Il vous reste une minute.

**Mme Olivia Chow:** On a discuté de la question de savoir si cela devrait être une stratégie, un plan ou une sorte de discussion ponctuelle. Quelle serait la solution logique, d'après vous?

**M. Paul Bedford:** À mon avis, il faut d'abord tenir une discussion. Je reviens à mon analogie des deux enfants qui se parlent. Nous devons avoir une discussion, une conversation, et non pas une dispute. À bien des égards — et c'est pourquoi j'aime le fait que votre comité soit formé de représentants de toutes les allégeances —, la réalité est que, peu importe le parti au pouvoir, ce problème est loin de disparaître. En fait, il ne fera qu'empirer. Et cela touche à la compétitivité du pays, à la compétitivité des régions municipales et à notre vigueur économique future.

**Mme Olivia Chow:** Alors, il faut un dialogue...

**M. Paul Bedford:** Il faut d'abord un dialogue...

**Mme Olivia Chow:** Et ensuite, probablement, un plan.

**M. Paul Bedford:** ... pour déterminer en quoi consisterait la stratégie ou le plan. Ce travail ne se fait du jour au lendemain, comme vous le savez tous, mais je pense qu'il faut commencer quelque part et, en l'occurrence, ceci est un excellent point de départ.

**Mme Olivia Chow:** Vous n'avez pas observé ce genre d'occasion récemment? Il n'y a pas eu ce genre de discussion?

**M. Paul Bedford:** Non, pas à ma connaissance.

**Mme Olivia Chow:** Et vous travaillez dans le domaine depuis assez longtemps.

**M. Paul Bedford:** Oui, depuis environ 40 ans.

**Mme Olivia Chow:** Merci.

**Le président:** Monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** Nous n'avons jamais eu de chicanes ici. Nous ne faisons que parler. À la fin de la réunion, on se serrera tous dans les bras. Ce sera intéressant.

**Des voix:** Oh, oh!

**L'hon. Denis Coderre:** Avec dissidence.

D'après ce que j'ai cru comprendre, vous travaillez dans le domaine depuis longtemps. La seule chose qui m'a un peu déçu, c'est que vous avez demandé une autre étude ou une autre discussion. Pourtant, vous étiez sur le terrain à Toronto; vous étiez le planificateur en chef. Êtes-vous en train de me dire qu'il ne s'est rien passé à l'époque où vous étiez là?

**M. Paul Bedford:** Bien sûr que non. Il s'est passé beaucoup de choses, mais je crois que le problème fondamental est ceci. Peu importe les progrès qui ont été réalisés, le problème est dix fois plus important que la réalité. En ce qui concerne les principaux pôles de croissance de nos régions urbaines partout au pays, il faut déterminer comment nous allons répondre à ces besoins. Si vous continuons dans la voie où nous nous sommes engagés jusqu'ici, nous n'y arriverons pas.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Je vais parler en français.

Je viens de Montréal. On a célébré la Journée sans voiture, mais comme on a passé l'été avec des cônes orange, ça a été un été sans ma voiture. En effet, on restait bloqué longtemps.

J'entends beaucoup de gens parler. Je vais jouer le rôle de l'avocat du diable, et aussi un peu celui d'un citoyen. J'ai vu la liste. On a parlé d'ajouter 45 dollars aux frais d'immatriculation, on parle d'un nouveau pont Champlain avec un poste de péage. Quelle impression avez-vous?

Les voitures vont rester, de toute façon. On ne peut pas dire que c'est l'un ou que c'est l'autre. Il y a une réalité et il nous faut de la flexibilité. Quelle est votre marge de manoeuvre lorsque vous faites votre planification? Où doit-on aller chercher l'argent?

L'argent provient toujours de la même poche. Il peut y avoir des effets contraires si on taxe trop les gens et qu'on leur demande de payer trop compte tenu de leur situation économique.

Ce sont des éléments externes importants lors de la prise de décisions politiques. On a beau faire de la philosophie et développer des concepts ensemble, il y a la réalité de l'utilisateur payeur et celle du travailleur qui n'a pas le choix parce qu'il n'y a pas de système de transport en commun. Même si on lui fournissait un système de transport en commun, il ne pourrait pas y avoir accès.

D'autre part, même si la région est urbaine dans une proportion de 80 p. 100, il y a aussi une réalité rurale. On ne peut pas demander aux gens vivant dans des communautés rurales de déménager en ville sous prétexte que c'est là que ça se passe.

