



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 010 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 2 novembre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 2 novembre 2011

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour tout le monde. Bienvenue à cette 10^e rencontre du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous avons l'ordre du jour sous les yeux. Nous avons également le rapport produit par le sous-comité qui s'est rencontré lundi. Je crois que tout le monde en a un exemplaire en français et en anglais et j'invite les membres à l'examiner. Les points d'accord que nous avons dégagés ce jour-là ont fait l'objet de pas mal de discussions.

Nous allons passer aux commentaires.

Monsieur Nicholls, je vous en prie.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Monsieur le président, nous aurions souhaité que l'étude du projet de loi soit un peu plus longue. Nous sommes un peu déçus qu'il ne reste environ que trois séances pour ce faire. Nous n'avons pas vraiment eu le temps de convoquer des témoins tels que des représentants de l'Union des municipalités du Québec, les maires de municipalités québécoises, ceux de grandes villes comme Vancouver, Montréal et Toronto. Je crois que c'est une lacune...

[Traduction]

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Je fais un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Richards, sur un rappel au Règlement.

M. Blake Richards: Nous parlons ici des travaux du comité, c'est exact?

Le président: Nous parlons du rapport que nous avons sous les yeux, c'est exact.

M. Blake Richards: Bien. Alors, ne devrait-on passer à huis clos pour cette discussion?

Le président: Nous ne sommes pas obligés d'être à huis clos, mais si quelqu'un en fait la motion, nous l'accueillerons.

Monsieur Richards?

M. Blake Richards: Je propose que nous passions à huis clos pour parler des travaux du comité.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion d'invitation à passer à huis clos pour discuter du rapport du sous-comité. Comme elle n'est pas sujette à débat, je vais tout de suite demander le vote. Qui est pour? Qui est contre?

(La motion est adoptée.)

Le président: Eh bien, je vais suspendre la séance pendant deux minutes et je demande à toutes les personnes assises en arrière qui n'ont rien à voir avec le débat de bien vouloir quitter la salle. Ce ne sera pas long. Nous irons vous rechercher après.

[La séance se poursuit à huis clos.]

• (1535)

_____ (Pause) _____

• (1545)

Le président: Merci. Nous reprenons donc la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. L'ordre du jour est conforme à l'article 108(2) du Règlement et concerne une étude sur la Stratégie nationale de transport en commun.

Nous accueillons aujourd'hui, de Metrolinx, Bruce McCuaig, président-directeur général, et Dina Graser, vice-présidente intérimaire, Communications stratégiques.

Bienvenue. Je sais que vous avez une présentation visuelle et je vais vous demander de commencer après quoi nous passerons aux questions des députés.

M. Bruce McCuaig (président-directeur général, Metrolinx): Merci beaucoup. Je suis vraiment heureux et honoré de témoigner devant votre comité.

J'aurai un bref exposé d'une dizaine de minutes après quoi nous aurons, je pense, la possibilité d'échanger un peu et de dialoguer.

Les premières diapositives présentent simplement Metrolinx et son rôle en matière de planification des transports de la région du Grand Toronto et de Hamilton.

Comme l'indique la diapositive numéro 3, nous sommes un organisme relativement récent, puisque nous n'avons été créé qu'en 2006.

Nous avons été mis sur pied avec pour mission de concevoir un réseau de transport plus moderne, plus efficace et mieux intégré dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Trois mots clés définissent nos activités.

Premièrement, nous planifions. Nous raisonnons à court, moyen et long terme, en général à l'horizon de 25 ans. Nous produisons — car tel est notre objectif — des projets de transport de qualité, dans les délais et dans les budgets.

Nous sommes également responsables de la prestation de services directs au public. Vous connaissez peut-être le réseau GO, par exemple, le train régional et le service d'autobus de la région du Grand Toronto et de Hamilton.

Nous sommes une agence multimodale. Nous chapeautons tous les modes de transport, mais aujourd'hui, nous devons nous concentrer sur le réseau de transport en commun et c'est de cela dont je veux vous parler.

Metrolinx compte trois divisions opérationnelles: GO Transit qui est le service ferroviaire et d'autobus dans toute la région; PRESTO, qui s'occupe du système intégré à carte intelligente grâce auquel les voyageurs peuvent régler leurs passages sur des réseaux de transport en commun multiples; et notre toute dernière division, Air Rail Link, sur laquelle je reviendrai dans quelques instants.

