



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 009 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 26 octobre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 26 octobre 2011

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à cette 9^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Aujourd'hui, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions la stratégie nationale de transport en commun.

Nous recevons aujourd'hui, à titre personnel, Harry Redstone, ingénieur professionnel à la retraite, qui nous a été chaudement recommandé.

Je sais qu'on vous a expliqué comment faire vos remarques préliminaires. Nous allons vous écouter, puis passer aux questions des membres du comité. Allez-y.

M. Harry Redstone (ingénieur professionnel à la retraite, à titre personnel): Bonjour mesdames et messieurs. Je suis très heureux d'être ici, cela ne fait aucun doute.

Je tiens à mentionner que ce que je vous dirai cet après-midi vient de moi. Je ne suis pas associé avec des consultants, des agences de transport, des entrepreneurs ou des fournisseurs de véhicule. Les idées et questions dont je discuterai sont donc des sujets que j'ai appris et auxquels on m'a aidé à réfléchir dans le cadre de l'expérience que j'ai acquise dans différents pays.

Je pense que ce que nous devons vraiment examiner est une expression un peu philosophique voulant que le passé soit de l'histoire ancienne, que le présent n'existe pas parce qu'il s'évapore en un instant et que l'avenir dépend des prévisions fondées et de la prise de conscience des innovations possibles.

Là où je veux en venir en disant cela, c'est que la stratégie doit être un document évolutif. Autrement dit, les choses changent et continueront de le faire. Prenons par exemple les téléphones cellulaires et les incidences qu'ils ont eues lorsqu'ils se sont transformés en téléphones intelligents. Regardez le rôle qu'ont joué ces téléphones intelligents, qui ne sont utilisés que depuis trois ans environ, dans les révolutions et les changements survenus dans différents pays, ainsi que dans les manifestations pacifiques qui ont été organisées dans différentes villes aux États-Unis, au Canada et ailleurs. Les choses changent, et nous devons en tenir compte, de même que des innovations connexes qui surgissent. Voilà donc pourquoi, à mon avis, le document doit être évolutif.

Il faut aussi tenir compte d'une autre situation philosophique, pas une idée, mais une réalité, selon laquelle les gens dans notre pays vivent essentiellement dans un environnement plat et sont habitués à une société bidimensionnelle, à une situation bidimensionnelle. Nous oublions qu'il existe une troisième dimension; nous devrions toujours tenir compte de cette troisième dimension lorsque nous pensons à notre mode de vie et au transport en commun. Vancouver est un exemple classique. La ville a choisi un système de transport en commun surélevé. J'y reviendrai un peu plus tard.

À Toronto, nous avons aussi constaté — et je ne veux pas vraiment me plaindre, mais je le ferai de toute façon — une situation liée au fait qu'en 1994, il y a eu un changement de gouvernement provincial. Auparavant, il y avait un très bon programme appelé « Let's Move », créé par la TTC et différents consultants. Lorsque le nouveau gouvernement est arrivé au pouvoir, il a aboli le programme. Mais celui-ci avait déjà été entamé. De la même façon, lorsque le maire de Toronto a pris le pouvoir, il y a un an, il a annulé le projet « Transit City » que le maire précédent avait mis sur pied. Des millions de dollars avaient été dépensés en frais de consultation, ainsi qu'en commandes de véhicules qui ont dû être annulées. Ce genre de mesures décourage les gens de l'industrie.

J'aimerais maintenant vous parler de différents sujets liés au transport en commun. J'ai également remarqué que le transport en commun n'existe pas vraiment dans le mandat du comité. Nous parlons de routes, de chemins de fer et de sujets connexes, mais les gens utilisent le transport en commun. Je pense donc qu'il s'agit d'un sujet que nous devrions vraiment étudier. Le transport en commun est fait pour les gens, pas pour les automobiles, qui sont faites pour les routes, essentiellement.