• (1655)

[Traduction]

Il faut voir la réalité en face.

À la lumière des exemples que je vous ai donnés, comment s'y prendre pour s'assurer que ce genre de stratégie est faisable?

**M. Paul Bedford:** C'est une excellente question. J'aimerais dire deux ou trois choses à ce sujet.

Premièrement, le message que je tiens à vous communiquer au fond, c'est qu'on doit donner aux gens plus de choix. À l'heure actuelle, si on vit au centre-ville de Montréal, de Toronto ou de Vancouver, on a le choix. Nul besoin de voiture si on n'en veut pas. Par contre, si on habite dans un secteur de l'indicatif régional 905, en banlieue de Montréal ou dans une collectivité rurale, on doit évidemment avoir une voiture parce qu'il n'y a pas de réseau de transport en commun viable pour se déplacer, mis à part le service de trains de banlieue le matin et le soir, aux heures de pointe. D'après ce que m'ont dit les gens de la région de Toronto, ils sont disposés à payer plus, à condition que l'argent serve à accroître les services de transport en commun. C'est le message principal qu'on m'a répété à maintes reprises.

Je vais prendre l'exemple du réseau Go Transit. Chaque fois que celui-ci met en service un nouveau train, c'est immédiatement plein, et il ne reste que des places debout. Il y a une demande massive. En fait, on doit éliminer le service de train de banlieue aux heures de pointe. On doit plutôt convertir le réseau GO Transit en un réseau de transport rapide régional, et cette ligne ferroviaire devrait être électrifiée; cela ne fait aucun doute. On ne devrait même pas avoir d'horaires. Les gens devraient avoir l'assurance qu'il y aura un train toutes les 15 minutes, comme en Europe. C'est la direction que nous devons prendre.

Pour ce qui est des voitures, elles seront toujours là, qu'elles roulent à l'essence, à l'électricité, ou peu importe, et je comprends cela tout à fait. Le hic, c'est que les gens auront besoin d'une gamme de choix et d'options.

**L'hon. Denis Coderre:** Alors, l'essentiel, c'est de donner des choix et des options.

**M. Paul Bedford:** Je reviens constamment à l'idée du choix.

J'aimerais faire une dernière observation qui donne suite au commentaire fait tout à l'heure sur les besoins des personnes âgées. Si on tient compte de la population, on sait que tous ceux âgés de 0 à 16 ans ne peuvent pas conduire et ce, pour des raisons évidentes; ils n'ont pas le droit d'avoir un permis de conduire. Par ailleurs, beaucoup de personnes âgées de plus de 65 ou 75 ans ne peuvent pas conduire, pour diverses raisons. Si on additionne ces chiffres, on obtient un nombre effarant; bref, un pourcentage élevé de la population ne conduit pas. Ces gens n'ont aucun accès aux voitures. Cet aspect est donc important pour mener les activités de la vie quotidienne dont vous avez parlé tout à l'heure, comme faire les courses, aller chez le médecin, etc. Cela ne fera que gagner en importance.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur Bedford, vous n'avez pas été le premier à le dire, mais je sens depuis le début que, relativement à cette stratégie et son financement, on devra de plus en plus passer des fonds consolidés aux fonds dédiés.

À l'heure actuelle, il y a un problème d'infrastructures. Les infrastructures sont en décrépitude. Il faut donc penser à les remettre en état. Cependant, il faut aussi regarder vers l'avenir. Ce n'est pas juste un montant d'argent. En effet, deux montants d'argent sont rattachés à ça.

Je vous pose la même question que j'ai posée aux responsables de Transport Action Canada plus tôt. Le fédéral devrait-il avoir un fonds dédié aux infrastructures, avec une partie réservée au transport en commun, ou faudrait-il, pour connaître un véritable succès, avoir un fonds uniquement dédié au transport public?

• (1700)

[Traduction]

**M. Paul Bedford:** Peu importe la décision finale concernant la source de financement — qu'il s'agisse de fonds dédiés ou attribués uniquement aux transports ou à l'infrastructure en général —, il faut accorder un financement durable et permanent au fil du temps. C'est l'élément clé. Impossible de planifier et de bâtir ce genre de réseaux de transport en commun en cinq, six ou sept ans. Tout le monde le sait. Je comprends les pressions financières qui entrent en jeu dans un programme d'infrastructure doté d'une limite de temps. Mais il nous faut une solution: une source de revenu mixte sur laquelle on peut compter au fil des ans. Faute de quoi, nous n'y arriverons pas.