GO Transit, le plus gros morceau de notre organisation, a été lancé en 1967 et intégré à Metrolinx en 2009. Nous transportons environ 59 millions de passagers annuellement, ce qui revient à dire que, tous les jours ouvrables, 150 000 personnes voyagent sur le réseau GO jusqu'au centre-ville de Toronto. Au cours des cinq dernières années, la croissance de cette organisation a été fulgurante, le nombre de passagers ayant augmenté de 21 p. 100, ce qui représente environ 5 p. 100 par an depuis cinq ans. Depuis le début de l'année, nous connaissons une progression de 8 p. 100.

Nous sommes fiers de respecter les horaires dans 94 p. 100 des cas et d'avoir par ailleurs pour responsabilité, dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, de hausser la barre en matière de service à la clientèle et d'améliorer l'expérience des voyageurs. Nous avons produit ce que nous appelons la Charte des passagers qui énonce un certain nombre de promesses envers notre clientèle quant au niveau de service auquel elle peut s'attendre.

Nous faisons publiquement rapport, en toute transparence, de la façon dont nous réalisons nos promesses à partir d'indicateurs de rendement. Nous estimons que cela fait partie de notre rôle et de nos responsabilités, c'est-à-dire être le moteur du changement pour tout ce qui est transport en commun dans la région.

Le système PRESTO est notre technologie à carte intelligente que nous avons intégrée à l'organisation Metrolinx en 2011. Je suis heureux de vous annoncer que nous avons mis ce système en place sur tout le réseau ferroviaire et autobus de GO, de même que dans tous les réseaux de transport urbain locaux de ce qu'on appelle la région 905, soit les réseaux de transport en commun régionaux ou de banlieue de la région du Grand Toronto et de Hamilton. De plus, nous comptons à présent 12 stations de métro de la TTC.

Au début du printemps, nous déploierons PRESTO ici, à Ottawa. Nous en sommes aux derniers stades de la négociation avec la TTC afin de déployer PRESTO dans tout le reste de son réseau, dans les prochaines années.

Quelque 90 000 clients et clientes ont maintenant la carte PRESTO dans leur portefeuille ou leur sac à main. Il s'agit là d'un vaste projet en technologie de l'information que nous avons pu mener à terme dans les délais et dans les budgets.

La liaison air-rail est un projet que nous sommes en train de monter. Nous avons pour objectif d'exploiter une navette entre la gare Union, au centre-ville de Toronto, et l'Aéroport international Pearson, d'ici le printemps 2015. Nous assurerons ainsi un service fiable, rapide et confortable entre les deux plus importantes plaques tournantes de transport de passagers au Canada, grâce à des liaisons toutes les 15 minutes pour des temps de déplacement d'environ 25 minutes de porte à porte.

Nous desservons une vaste région, diverse qui est en pleine croissance. On dénombre actuellement 6 millions de personnes dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, région qui s'étend de Hamilton à l'ouest jusqu'à la région d'Oshawa-Clarington à l'est et à Barrie au nord. Nous assurons des liaisons avec les régions qui se trouvent immédiatement à l'extérieur de la région du Grand Toronto et de Hamilton. Nous desservons des villes comme Niagara Falls, Barrie, Peterborough, Kitchener-Waterloo et d'autres.

Comme nous sommes un organisme de transport, nous devons nous intéresser à tous les modes de transport, surtout à partir du centre et de l'est du Canada. Il s'agit là d'un important corridor pour l'acheminement des marchandises, tous les corridors ferroviaires et les axes routiers qui se dirigent vers le marché américain passant par la région du Grand Toronto et de Hamilton.

Chaque année, nous transportons environ 100 000 à 150 000 passagers de plus. Il existe en fait 10 régies de transport en commun et nos activités d'intégration et de coordination représentent l'un des grands objectifs de notre organisation, outre que nous voulons veiller à nous rattacher aux régions voisines.

• (1550)

Histoire de vous donner une petite idée du genre de défi auquel nous sommes confrontés, voici une carte qui représente la situation en 2001; dans la partie en bleu, les services de transport n'étaient pas forcément excellents. C'est donc toute cette partie où il y a des embouteillages en période de pointe. Nous avons estimé qu'en 2001, l'impact annuel de cette situation sur le produit intérieur brut régional était d'environ 6 milliards de dollars et coûtait 26 000 emplois à l'économie régionale. Cette situation se reproduit année après année.