Je ne vous parlerai pas beaucoup du transport aérien. C'est un sujet dont nous pourrions discuter à l'infini.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, les services de train de banlieue deviennent très populaires à Toronto. Le système se développe, s'étend, mais pour l'instant, les services de train de banlieue ne fonctionnent que pour amener les gens vers le quartier des affaires au centre-ville le matin, et pour le quitter le soir. Cela signifie que bon nombre de personnes aimeraient voyager pendant la journée — et Metrolinx, qui exploite le réseau GO Transit, envisage de le faire.

• (1540)

Une autre question que nous avons tous à coeur, je pense, est celle liée aux trains. Le train Shinkansen a été construit au Japon dans les années 1960. Au début des années 1980, le TGV a été inauguré en France; il s'agit du train à grande vitesse. La différence, c'est que le train Shinkansen peut atteindre 200 kilomètres à l'heure, alors que le train à grande vitesse peut atteindre 300 kilomètres à l'heure, et parfois plus. Depuis ce premier voyage inaugural en France, 14 pays ont installé des systèmes de train à grande vitesse; 18 000 kilomètres de rails ont été installés, et 10 000 autres sont en construction.

Au Canada, on étudie la question du train à grande vitesse depuis au moins 20 ans. De nombreuses réunions ont été tenues à ce sujet, et j'ai participé à une de ces réunions au début des années 1990. Des points communs ont été cernés et une décision doit toujours être rendue. Il s'agit donc d'une question sur laquelle nous devons nous pencher.

Venons-en maintenant au transport en commun. Le transport en commun transporte des gens; les routes transportent des automobiles. Manifestement, il y a une différence. Si on prend un train de banlieue pouvant transporter environ 20 000 personnes par heure dans une direction, ce train peut se déplacer à une vitesse moyenne de 30 kilomètres à l'heure. Pour qu'une route transporte le même nombre de passagers à la même vitesse, il faudrait qu'elle comporte environ huit voies dans chaque direction. Cela prendrait beaucoup d'espace.

J'ai également dessiné un tableau — que vous n'avez pas pour l'instant, mais dont vous obtiendrez copie — qui énumère essentiellement les neuf principales villes au Canada dont la population dépasse les 600 000 personnes. Selon les dernières statistiques, Toronto compte plus de cinq millions d'habitants, ce qui inclut Mississauga et Brampton. Il s'agit de la cinquième ville en Amérique du Nord pour sa taille, ce dont le Canada peut être fier, mais sa taille crée des problèmes majeurs.

Les villes comptant plus de 600 000 habitants représentent environ 47 p. 100 de la population totale du Canada, selon les prévisions démographiques du 1^{er} juillet. La population des petites villes fera augmenter ce pourcentage à bien plus de 50 p. 100. Le pourcentage de la population vivant dans des villes canadiennes ayant un réseau de transport en commun, par rapport à la population canadienne totale, est d'environ 42 p. 100.

Il faut tenir compte du fait que les gens ayant accès à un système de transport en commun se trouvent actuellement principalement à Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary, Edmonton et, supposément, Ottawa-Gatineau. Ottawa-Gatineau est la quatrième ville au pays pour sa taille. Ce que je vous dis, essentiellement, c'est que d'après les statistiques, le Canada devient un pays urbain.

Il me reste deux minutes? Oups, je ne vais pas assez vite.

Lorsque vous obtiendrez la version traduite du document que j'ai rédigé, vous constaterez que je parle de considérations conceptuelles. Dans le cas du transport en commun, la principale considération conceptuelle est le passager, pas les matériaux.

● (1545)

Le système ferroviaire doit être à la fine pointe de la technologie. Il ne sert à rien d'acheter de l'équipement désuet. Il faut établir la perception automatisée des frais de transport dans tout le réseau.