**Le président:** Merci.

Monsieur Richards.

**M. Blake Richards (Wild Rose, PCC):** Merci.

Je vous suis reconnaissant d'être des nôtres aujourd'hui. Le sujet ne vous est pas inconnu, si l'on peut dire. Comme vous avez consacré votre carrière à vous pencher sur ces questions, votre aide nous est précieuse. Vous pouvez nous donner un bon aperçu de la situation parce que vous avez passé 40 ans à réfléchir à ces questions. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui pour nous faire profiter de votre expertise.

Vous avez parlé du rôle du fédéral et de la manière dont les différents paliers de gouvernement pourraient être mobilisés pour trouver le financement nécessaire. D'après vos observations, je crois comprendre que vous appuyez un modèle qui ressemble à celui de la taxe sur l'essence. Ce que l'on voit ici, c'est une source de financement à long terme stable et prévisible qui permet aux municipalités de planifier. Elles savent à quel financement elles peuvent s'attendre et sont en mesure d'établir les priorités. Elles peuvent ainsi se pencher sur les défis et prendre les meilleures décisions possibles pour la collectivité. C'est ce que j'ai cru comprendre d'après vos remarques.

**M. Paul Bedford:** Étant donné que les municipalités sont plus près des citoyens, elles savent exactement ce qu'il en est. Cela ne fait aucun doute. Peu m'importe si l'on parle de Yellowknife ou de Toronto. Aucune des deux villes n'a les moyens d'offrir le genre de services de transport en commun requis pour aujourd'hui et demain. La population s'accroîtra bientôt de 16 millions de personnes. Ces gens s'établiront pour la plupart dans les grands centres urbains.

Le problème ne fera donc qu'empirer. J'ai uniquement abordé ce que l'on peut appeler une liste des 10 points saillants. Chacun d'eux génère 1 milliard de dollars par année dans la région du Grand Toronto. Nous devons trouver 3 milliards de dollars par année. C'est facile à faire, mais il faut la volonté politique voulue. Vous devez avoir des gens qui vous appuient et sélectionner la bonne combinaison d'outils.

Vous devriez peut être aussi réfléchir à deux autres aspects: l'impôt sur le revenu et la taxe de vente. Les villes européennes touchent une portion des recettes tirées de l'impôt sur le revenu. Cet argent va directement aux municipalités, qui financent ainsi les transports en commun et toutes sortes de besoins. Dans de nombreux pays dans le monde, comme les États Unis, les villes touchent une part précise des recettes de la taxe de vente — un ou deux cents, ou peu importe.

Cette part croît au rythme de l'économie et est très importante pour répondre aux besoins en matière de financement de ces réseaux de transport.

**M. Blake Richards:** Vous n'êtes pas en train de dire que le gouvernement fédéral devrait à lui seul assumer la responsabilité de nos besoins en matière de transport; ce n'est pas ce que vous laissez entendre. Vous croyez que tous les paliers de gouvernement doivent faire leur part.

**M. Paul Bedford:** Je vais être clair: je pense que c'est l'affaire de tout le monde. Je pense que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer, mais il en va de même pour les gouvernements provinciaux, les municipalités et la population.

**M. Blake Richards:** Le genre de projets que l'on mène, la façon dont une ville va de l'avant comme prévu, une stratégie sur le transport d'une municipalité — ce sont là des décisions qu'il faut préférer prendre à l'échelle locale. Il est souhaitable que ces décisions soient prises par les communautés, n'est-ce pas?

• (1705)

**M. Paul Bedford:** En grande partie, mais je dois dire que ce n'est pas le cas, même maintenant. La province de l'Ontario a beaucoup d'influence dans les décisions puisqu'elles ont une incidence sur la région du Grand Toronto par l'entremise de l'organisation Metrolinx.

**M. Blake Richards:** Je présume que ce n'est pas vraiment en lien avec le sujet à l'étude, mais vous l'avez évoqué dans votre exposé. Vous l'avez mentionné très brièvement. Vous aviez une diapositive sur le prix de l'essence dans divers pays du monde. Le Canada se situait quelque part au milieu. Vous avez évoqué très brièvement le fait que le Canada était au milieu, mais les Pays-Bas sont au bas de l'échelle, à 2,66 \$. D'après vous, nous serons un jour le pays qui affichera le prix le plus élevé.