Nous avons également fait des prévisions jusqu'à l'horizon 2031, qui est notre limite, pour savoir ce qui se passerait si nous ne changions rien. Ainsi, si nous poursuivions nos investissements dans le secteur du transport au rythme actuel, qu'advient-il du réseau de transport au vu de la croissance démographique et de l'activité économique?

Durant cette période, quelque 2,6 millions de personnes en plus se déplaceront à l'intérieur de cette région. Cela représentera 7 millions de déplacements en plus, car les gens se déplaceront pour aller au travail et pour en revenir, pour leurs loisirs ou pour des raisons familiales. On estime que les résidents de la région passent actuellement 82 minutes par jour en déplacement, soit une des durées les plus longues en Amérique du Nord. Nous n'en sommes pas fiers. Si rien ne devait changer, nous estimons que la durée moyenne de déplacement, calculée sur l'année, passerait à environ 109 minutes par jour, tant pour les transports en commun que pour le transport routier normal et qu'il en coûterait 6 milliards de dollars en PIB régional, lequel augmenterait à quelque 15 milliards de dollars. Cela, encore une fois si rien ne devait changer.

Ce n'est évidemment pas ce que nous voulons. Nous avons un plan, intitulé « Le grand projet » qui a pour objet de nous permettre d'améliorer la situation de la région du Grand Toronto et de Hamilton dans l'avenir, tant en ce qui concerne la région elle-même qu'en ce qui a trait à notre contribution à l'économie nationale. Nous sommes en train de piloter le plus vaste programme d'expansion dans le domaine du transport en commun de toute l'histoire du Canada.

Notre plan de transport intégré sur 25 ans est multimodal, mais nous poursuivons quatre grands objectifs liés au transport en commun. Le premier consiste à doubler la part du transport en commun dans le nombre de déplacements quotidiens. Notre deuxième objectif vise à tripler la longueur des axes de transport en commun rapides dans la région, ce qui inclurait le réseau de banlieue, le réseau ferroviaire GO, le train léger, le Rapibus et tous les autres types d'axes réservés au transport en commun. Notre troisième objectif est de faire en sorte que 75 p. 100 de la population de la région se retrouve dans un rayon de deux kilomètres d'un moyen de transport en commun parce que l'accès est un élément déterminant de l'utilisation, outre que les collectivités mal desservies auront ainsi accès au transport en commun et que les résidents pourront, par exemple, profiter d'autres possibilités d'emploi. Notre quatrième objectif clé dans le domaine du transport en commun est de réduire la durée des déplacements.

Tout à l'heure, j'ai dit que, si nous ne changions rien à la situation, la durée moyenne des déplacements atteindrait environ 109 minutes par jour. Si nous mettions notre grand projet en oeuvre, comme nous l'avons décrit, nous pourrions ramener cette durée à 79 minutes, ce qui n'est peut-être pas une grande amélioration par rapport aux 82 minutes actuelles, me direz-vous, mais si vous tenez compte du fait que nous absorbons quelque 100 000 à 150 000 passagers de plus par an... Suivre le rythme de la croissance est un objectif important pour nous.

Le dernier objectif dont je veux vous parler est celui de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le transport est l'une des plus importantes sources de rejet dans l'environnement. Nous estimons que nous pourrions réduire nos émissions dues au transport urbain de 40 p. 100.

La diapositive suivante montre la situation actuelle, c'est-à-dire le système radial actuel qui consiste à faire venir les gens au centre-ville de Toronto de façon très efficace, système qui a bien servi ce marché. En 2031, nous voulons passer à un réseau de transport en commun offrant davantage de services le long des axes est-ouest et nord-sud. Nous continuerions de desservir le centre-ville, mais nous prolongerions surtout nos services dans les nouvelles zones d'emploi qui bourgeonnent autour de la région du Grand Toronto et de Hamilton, de sorte que nous ne nous limiterions plus au centre-ville mais que nous nous étendions vers les autres noyaux d'emploi.

Nous sommes en train de lancer sept grands projets qui marquent la mise en oeuvre de notre programme grand projet, pour un investissement d'environ 16 milliards de dollars synonyme d'une quantité de travail sans précédent.