Vous souhaitez sans doute discuter de la question du développement commun. Le MTR, à Hong Kong, est un excellent exemple de la façon dont le développement commun peut fonctionner. Mais cela fonctionne en établissant des partenariats avec les promoteurs, et le montant des profits tiré du développement commun est le même que ce qui est recueilli dans les boîtes de perception. Si vous voulez des renseignements supplémentaires concernant le développement commun, un document de la Federal Transit Administration intitulé *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A literature Review*, explique les différents scénarios en usage aux États-Unis.

L'autre question portant sur le développement commun concerne les partenariats, comme dans le cas de Hong Kong, avec les promoteurs. Les promoteurs qui construisent près des gares de transport en commun tirent grandement profit de ces gares. Un impératif devrait être exigé des promoteurs, un peu comme on l'a fait près de la ligne Jubilee à Londres.

Les autobus peuvent compléter les systèmes de transport en commun comme ligne secondaire, et ils le font. Le transport par autobus est un bon moyen de transport pour les plus petites

collectivités. Dans une grande région métropolitaine, le principal inconvénient des autobus réside dans le fait qu'ils occupent des routes et que leur horaire peut être irrégulier, selon les conditions de la circulation routière.

J'ai quelques conclusions brèves. Le gouvernement doit apporter un financement à la construction et à l'exploitation des systèmes de transport en commun. C'est inévitable.

Le Canada a bonne réputation dans la fabrication et la mise en oeuvre de systèmes de transport à la fine pointe de la technologie. Vancouver en est un excellent exemple. Le système a été installé à Vancouver; il avait été commandé en 1986 et a été étendu. Toronto a son système de trains de banlieue, qui a été commandé un an avant. Mais, étrangement, ces trains ont besoin de conducteurs, qui ne travaillent que deux heures par jour. C'est un gaspillage de main-d'oeuvre.

En outre, le financement offert doit couvrir les coûts d'immobilisations pour la construction de l'infrastructure et l'acquisition des systèmes. Il faudra un financement permanent pour couvrir les coûts d'exploitation et d'entretien. Pour toutes ces fonctions, le coût du cycle de vie doit être calculé de façon précise. Une entente de partenariat avec les promoteurs peut diminuer les coûts initiaux. Il existe également d'autres façons de reporter les coûts, comme des contrats de construction, location et transfert, qui nécessitent principalement de traiter avec les fournisseurs. Mais il s'agit tout de même d'une façon de reporter les coûts.

● (1550)

Le président: Si vous me le permettez, je vous interromps. Nous pourrions sans doute étoffer vos affirmations au moment des questions. Je sais que les membres du comité en ont de nombreuses.

Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci d'avoir partagé vos connaissances avec nous.

J'aimerais commencer par vous poser des questions au sujet de votre expérience concernant le train de banlieue de la région de Manille. Quelle a été votre expérience dans ce dossier, et selon vous, quel en a été le résultat?

M. Harry Redstone: C'est une bonne question et c'est l'une des choses dont je suis fier, pour être tout à fait honnête.

En 1984, Manille disposait d'un système de train léger sur rail surélevé construit en Belgique, je pense. En 1994, nous avions une équipe composée de Japonais — financés par le Japon —, de Britanniques et de Philippins. J'étais gestionnaire de projet. Le système existant était désuet et n'était pas climatisé. Après les élections, je suis allé rencontrer des gens au ministère des Transports et des Communications et nous avons discuté de ce qui devait, à mon avis, être fait. Mes recommandations portaient entre autres sur la climatisation du système, ainsi qu'une élévation plus grande — pour qu'il ait davantage de lumière sur les routes et les trottoirs, et que les halles se trouvent sous les gares plutôt que près des plateformes, ce qui crée un problème majeur. De plus, j'ai recommandé la sélection d'un système de train sur rail lourd sans conducteur, ce qui était plutôt rare en Europe à l'époque, mais ils ont accepté et le concept a été adopté.