Cette remarque m'a étonné. Pourquoi croyez-vous que ce sera le cas? Qu'est ce qui changera dans ces pays et qui sera différent de ce se passera au Canada pour que vous pensiez que nous serons le pays où le prix de l'essence sera le plus élevé?

**M. Paul Bedford:** Permettez-moi d'être parfaitement clair. Ce que je dis, c'est que le prix de l'essence ne descendra pas plus bas que ce qu'il est à l'heure actuelle. C'est le premier principe. Quant à savoir s'il atteindra les prix enregistrés aux Pays-Bas, en France ou au Royaume-Uni, je l'ignore. Il va cependant être plus cher. Les sommets du prix du pétrole, compte tenu de tous les arguments que nous connaissons tous... Ce n'est qu'une question de temps.

**M. Blake Richards:** Ai-je raison de supposer alors que j'ai mal compris votre remarque? Vous ne laissez pas entendre que le Canada deviendrait le pays où le prix de l'essence est le plus élevé. Vous disiez simplement...

**M. Paul Bedford:** Le prix va en augmentant et non pas en descendant.

**M. Blake Richards:** ... que le prix de l'essence continuera d'augmenter, que ce soit à cause de l'inflation ou d'un autre facteur. C'est l'observation que vous avez faite.

**M. Paul Bedford:** Je pense que c'est une prédiction raisonnable.

**Le président:** Il vous reste 40 secondes.

**M. Blake Richards:** Il ne sert à rien de se lancer sur un nouveau sujet. Merci.

**Le président:** Nous avons discuté de politique publique et de la participation de la population. Y a-t-il un rôle que le secteur privé peut assumer dans l'une ou l'autre de vos équations?



**M. Paul Bedford:** Absolument. En fait, il pourrait participer à la fabrication et à la production des véhicules. Il existe des options de financement que vous connaissez tous, j'en suis certain. C'est un problème national qui requiert la participation de tout le monde.

**Le président:** J'ai posé cette question parce que dans vos remarques, vous avez laissé entendre que la ville de Toronto était prête à examiner ces hausses de coûts qu'elle doit assumer, dans l'optique d'un tarif plus élevé ou peu importe. Cela incite-t-il le secteur privé à envisager de se lancer dans un tel projet, s'il a une aide financière de la part d'organismes publics, et de le chapeauter, plutôt que ce soit le gouvernement qui établit les politiques?

**M. Paul Bedford:** C'est possible, mais je tiens à préciser qu'en ce qui concerne le tableau des différents outils que j'ai présenté, il n'y avait pas que la ville de Toronto. Cela s'appliquait à toute la région de Toronto-Hamilton. C'est ce que tous les résidents de cette région ont dit: nous sommes disposés à payer plus cher pour avoir davantage de services de transport en commun. Les gens s'arrachent les cheveux à être coincés sur l'autoroute 401 dans les embouteillages qui ne cessent d'empirer d'année en année. C'est là une perte de 6 milliards de dollars pour l'économie de la région du Grand Toronto.

**Le président:** Je répète que la seule raison pour laquelle j'ai posé la question, c'est que je sais d'expérience que si l'on demande aux citoyens ce qu'ils veulent et ce qu'ils sont prêts à payer, ils diront toujours qu'ils sont disposés à payer jusqu'à ce qu'on les informe de ce qu'il en coûtera.

**M. Paul Bedford:** En fait, je vais aller encore plus loin. Je ne plaisante pas du tout. Pratiquement tout le monde veut ces améliorations, mais quand vient le temps de déterminer comment on va les payer, les opinions divergent. C'est la discussion que nous devons avoir car le reste du monde l'a fait. Nous sommes tellement en retard que c'en est pathétique. Nous ne pouvons tout simplement pas continuer de faire l'autruche.

**Le président:** On vous écoute, monsieur Sullivan.

**M. Mike Sullivan:** Merci, monsieur le président.

Nous sommes sur la même longueur d'onde et convenons que nous sommes loin derrière le reste du monde. J'ai fait beaucoup de recherches pour vérifier où en sont rendus les autres pays en ce qui concerne les services de transport en commun. La majorité des pays d'Europe et un grand nombre en Asie sont déjà dotés de réseaux de transport en commun électriques. Ils ont déjà déterminé que les combustibles fossiles ne sont pas la solution. Mais au Canada, nous sommes encore loin derrière.