Permettez-moi de vous énumérer brièvement la liste des projets en question: la liaison de train léger qui traverse la ville sur 25 kilomètres; le Rapibus York Viva le long de la rue Yonge et de la route 7, dans la région de York; la liaison air-rail dont j'ai parlé tout à l'heure; la rénovation complète de la gare Union; la rue piétons-autobus le long de la 403 à Mississauga; le prolongement de la ligne de métro de Spadina au Centre Vaughan; et le Züm de Brampton. C'est là le début de la mise en oeuvre de notre plan de transport qui, en soi, sera synonyme de transformation, mais le plus important c'est qu'il nous faudra continuer d'investir dans le réseau de transport pour l'avenir.

• (1555)

Sur l'investissement prévu de 16 milliards, 14 milliards seront versés par le gouvernement provincial et un peu plus de 1 milliard par le gouvernement fédéral et les municipalités.

J'en profite pour vous dire à quel point nous avons apprécié le niveau d'investissement par le gouvernement fédéral au cours des dernières années. Il nous a donné un excellent coup de pouce pour mettre le plan grand projet en oeuvre.

Ces fonds ne s'entendent pas d'autres projets de petite taille ou de taille moyenne qui seront menés un peu partout dans la région.

Comment parvenir à un réseau de transport plus viable? Je fonderai mon raisonnement sur le fait que les grandes régions urbaines du Canada sont confrontées à des défis tout à fait particuliers. Ainsi, la région du Grand Toronto et de Hamilton, la région métropolitaine de Montréal et la région métropolitaine de Vancouver sont toutes confrontées à des problèmes du point de vue des transports, problèmes qui sont différents de ceux des autres grandes villes.

On peut songer à cet égard à la géographie et à la taille de la région, à l'aspect démographique et à l'activité en matière d'emploi, de même qu'à la complexité et à la gouvernance des régions à municipalités multiples. Autrement dit, nous ne sommes plus en mesure de résoudre nos problèmes de transport à l'échelon de chaque municipalité. Il faut trouver une solution à l'échelon régional à un problème qui est véritablement régional.

Et puis, ces mégapoles sont des porte-étendards du Canada sur la scène internationale. Il est très important de les appuyer afin de faire rayonner l'économie canadienne et de montrer ce dont le Canada est fait.

Par ailleurs, nous représentons une région où sont concentrés les deux tiers environ de tous les usagers du transport en commun et c'est aussi là où les possibilités d'augmentation de cette clientèle sont les plus importantes étant donné les liens très forts qui existent entre des pôles de haute densité démographique, l'utilisation diversifiée du territoire et le réseau de transport.

Pour l'économie canadienne, il convient de réduire les encombrements pour favoriser l'acheminement des biens et des services, mais aussi la création d'emplois directs grâce à la mise en oeuvre de notre grand projet. Nous estimons que ce plan permettra de créer environ 430 000 nouveaux emplois représentant des revenus d'emploi de 21 milliards de dollars, une croissance marquée du PIB et des recettes fiscales qui bénéficieront à tous les ordres de gouvernement.

Nous sommes cependant conscients des obstacles financiers non négligeables qu'il faut commencer par régler. De nos jours, tous les ordres de gouvernement sont aux prises avec des difficultés budgétaires. Les municipalités n'ont pas les recettes nécessaires pour réaliser d'importants investissements dans les réseaux de transport et de transport en commun. Nous étudions d'autres façons d'augmenter les recettes parce que nous sommes bien conscients que les gouvernements de tous ordres sont limités dans leur capacité à contribuer à de tels projets à partir de leurs sources traditionnelles de revenus.

Nous sommes conscients que, le moment venu, le secteur privé aura un rôle à jouer par le biais d'autres méthodes de financement et d'approvisionnement. Nous jugeons nécessaire, selon la nature des projets, de recourir à un ensemble de modèles de prestation allant des méthodes traditionnelles de conception et de construction des systèmes de transport en commun aux autres méthodes de financement et d'approvisionnement. Nous pensons également important que tout le monde s'assoie à la table pour s'attaquer à un vaste défi régional nécessitant la mise en oeuvre d'une solution régionale.

Nous sommes uniques en ce sens que la loi de tutelle de Metrolinx nous impose de présenter à la province et aux municipalités, d'ici 2013, une stratégie d'investissement proposant des instruments de génération de recettes pouvant être utilisés par la province et les municipalités afin de financer notre plan. Nous sommes en train de mettre une touche finale à notre analyse de la situation dans les autres pays qui consiste à déterminer quels autres outils de génération de revenus sont utilisés. La prochaine étape consistera pour nous à consulter les parties prenantes et le public pour voir comment nous pourrions éventuellement appliquer à la région du Grand Toronto et de Hamilton les leçons et les pratiques exemplaires venant d'un peu partout dans le monde.