Il y a eu une pause entre la fin de la conception du modèle et l'attribution des contrats pour les différentes étapes de la construction. À ce moment-là, j'étais à Bangkok pour une étude.

M. Jamie Nicholls: Les prévisions du consortium au sujet des niveaux d'achalandage se sont-elles réalisées à la fin du contrat?

M. Harry Redstone: Non. C'est le problème des prévisions: il est très difficile de convaincre les gens d'utiliser le système, mais une fois qu'ils le font, ils s'y intéressent davantage. Je pense que l'achalandage augmente maintenant. Je ne suis pas retourné évaluer la situation, en ce qui concerne...

M. Jamie Nicholls: Est-il vrai qu'il y a eu des problèmes, comme des escaliers trop longs et un manque d'ascenseurs et d'escaliers roulants prévus dans le système, mais qu'une fois que ces éléments ont été construits, l'achalandage a augmenté?

M. Harry Redstone: Oui.

M. Jamie Nicholls: Pensez-vous que si ces équipements avaient été prévus, l'achalandage aurait peut-être été immédiatement plus élevé?

M. Harry Redstone: Dans une certaine mesure, oui, je le pense. L'utilisation d'ascenseurs est une très bonne idée. Cela entraîne des coûts supplémentaires, par contre, et c'est une idée dont il faut convaincre le gouvernement, mais c'est une bonne idée. Je suis tout à fait d'accord avec cette idée. Je pense que cela aiderait aussi l'achalandage. Cela est étroitement lié à l'idée, pour les gens, de s'habituer au système. Je suis donc d'accord avec vous.

M. Jamie Nicholls: Il me reste une question à ce sujet. Les droits de transport liés au nouveau système étaient plus élevés que ceux du train léger existant en raison du nombre peu élevé de passagers du nouveau système. Est-ce exact?

•(1555)

M. Harry Redstone: Les droits de transport sur la ligne 1 sont extrêmement bas et ont augmenté lentement avec le temps. Les droits prévus ou souhaités pour la ligne 2 étaient beaucoup plus élevés. Je pense qu'ils ont dû les réduire pour faire augmenter l'achalandage. C'est aussi vrai pour la ligne 3.

M. Jamie Nicholls: Je ne connais pas le système de Manille. Le système est-il entièrement privatisé, ou a-t-il été entièrement construit en partenariat avec le secteur privé? Ou a-t-il plutôt été construit en partie par le secteur public et en partie par le secteur privé?

M. Harry Redstone: Pour construire la ligne 2, nous avons tenté d'établir un partenariat avec différents promoteurs et détaillants afin de les intéresser. La plupart n'étaient pas intéressés, principalement à cause des mauvaises expériences liées à la construction de la ligne 1. C'est donc devenu un problème majeur — en fait, pas un problème, mais nous n'avons tout simplement pas pu le faire.

Comme vous le savez peut-être, la ligne 3 est presque entièrement privatisée.

M. Jamie Nicholls: S'il me reste du temps, je le cède à M. Sullivan.

Le président: Monsieur Sullivan, une minute et demie.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Grâce à cette stratégie, nous essayons entre autres d'empêcher des situations comme celles de Toronto de se reproduire; un trou avait été creusé et il a fallu dépenser 150 millions de dollars pour le remplir, avant qu'un autre trou soit creusé, et peut-être celui-là sera-t-il conservé. Il s'agit de coordonner le transport en commun et de faire preuve de transparence quant à l'argent dépensé pour le système.

On revient sans cesse à la question de savoir qui devrait dépenser l'argent. Cette question ne fait pas partie de la stratégie des transports en commun, mais elle a surgi sans cesse. Les systèmes d'infrastructure municipaux n'ont pas les fonds nécessaires pour creuser des trous dans le sol et construire des rails par-dessus.

Pensez-vous que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer, non seulement dans la coordination, mais également dans le financement?