En plus d'accroître la productivité, les véhicules électriques offrent la possibilité de changer la nature de nos modes de transport. En règle générale, les gens embarquent dans leurs voitures et consomment des combustibles fossiles, ou ils prennent le train et consomment des combustibles fossiles. Je pense qu'il incombe au gouvernement fédéral de façonner une stratégie d'électrification pour l'ensemble du réseau de transport public, ce qui comprend le train de grand parcours. Qu'en pensez-vous?

• (1710)

**M. Paul Bedford:** Là encore, en ce qui concerne l'électrification, bien des gens sont au courant de ce qui s'est fait ailleurs dans le monde. Comme vous le savez fort bien, le conseil d'administration de Metrolinx a voté en faveur d'électrifier le Réseau GO en entier. On aurait dû le faire il y a longtemps. On devrait procéder à l'électrification le plus tôt possible. J'appuie sans réserve ce projet. C'est le genre de direction que nous devons emprunter, je pense. Il y

a des possibilités de mettre en place un service de train intercités ainsi qu'un service ferroviaire dans la région métropolitaine.

**M. Mike Sullivan:** Est-ce un projet d'envergure pancanadien qui sera concrétisé sans une stratégie fédérale? Pourrions-nous un jour dire que nous avons fait ce qu'il fallait pour électrifier nos réseaux sans aucun soutien, que ce soit financier ou autre? Le soutien est financier au début, bien entendu, mais je fais également allusion à une stratégie publique nationale.

**M. Paul Bedford:** Le gouvernement fédéral, par l'entremise des travaux de ce comité, a d'énormes possibilités d'explorer sérieusement cette avenue et de peut-être devenir un grand défenseur de l'électrification. C'est l'avenir. C'est ce que le reste du monde a déjà fait.

**M. Mike Sullivan:** J'ai une question au sujet de la nature de la stratégie. Vous suggérez que nous devrions d'abord engager un dialogue avec la tribune tripartite. C'est une idée. C'est une bonne idée. Je ne prétends pas le contraire. C'est essentiellement ce que notre projet de loi suggère. Il propose que nous commençons en engageant un dialogue dans l'optique de créer les structures par la suite.

Sans empiéter sur les platebandes des municipalités ou des provinces, je me suis entretenu avec le ministre fédéral des Transports il y a quelques jours, et il a dit que ce qu'elles peuvent faire au niveau fédéral, c'est de demander des fonds. Quelqu'un décidera qu'il veut mener un projet, puis refilera une note au gouvernement fédéral en disant, « Vous nous devrez le tiers ». J'ai l'impression que le ministre préférerait participer aux négociations plus tôt dans le processus pour mettre au point une stratégie.

La taxe fédérale sur l'essence, par exemple, ne porte pas l'autocollant « fabriquée au Canada ». Quand on utilise cette taxe, on n'accorde aucun mérite au gouvernement fédéral pour avoir payé une partie des coûts d'exploitation de la TTC, par exemple. Nous pourrions concevoir une stratégie qui reconnaît l'infrastructure fédérale.

**M. Paul Bedford:** Bien entendu, vous pourriez le faire, et j'espère que vous le ferez.

**M. Mike Sullivan:** Les caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités et de l'Association canadienne des transports urbains ont tous deux réclamé une stratégie nationale sur le transport en commun en 2007. Quelque chose a-t-il changé depuis qui ferait en sorte que nous ne devrions pas l'avoir?

**M. Paul Bedford:** Eh bien, la seule chose qui a changé, c'est que les problèmes ont beaucoup empiré, à vrai dire. Nous accueillons 100 000 personnes de plus chaque année dans la région du Grand Toronto. Vancouver accueillera un million de personnes de plus au cours des 15 prochaines années. À différente échelle un peu partout au pays, le problème ne disparaît pas. Comme nous le savons tous, certaines administrations au pays ont apporté des changements, et cela fait partie de leur travail. Le problème subsiste. À mon sens, la nécessité de cette stratégie nationale sur le transport en commun est plus grande maintenant que jamais auparavant.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie notre témoin de sa présence ici et de son exposé.

J'ai envie d'être un peu provocateur en ce moment. Je vais formuler une question car j'aimerais jauger votre réponse.