Nous sommes d'avis qu'il est urgent d'agir et que le moment est venu d'adopter une approche nationale en ce qui concerne les infrastructures du transport en commun. La recherche nous a enseigné que les transports arrivent en tête de liste des préoccupations des résidents de la région du Grand Toronto et de Hamilton. La qualité du réseau de transport les préoccupe plus que la qualité des soins de santé ou la qualité de l'enseignement. Pour eux, le plus important serait de réduire la congestion le long des grands axes routiers, viennent ensuite l'amélioration de la mobilité et le prolongement du réseau de transport en commun. En outre, la majorité de la population est d'accord pour qu'on résolve les problèmes de transport par le biais d'un plan à long terme d'envergure régionale.

Enfin, le problème est urgent et il est temps d'agir. Les besoins sont grands. Nous sommes aux prises avec une croissance démographique soutenue. Annuellement, je le répète, notre région accueille 100 000 à 150 000 nouveaux arrivants chaque année. Nous héritons de toute une période de sous-investissement dont nous essayons de nous relever en effectuant les réparations qu'il faut et en faisant du rattrapage du côté de l'expansion du réseau.

Les coûts de l'inaction sont énormes à cause de la perte de productivité, de la perte d'emplois, du manque à gagner fiscal et du plombage des investissements qu'ils entraînent. Nous estimons que l'action est synonyme de dividendes pour tous les ordres du gouvernement. Si nous agissons, nous pourrions positionner nos grandes villes sur la scène économique internationale et améliorer la vie de millions de Canadiens.

•(1600)

Voilà qui met un terme à mes remarques d'ouverture et je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Sullivan, pour sept minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci.

Merci de vous êtres déplacés.

Vous savez que ce projet de loi a pour objet de créer une stratégie nationale qui guidera la création d'un système de transport en commun public à l'échelle locale, régionale et interrégionale, mais à partir d'un point de vue national, parce que le gouvernement fédéral investit énormément dans la plupart des grands projets de transport en commun. De plus, les municipalités récupèrent le produit de la taxe sur l'essence qui représente beaucoup et il pourrait y avoir beaucoup plus d'argent de ce côté-là dans l'avenir.

Ce projet de loi pourrait permettre aussi de mieux coordonner les transports en commun. Vous n'êtes pas sans savoir ce que donnent les luttes politiques entourant les projets de transport en commun: il y a, en plein milieu de la rue Eglinton, une tranchée qui avait été creusée puis comblée au milieu des années 1990 et il y a aussi votre

projet de train léger à Toronto qui vient d'être annulé par le nouveau maire.

D'autres témoins nous ont dit, notamment, qu'il ne ferait pas de mal de soumettre les décisions concernant le transport en commun à plus de transparence et de reddition de comptes. Ne pensez-vous pas qu'une stratégie nationale pourrait être utile?

M. Bruce McCuaig: Merci pour la question.

Je pense très important d'examiner la nécessité d'adopter des stratégies nationales dans la façon dont nous répondons aux besoins en matière de transport en commun au Canada. Personnellement, j'estime que le comité devrait très sérieusement réfléchir à une approche de principe relativement à la mise en oeuvre d'une stratégie nationale de transport en commun.

Il est important de réaliser un large consensus autour de la nécessité d'effectuer des investissements dans le transport en commun et de reconnaître, à l'échelle nationale, l'importance que revêt le transport en commun pour notre économie et notre qualité de vie, dans les centres urbains. Il est très important d'adopter une approche de principe en ce sens que la stratégie nationale ne doit pas imposer les décisions à prendre en regard de ce qui est logique dans tel ou tel contexte régional ou communautaire.

Voilà donc quelques-uns des principes sur lesquels vous pourriez réfléchir en ce qui concerne une stratégie nationale de transport en commun.

D'abord, il faut raisonner à long terme. Il pourrait être question de demander quelle stratégie ou plan à long terme les collectivités locales ou les régies régionales de transport envisagent pour la région.

Il y a aussi la question de la prévisibilité des investissements dans le transport et le transport en commun. La souplesse dans le choix à l'échelle locale est un autre aspect: à terme, il est question de mettre à disposition des résidents des moyens qui leur permettront de se déplacer au sein de leur collectivité. Il y a aussi la question de la reddition de comptes: il est très important d'outiller les collectivités locales et les autorités régionales et, ensuite, de les tenir pour responsables d'atteindre les résultats envers lesquels elles se sont engagées.