M. Harry Redstone: En ce qui concerne Toronto, il y a actuellement deux enjeux. Tout d'abord, l'administration municipale et Metrolinx refusent de travailler avec des promoteurs. Si le travail se faisait en commun avec des promoteurs, en vertu d'un contrat de partenariat, un peu comme cela se fait à Hong Kong, on pourrait réaliser des bénéfices pour épouser le coût de fonctionnement.

La difficulté dans le cas des administrations municipales et des gouvernements provinciaux est qu'il est parfois très difficile que les deux paliers s'entendent sur ce qu'il y a à faire. Toutefois, la situation n'est pas nécessairement la même partout au pays. D'aucuns préconisent que le gouvernement fédéral ait une activité de surveillance et qu'il puisse faire des recommandations au chapitre de la conception des projets, mais il devra peut-être aussi apporter un certain niveau de financement.

Comme je l'ai dit très brièvement, on peut trouver le moyen de reporter les coûts grâce à des contrats de type CET, la durée habituelle étant de 25 à 30 ans environ. Grâce à une telle mesure, le coût total serait réduit, car dans le cas d'une ville de la taille de Toronto, comprenant 5,1 millions d'habitants, si on tient compte de Mississauga et de Brampton, on fait face à un problème colossal quand il s'agit de trouver l'argent pour instaurer des réseaux de transport en commun pour la ville et ses environs. Qui en pâtit? Tout le monde. La population assurément, si bien qu'on se demande ce qu'il faut faire.

Dans un tel cas, quelqu'un doit décider d'agir. C'est comme dans le cas d'une décision majeure concernant un train à grande vitesse. Il y a donc des mesures à prendre à certains égards, mais dans certains cas, les coffres des municipalités sont vides. Toronto est l'exemple classique. Cependant, la population doit pouvoir compter sur des moyens de transport. C'est l'élément central du transport en commun.

•(1600)

Le président: Je vais vous arrêter ici et donner la parole à M. Coderre.

[Français]

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

[Traduction]

Monsieur Redstone, je souhaiterais que vous portiez votre oreillette. Contrairement au vérificateur général, je suis bilingue et j'aime bien utiliser les deux langues.

[Français]

J'aimerais d'abord vous remercier. Je pense que c'est important d'entendre des témoins qui, compte tenu de leur expertise, sont en mesure de partager leur expérience avec nous. C'est ce qui nous permet bien souvent de prendre des mesures de prévention afin de ne pas commettre d'erreurs.

On parle de la pertinence d'adopter une stratégie nationale en matière de transport en commun et je crois que la gouvernance est un aspect primordial. Vous en avez parlé plus tôt et avez souligné que les autorités municipales et provinciales ne s'entendaient pas nécessairement entre elles.

J'aimerais que vous me parliez davantage du rôle du gouvernement canadien. Ce n'est pas évident. Il y a des questions de champ de compétence et de Constitution. Il y a aussi l'urbain par opposition au rural. On peut s'inspirer de modèles comme celui de Hong Kong ou d'autres parties du monde, mais il reste qu'on doit faire face à une réalité canadienne. Je vois que vous possédez une expertise, notamment en intégration de systèmes. Si c'est vrai sur le plan logistique, ça peut aussi l'être en matière de gouvernance.

Imaginez que vous êtes le ministre.

[Traduction]

Vous êtes le décideur en ce moment. C'est vous qui avez la haute main sur les choses.

[Français]

Comment pourrait-on s'assurer de créer une stratégie nationale de transport en commun vraiment viable? C'est de toute façon une nécessité pour les gens.

[Traduction]

Je vous mets sur la sellette. La décision vous appartient. Comment allez-vous vous y prendre et faire en sorte que ce soit possible?

M. Harry Redstone: Eh bien, quelle question tendancieuse.

L'hon. Denis Coderre: Voulez-vous un verre d'eau? Vous sentez-vous bien?

Des voix: Oh, oh!