En ce qui concerne le transport en commun en milieu urbain, demande-t-on au gouvernement fédéral de tirer d'affaire à certains égards les municipalités pour les décisions prises alors qu'elles n'ont pas su se densifier adéquatement? Ou est ce qu'on nous demande de réparer les pots cassés ou de faire face aux pressions budgétaires des municipalités parce que les provinces se sont déchargées de leurs responsabilités sur elles? Est-il juste de dire qu'on nous demande maintenant d'intervenir et de réparer les pots cassés de ces gouvernements?

• (1715)

**M. Paul Bedford:** C'est une excellente question.

Je ne pense pas, car les municipalités, comme vous le savez, doivent légiférer pour équilibrer les budgets. Comme elles ne peuvent pas accumuler de déficit, elles doivent s'organiser avec ce qu'elles ont. Certaines municipalités sont plus courageuses que d'autres quant aux approches financières qu'elles adoptent.

En ce qui a trait aux provinces, je pense que leur façon d'intervenir ou de financer pour appuyer le service de transport en commun varie partout au pays. Mais je vois ce phénomène en ce qui concerne l'économie nationale, parce que comme je l'ai dit, 80 p. 100 des citoyens du pays vivent dans les régions urbaines. Ce pourcentage va probablement atteindre 85 ou 90 p. 100 d'ici les 20 prochaines années.

En fait, c'est dans ce secteur où la richesse est créée, en règle générale. Jane Jacobs — j'avais une de ses diapositives au début — m'a déjà dit que « si le Canada n'avait pas de régions urbaines vigoureuses et prospères, il serait un pays du tiers monde », parce que c'est dans ces régions où la richesse est créée, où l'argent provient. En fait, je pense que les principaux gouvernements obtiennent environ 92 ¢ pour chaque dollar généré en recettes fiscales; 8 ¢ vont donc aux municipalités.

Je pense donc que vous avez un rôle à jouer, et je dirais que vous n'êtes pas là pour tirer d'affaire personne. Si elles ont commis des erreurs, elles doivent vivre avec les conséquences et les corriger, mais je songe à l'avenir et à la santé future du pays.

**M. Jeff Watson:** Je comprends votre réponse.

En ce qui concerne certaines des questions fondamentales, si vous le permettez, entourant une stratégie nationale sur le transport public, l'approche du gouvernement fédéral a ordinairement été... Nous avons un programme d'ensemble; le plan Chantiers Canada comporte plusieurs volets. Il s'échelonne sur environ sept ans — de 2007 à 2014 — et le financement d'immobilisation pour le transport en commun en est un. Vous pouvez utiliser le Fonds de la taxe sur l'essence. Dans le cadre du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada, je pense qu'environ 40 p. 100 du financement sont allés à des projets d'immobilisation en matière de transport public.

Je n'étais pas certain de votre réponse à la question que M. Coderre a posée plus tôt. Est-il adéquat pour le gouvernement fédéral d'adopter ce type d'approche? C'est un programme d'ensemble pour tous les besoins en matière d'infrastructure communautaire, mais nous avons besoin d'un fonds additionnel précis relatif au transport en commun.

**M. Paul Bedford:** La meilleure réponse que je peux donner, c'est que ce qu'il faut franchement, c'est une source de financement précise, fiable et soutenue.

**M. Jeff Watson:** Sur combien d'années? Le projet Chantiers Canada s'échelonne sur sept ans. Un mandat typique peut durer

quatre ans. Nous avons étiré les soins de santé à 10 ans. Jusqu'où peut-on légitimement s'engager en tant que gouvernement fédéral?

**M. Paul Bedford:** Je dois dire, avec tout le respect que je vous dois, que c'est probablement une question que vous seul êtes en mesure de répondre, car je n'en connais tout simplement pas la réponse.

Si on examine le dossier des transports en commun, je veux surtout dire qu'il n'est pas très avantageux d'offrir un programme d'envergure sur une période de quatre ou cinq ans et d'y mettre fin car on ne peut pas bâtir ces systèmes. On ne peut pas les mettre en oeuvre. Ce n'est pas durable.

Donc, pour le transport en commun, il devrait y avoir une source de financement soutenue et fiable sur une période de 25 ans. C'est exactement ce qu'on envisage avec Metrolinx, car autrement, on ne peut pas mener ce genre d'initiatives.

**Le président:** Merci, monsieur Watson.

Madame Hughes.