L'autre principe est de favoriser la prise de décisions au plus bas échelon possible parce que c'est là où l'on trouve la meilleure adéquation entre les besoins de la collectivité et la nature des projets et des investissements. Vous avez parlé de transparence dans la prise de décisions. Eh bien, il faudrait que la prise de décisions soit fondée sur des faits pour qu'il soit possible de démontrer pourquoi on choisit tel projet plutôt que tel autre.

Ce sont là je crois d'importants principes que nous avons essayé d'appliquer dans l'élaboration du plan grand projet pour la région du Grand Toronto et de Hamilton et que nous avons tenté d'appliquer ces dernières années. Voilà, je crois, les éléments qu'il conviendrait de prendre en compte dans l'étude d'une stratégie nationale de transport en commun.

•(1605)

M. Mike Sullivan: Au sein de Metrolinx, vous avez élaboré un mécanisme de sélection des projets afin de déterminer lequel doit passer en premier ou de prouver lequel a le plus de valeur. Je ne sais pas exactement comment exprimer cela, mais je parlerai d'analyse coûts-avantages. Vous employez peut-être un terme différent.

Il y a une chose qui est ressortie tout au long de notre étude, c'est la question de savoir comment évaluer l'investissement. Autrement dit, deux éléments entrent en jeu. Y a-t-il une valeur monétaire nette et y a-t-il une valeur sociale nette? Par ailleurs, ne sommes-nous pas en train de créer des infrastructures que les villes n'auront pas les moyens d'entretenir, ce qui les obligera peut-être, dans l'avenir, à réclamer des subsides pour exploiter leur réseau ou pour l'entretenir. Avez-vous des choses à dire à cet égard?

M. Bruce McCuaig: Excellente question. Pour ce qui est de la sélection des projets, à Metrolinx, nous appliquons une démarche en trois étapes.

La première étape est celle de la préparation du plan, c'est là que nous examinons les besoins — les liaisons et l'utilisation des sols — et nous essayons de dégager ce que va être le plan global à court, moyen et long terme. La deuxième étape est celle du programme. C'est là que nous appliquons le processus de la priorisation. Nous nous penchons sur les avantages que présentent les différents projets sur les plans social, économique et environnemental, et nous comparons les projets entre eux afin de pouvoir conseiller notre conseil d'administration sur le projet qui est susceptible de présenter le plus de valeur au final. Il ne s'agit pas ici uniquement d'une valeur monétaire, mais bien d'une valeur englobant les aspects sociaux, environnementaux et économiques.

Puis, à l'étape du projet, nous réalisons une analyse de rentabilisation — et je crois que c'est ce à quoi vous avez fait allusion — à l'occasion de laquelle nous examinons les coûts et les avantages. Nous nous servons de cet instrument pour étudier les meilleures façons de mettre un projet en oeuvre. Nous nous demandons ce que pourrait donner l'ajustement du projet d'une certaine façon ou s'il n'y aurait pas une valeur ou des résultats différents à aller chercher à la faveur de légères modifications permettant d'améliorer le concept original. On pourrait aussi se demander ce que pourrait donner un étagement différent dans le temps, quelles répercussions différentes cela pourrait avoir sur votre plan réalisé par étapes? Si l'on a recours à des modèles différents, quelle valeur va-t-on obtenir à partir de mécanismes de prestation également différents?

Nous commençons donc au niveau du plan avant de passer à la priorisation des projets, puis de réaliser une analyse de rentabilisation pour un projet donné. À chacun de ces niveaux, il est important d'appliquer une approche factuelle.

M. Mike Sullivan: Je ne peux passer à côté d'un des problèmes qui a surgi à Toronto au cours des huit ou neuf dernières années, je veux parler de l'utilisation de locomotives à diesel pour la liaison ferroviaire avec l'aéroport. Je sais que Metrolinx ne voulait pas vraiment de ce projet et que c'est la province qui le lui a imposé. Ce n'est donc pas une analyse coûts-avantages qui vous a amenés à entreprendre ce projet, c'est la province qui vous a dit qu'il fallait le réaliser.