M. Harry Redstone: Il n'y en avait pas qu'une. Il y en avait toute une série.

Pour commencer, comme je l'ai dit, le Canada devient une société de plus en plus urbaine. C'est un fait, que cela nous plaise ou non. En fait, nous sommes dans une situation dans laquelle les villes doivent prendre conscience du fait que leur taille exige la mise en oeuvre ou le développement d'un certain type de réseau de transport en commun, car le transport est une nécessité. Lorsque l'on pense aux coûts associés à l'utilisation d'une voiture, par exemple, au nombre d'automobilistes, aux stationnements, etc., il est illogique pour les gens de chercher à se rendre dans le quartier central des affaires en voiture s'ils peuvent prendre un train, par exemple. C'est une simple question de philosophie.

Pour ce qui est de la gouvernance des villes, ces dernières doivent tout d'abord prendre conscience du problème auquel elles font face. Ensuite, les provinces doivent jouer un rôle et former des partenariats avec les municipalités lorsque cela est possible, afin qu'il y ait un désir commun de concevoir et de mettre en oeuvre ce type de projet. Aux États-Unis, la FTA, que je n'aime habituellement pas prendre pour exemple — je vous présente donc toutes mes excuses — existe depuis un certain temps. Cette organisation a une opinion différente sur le fonctionnement des choses et sur le type de technologie qui pourrait fonctionner pour une ville en particulier. Cet organisme est aussi disposé à apporter de l'aide en matière de financement.

Je ne souhaite pas entrer dans de plus amples détails, car il faudrait que nous examinions avec plus de précision ce qui peut être fait.

L'hon. Denis Coderre: L'un des problèmes auxquels on se heurte lorsque l'on souhaite créer ce type de stratégie est qu'il faut définir un besoin national. Le Québec, ma province, a son propre champ de compétence en ce qui a trait au transport en commun. Nous devons régler le problème des lourdeurs administratives. Au final, il nous faudra aussi mettre en place un système de réglementation intelligent. Les municipalités sont toutefois des entités provinciales.

Nous parlons de financement. La FCM nous a informés qu'elle ne pouvait avoir recours à la taxe sur l'essence. Nous devons donc trouver une autre source de financement. Parlons un peu de cela.

Pensez-vous que nous devrions avoir un fonds particulier, un fonds canadien deux en un qui combine les infrastructures et le transport en commun? Je vous pose cette question, car nous ne pouvons avoir de transport en commun sans infrastructure adéquate. Ou pensez-vous que nous devrions avoir une stratégie nationale de transport en commun précise tout en réglant la question de l'infrastructure simultanément, mais séparément?

• (1605)

M. Harry Redstone: Je pense qu'il y a un point important à soulever en ce qui a trait à la philosophie. Il faut se poser la question suivante: pouvons-nous nous permettre de le faire et pouvons-nous nous permettre de ne pas le faire? Dans bien des cas, je pense qu'il faut nous demander si nous pouvons nous permettre de ne pas le faire. Peut-on permettre à ces villes de continuer à croître sans qu'elles offrent de transport adéquat à leur population? C'est une question de philosophie.

C'est la première étape pour ce qui est de cerner le problème. Ensuite, comme vous le disiez tout à l'heure, il faut examiner la situation des municipalités. Ces dernières manquent constamment de financement. Donc, comment peuvent-elles obtenir les fonds nécessaires? Une taxe sur l'essence pourrait constituer une solution. Tout dépend du type de réseau de transport en commun que l'on envisage et de la taille de la ville en question.

L'hon. Denis Coderre: Vous avez parlé rapidement des PPP, les partenariats public-privé. Qu'en pensez-vous? Je n'ai pas d'objection à ce type de partenariat. Dans ma province, nous avons quelques exemples qui ont bien fonctionné dans d'autres domaines. Pour être honnête, je suis préoccupé par la question de la sécurité. Avez-vous des réserves quant aux PPP et à la sécurité, qui amènerait le gouvernement à réglementer le tout en quelque sorte? Comment cela pourrait-il fonctionner selon vous? Je vous demande cela, car il y a la question de la rentabilité bien sûr.