**Mme Carol Hughes:** Merci beaucoup d'avoir fait cet exposé. Je pense que nous devrions tous montrer à nos collectivités l'aspect visuel de votre présentation. Je pense que c'est vraiment pertinent. Comme je l'ai mentionné, je suis d'une région rurale, et une grande partie de la présentation portait sur les milieux urbains. Alors quand il est question des Premières nations, d'endroits comme Chapleau où l'on ne peut même pas obtenir un service d'autobus, on sait que les gouvernements de l'époque ont manqué leur coup, parce que les citoyens de ces collectivités tentent d'obtenir les services dont ils ont besoin. Puisqu'ils ne peuvent pas les avoir dans leurs collectivités, ils essaient de se déplacer et peu de services sont à leur disposition. Les résidents de Chapleau ont maintenant l'autorail, mais là encore, le moment n'est pas idéal et c'est encore un problème, surtout l'hiver.

Vous avez évoqué les aînés. Elliott Lake est l'une des collectivités de ma circonscription, mais que ce soit Wawa, White River ou Manitouwadge, ces collectivités font face à des problèmes, car même s'il y avait un service d'autobus, ces problèmes subsisteraient quand même.

Je pense certainement qu'en rétrospective, nous devons bel et bien emprunter cette voie. On a également parlé du fait que nous nous déchargions de nos responsabilités. Voyons les choses en face: nous nous sommes déchargés de nos responsabilités sur les municipalités en raison des paiements de transfert insuffisants et des compressions dans certains des paiements de transfert du gouvernement fédéral.

Vous avez dit que le plus tôt serait le mieux et que nous sommes déjà très en retard. Je pense que nous avons eu les discussions. Il y a eu un très grand nombre de discussions. De nombreux rapports ont été produits. Tony Martin a fait beaucoup de travaux sur le train et d'autres moyens de transport.

Compte tenu de l'échéance et de l'importance du projet, étant donné qu'on sait que le prix de l'essence est élevé — je ne sais toujours pas trop pourquoi le prix de l'essence est si élevé en Europe puisqu'on y trouve un excellent réseau de transport ferroviaire —, que voulez-vous que l'on accomplisse dans un délai donné? Pourriez-vous m'expliquer ce qui devrait être fait?

• (1720)

**M. Paul Bedford:** Je sais que vous avez eu de nombreuses discussions et que si on empilait les rapports, la pile toucherait probablement le plafond.

**Mme Carol Hughes:** À ramasser la poussière.

**M. Paul Bedford:** J'en suis certain. Au cours de cette législature, j'aimerais que le Parlement agisse. Je ne veux pas vous induire en erreur en disant que nous devrions avoir des discussions et des tribunes. Je pense que c'est une autre tentative, en quelque sorte, à la suite des élections provinciales, et nous avons différents élus partout au pays — et qui sait ce qui se passera — et de nouveaux maires et tout le reste, et nous devons être sur la même longueur d'onde.

Cela peut se faire assez rapidement. J'imagine que ce que je veux vraiment faire comprendre, c'est le concept de partenariat. Tous les paliers ont un rôle à jouer. Ce doit être un type d'engagement permanent et les intervenants doivent travailler dans l'intérêt tant des petites que des grandes collectivités. Je vais revenir à ce point souvent car c'est quelque chose sur lequel nous mettons l'accent dans la région de Toronto: le public doit contribuer également en ce qui concerne certains des outils que nous devons utiliser si nous voulons être en mesure de répondre aux besoins de la population. Telle est la raison d'être du partenariat.

**Mme Carol Hughes:** Et il n'est pas seulement question des besoins de la population, mais aussi de l'ensemble des collectivités et du tourisme. Un grand nombre de touristes visitent le pays et n'arrivent pas à croire que nous n'avons pas un réseau ferroviaire comme celui existant en Europe.

Je vais laisser mon collègue avoir le dernier mot.

[Français]

**M. Sylvain Chicoine:** J'ai quelques minutes.

Vous avez dit qu'on était en retard et que d'autres pays avaient réalisé des actions semblables.

J'aimerais que vous nous parliez d'une situation qui ressemblerait à celle vécue au Canada, et de ce qui a été fait dans cette situation. Parlez-nous de l'expérience d'un autre pays qui était dans une situation semblable à celle au Canada.