Je sais que Metrolinx est en train de réaliser une étude et a annoncé son désir d'électrifier cette ligne — parce que sinon le Canada serait le seul pays au monde à assurer ce genre de navette au diesel —, en précisant que ça prendrait du temps. L'étude a été déposée et on y apprend qu'il faudra 32 ans pour électrifier tout le réseau de transport de GO. Si le gouvernement fédéral contribuait financièrement à l'électrification, serait-il possible de réduire ce délai et d'améliorer la santé des citoyens?

•(1610)

M. Bruce McCuaig: J'ai deux ou trois choses à dire. D'abord, la liaison air-rail est un projet très important, selon nous, pour

l'économie régionale. Elle s'inscrit dans le cadre du grand projet. Pour toutes les autres grandes villes du monde, surtout celles d'envergure internationale qui ont un coeur financier, ce genre de navette entre le centre-ville et l'aéroport international est absolument essentielle. C'est quelque chose qu'on retrouve partout et qu'on n'a pas dans la région de Toronto.

Chaque année, quelque 5 millions de déplacements interviennent entre le centre-ville de Toronto et l'Aéroport Pearson. Pour l'heure, les seuls moyens pour relier ces deux endroits sont l'automobile, le taxi et la limousine. Pour la première fois, nous allons proposer un autre choix viable qui permettra de retirer énormément de véhicules de la route. Nous estimons que c'est un projet fantastique.

S'agissant d'électrification, nous avons réalisé une étude approfondie des différentes techniques d'électrification de tout le réseau. Nous avons soumis un rapport à notre conseil d'administration dans lequel nous recommandons d'envisager l'électrification dans le corridor situé en front de lac et dans le quartier Georgetown d'où part la navette pour Pearson.

Le conseil a donné son aval à cette stratégie. Nous avons aussi obtenu le feu vert de la province pour entamer le travail d'évaluation environnementale relativement à l'électrification de la première phase, c'est-à-dire la liaison avec Pearson. À condition qu'il soit décidé de financer les autres étapes, nous pourrions passer à l'électrification de la navette train-avion dans sept ans environ, mais l'électrification de tout le réseau est une entreprise à long terme.

Le gouvernement fédéral pourrait être appelé à participer à l'électrification du réseau des trains de banlieue GO.

Le plus important, c'est de commencer par l'évaluation environnementale et d'obtenir le feu vert dans le cas de la navette entre le centre-ville et Pearson. À ce moment-là, il serait temps de chercher des partenaires pour étudier la mise en oeuvre du projet.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci beaucoup.

Je vous invite à bien mettre votre oreille; il faut bien donner un peu d'ouvrage aux interprètes.

[Traduction]

Félicitations, j'ai beaucoup aimé votre exposé et pas parce que je viens de Montréal et pas parce que, non plus, j'ignore ce qui se passe à Toronto.

J'ai beaucoup aimé votre projet. C'est ce qu'il faut faire. C'est exactement le genre de témoin dont nous avons actuellement besoin pour envisager une stratégie d'avenir.

[Français]

La question que je me pose est peut-être celle d'un néophyte. Évidemment, on vit autre chose à la Société de transport de Montréal. La réalité politique du grand Montréal est certainement autre que celle de l'agglomération de Toronto et de Hamilton.

Je vous pose la question par curiosité. Il n'y a pas de politiciens dans votre conseil de direction. Finalement, le fait d'exclure les politiciens du processus, parce que chacun tirait de son côté pour avoir son projet, s'est-il avéré être la seule façon de pouvoir parler de la grande région de Toronto et de Hamilton, en matière de transport en commun? J'aimerais que vous m'entreteniez de ce sujet.

La reddition de comptes est essentielle. Les maires se font élire pour représenter une population. Il y a des besoins réels pour ce qui est des services de transport en commun. Comment explique-t-on le fait qu'il n'y ait pas de politiciens dans le processus? Comment pouvez-vous parler au nom d'une grande région et quand même établir les priorités et vous assurer de protéger la sensibilité des gens et de considérer les besoins de chaque coin de la région?

[Traduction]

M. Bruce McCuaig: Merci beaucoup pour la question.

C'est une question importante que vous posez, parce que nous prenons très au sérieux notre devoir de rendre compte à la population et aux municipalités. Nous ne pouvons parvenir à nos objectifs de société si nous ne travaillons pas en véritable partenariat avec les municipalités et finalement avec le public que nous servons.