M. Harry Redstone: Non, non. Cela dépend du partenariat dont j'ai parlé. Les stations, par exemple, pourraient être conçues par l'autorité compétente en tenant compte des mesures nécessaires à la sécurité des passagers, notamment pour permettre l'évacuation rapide de ces stations et pour s'assurer que les secours y aient accès en cas d'incendie ou d'une catastrophe. Ce sont des éléments qu'il faut examiner. De toute façon, cela devrait relever d'une réglementation fédérale. Quoi qu'il en soit, il s'agit de questions importantes.

Cela dit, le développement dont je parle n'a pas forcément rapport à la station par exemple. C'est ce qu'on construit au-dessus de celle-ci qui est important, c'est le projet conjoint. C'est ce qu'ils font à Hong Kong dans une certaine mesure. Tout d'abord, on se réunit afin de déterminer quel type de bâtiment sera construit au-dessus de la station, qu'il s'agisse d'appartements, de copropriétés, d'édifices de bureaux, ou de centres commerciaux.

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci d'être parmi nous aujourd'hui.

J'aimerais vous interroger sur les aspects économiques du transport en commun. J'aimerais que vous nous donniez, si vous le pouvez, une idée de la manière dont un gouvernement détermine la pertinence d'un projet de transport en commun.

J'entends les cloches retentir. Il semblerait que ma question ait tiré la sonnette d'alarme. Ce ne serait pas la première fois.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je dois interrompre la séance. Vous m'en voyez désolé, mais on a procédé à un appel au vote en chambre et nous devons donc nous y rendre. La tradition veut que nous interrompions la séance immédiatement au retentissement des cloches. On m'a informé que cela pourrait prendre une demi-heure ou un peu plus longtemps. Je sollicite donc l'opinion du comité pour déterminer la marche à suivre. Nous avons ici un autre témoin, et je comprends que les délais sont très serrés pour chacun d'entre nous.

• (1610)

L'hon. Denis Coderre: Je propose que nous lui donnions la possibilité de s'exprimer rapidement, mais allons-nous être en mesure de revenir?

Le président: Monsieur Albas.

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

Au cas où nous ne serions pas en mesure de revenir, je pense qu'il serait bon d'obtenir les mémoires de nos invités, soit maintenant, soit plus tard, par courtoisie.

Le président: Oui, je pense que ce serait une possibilité.

J'ai parlé à notre deuxième invité et je lui ai dit que le comité aimerait le revoir mercredi prochain pendant une heure, si cela lui convient.

Je m'excuse, mais ce n'est pas moi qui ai fait un appel au vote.

Sur ce, je vais lever la séance. Je regrette d'avoir à le faire, mais nous avons reçu les mémoires ainsi que votre exposé, monsieur Redstone, et je vous suis reconnaissant d'avoir pris le temps de vous joindre à nous.

Pour ce qui est de notre autre invité, monsieur Carter, je m'excuse, mais la porte de notre comité vous est grande ouverte si vous trouvez le temps de vous joindre de nouveau à nous.

Je demanderais à M. Albas de déposer le rapport de la Greater Victoria Chamber of Commerce. Nous avons un mémoire qui sera transmis à tous les membres du comité. Cela vous convient-il?

D'accord.

Monsieur Redstone.

M. Harry Redstone: S'il y a des questions auxquelles vous aimeriez que je réponde, faites-les-moi parvenir et je pourrais vous y répondre par écrit.

Le président: Je demanderais aux membres du comité de transmettre leurs questions au greffier par mon intermédiaire et nous nous assurerons que ces questions vous parviendront.

Merci. Merci d'avoir pris le temps de vous joindre à nous.

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>