[Traduction]

**M. Paul Bedford:** Eh bien, de toute évidence, prenons d'abord l'exemple des Américains, puisqu'ils sont les plus près de nous. Prenons des villes comme San Francisco et l'exemple que j'ai mentionné, Los Angeles, qui est la capitale mondiale de l'automobile, mais où l'on construit pourtant une foule de lignes de métro et où les citoyens ont voté en faveur d'une hausse de la taxe de vente pour financer le transport en commun. À Atlanta, à Seattle... les projets se concrétiseront en novembre.

Pour tous ces types d'initiatives, le gouvernement fédéral américain, les États et les municipalités, par l'entremise d'une combinaison de sources de financement et d'outils différents, ont raisonnablement bien réussi dans un grand nombre de ces villes. Certaines ont donné des résultats catastrophiques — ne vous méprenez pas —, mais je pense que nous pouvons nous pencher sur celles qui ont réalisé des projets créatifs.

Voilà un exemple.

Pour ce qui est de l'Europe, nous venons d'en discuter, et la plupart des gens connaissent fort bien les réseaux de transport en commun en place. Si on prend l'exemple de Londres, parce que c'est évidemment une grande ville dans le monde, je ne peux pas l'imaginer sans toutes ces lignes de train de banlieue, les systèmes de métro, les réseaux d'autobus, etc. Ce ne sont pas des luxes superflus, mais des installations nécessaires pour le bon fonctionnement de ces centres urbains.

Même dans la ville de Sydney, en Australie — que j'ai visitée il y a quelques années —, le système en place et la façon dont il est

financé... Ce ne sont pas les exemples qui manquent. En toute franchise, le meilleur réseau que j'ai vu est probablement celui de Tokyo, qui est à couper le souffle, car si le train a 30 secondes de retard, il y a un congédiement. C'est incroyable. C'est précis et tout simplement irréal.

• (1725)

**Le président:** Merci.

Monsieur Albas, vous pouvez poser les dernières questions.

**M. Dan Albas:** Merci, monsieur le président.

Je vous suis reconnaissant d'être venu faire votre exposé aujourd'hui.

Puisque nous parlions d'action, je pense qu'il est parfois important de prendre du recul et d'examiner ce qui est en cours de préparation. Que pensez-vous de l'engagement du gouvernement envers un nouveau plan d'infrastructure à long terme annoncé dans notre budget de 2011?

**M. Paul Bedford:** Je pense que c'est positif. C'est un excellent début, mais il ne réglera pas le problème.

**M. Dan Albas:** Conviendrez-vous que les discussions sur l'infrastructure des transports en commun devraient avoir lieu dans ce contexte?

**M. Paul Bedford:** Possiblement. Je pense qu'elles devraient avoir lieu dans le cadre de votre comité multipartite, et vous devriez en fait creuser un peu plus pour recommander une stratégie à laquelle toutes les parties adhèrent et qui, à vrai dire, répond aux besoins des Canadiens.

**M. Dan Albas:** D'accord.

Si nous reconnaissons qu'il y a eu des niveaux d'investissement sans précédent dans l'infrastructure des transports en commun de la part de tous les paliers de gouvernement ces dernières années, pouvez-vous nous dire quels sont, d'après vous, les lacunes au chapitre du transport en commun au niveau fédéral?

**M. Paul Bedford:** Le gouvernement fédéral a fait sa part par l'entremise de son programme d'infrastructure et de la taxe sur l'essence, et c'est plus que bienvenue, mais comme j'ai essayé de le dire, en ce qui concerne l'ampleur des besoins et ce que nous devons faire partout au pays, il nous faut beaucoup plus.

Je pense que les travaux de votre comité seront très importants pour adopter certaines de ces autres approches et outils possibles conjointement avec les provinces, les municipalités et la population.

**M. Dan Albas:** Merci, monsieur le président. Il me tarde d'avoir cette discussion avec tous les membres du comité.

**Le président:** Sur ce, je remercie nos invités. C'était un exposé très intéressant et nous vous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez accordé.

Chers collègues, nous serons dans nos circonscriptions la semaine prochaine, mais un calendrier des travaux futurs sera préparé sous peu.

Monsieur Coderre.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur le président, a-t-on contacté certains des témoins qui figuraient sur la liste de témoins que j'ai remise?

[Traduction]

Qu'en est-il de la liste que j'ai soumise?

**Le président:** Oui, et j'ai en fait ajouté quelques autres témoins [Traduction]  
que nous convoquerons après la semaine de relâche.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Merci.

**Le président:** Comme nous avons épuisé l'ordre du jour, la séance  
est levée.

---







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>