Au début, le conseil d'administration de Metrolinx était principalement composé de politiciens municipaux. Les maires de nombreuses municipalités de la région du Grand Toronto et de Hamilton siégeaient donc à ce conseil grâce auquel, de 2006 à 2008, nous avons réalisé une première pour la région du Grand Toronto et de Hamilton, je veux parler d'un plan de transport régional. Jusque-là, les municipalités n'avaient pas adhéré à un tel plan complet pour la région. Le conseil avait reçu pour mandat d'élaborer un tel plan et il y est parvenu. Nous devons énormément aux maires et aux conseillers qui ont siégé au conseil à cette époque.

La province s'est alors posé la question de savoir ce que Metrolinx devait devenir et a d'abord commencé par le fusionner avec GO Transit (iciici) qui est un organisme d'exploitation. Le gouvernement a également estimé qu'il était temps de passer de la planification à la mise en oeuvre de projets particuliers. Il a jugé qu'il était temps de faire appel à des résidents ayant le sens de l'intérêt général pour permettre de calmer le jeu dans les décisions de priorisation des projets et de favoriser l'adoption d'une approche délibérée relative à la construction de l'infrastructure à partir de ce moment-là.

Cela ne revient pas à dire que nous travaillons en secret. Nos réunions se déroulent en deux temps. Nous tenons d'abord une séance publique où la presse et la population sont invitées à prendre connaissance du travail de Metrolinx, comme tout le monde d'ailleurs. Puis, nous avons une séance à huis clos, comme beaucoup d'organismes publics le font, afin de traiter des questions contractuelles ou commerciales ou de choses de cet ordre-là.

Nous avons essayé de respecter notre devoir de rendre des comptes et de travailler dans le sens de l'objectif fixé par le gouvernement, c'est-à-dire de passer à la mise en oeuvre.

Quand nous avons fait appel à des personnes ayant dévouées à l'intérêt public, nous avons recherché des gens qui avaient des compétences particulières. Un des membres du conseil qui est responsable du service à la clientèle au Sheraton Quatre Saisons, Nick Mutton, préside notre comité des services à la clientèle et a fort bien réussi à hausser le niveau de satisfaction des clients de notre division opérationnelle...

•(1615)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je ne veux pas être impoli, mais je vais vous interrompre, car je dispose seulement de sept minutes. Je vais vous relancer plus tard à ce sujet.

On peut ne pas être favorable à une décision. Par exemple, à Scarborough, on pense qu'on n'a pas fait ce qu'on devait faire. Évidemment, les politiciens municipaux ont le rôle d'assurer un service et de veiller à la qualité de l'environnement et à la qualité de

vie de leurs citoyens. Si on n'est pas favorable à une position, est-il possible d'intervenir? J'imagine que vous avez un ombudsman, ou quelque chose du genre. C'est important, sur le plan de la Stratégie nationale de transport en commun.

Si on exclut les politiciens à un certain point pour assurer la livraison du service, y a-t-il des mesures exécutoires ou extraordinaires qui permettent de se faire entendre, pour qu'il y ait cet équilibre démocratique entre l'élu et le responsable de votre organisme?

[Traduction]

M. Bruce McCuaig: Tout cela est très bien. Tout d'abord, tout notre travail de planification est public et la population a donc la possibilité d'y participer, de donner son avis et de faire part de ses préoccupations en cours de route. À terme, les projets sont approuvés en vertu des différentes lois environnementales qui nous régissent, certaines fédérales, d'autres provinciales et parfois fédérales et provinciales.

Comme je le disais tout à l'heure, il est impossible de mener à bien un projet dans une municipalité si l'on n'a pas l'appui des autorités locales. Nous devons travailler en étroite collaboration avec des organismes comme la Commission de transport Toronto et la Ville de Toronto pour nous assurer que le projet de traversée de la ville par Eglinton, par exemple, correspond également aux aspirations locales.

Si nous n'agissons pas ainsi, nous échouons à l'étape de la mise en oeuvre des projets.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: J'aurais beaucoup de questions à vous poser. Je ne sais pas si on aura l'occasion d'intervenir lors d'un autre tour. Voici donc une question plus ponctuelle, pour voir de quelle façon le système pourrait fonctionner.

Admettons qu'on ait un TGV entre Québec et Windsor. Les conservateurs n'en veulent pas, mais pour notre part, nous pensons que c'est une bonne idée. Il faudrait alors passer dans votre région. Qu'en serait-il de l'administration ou de la faisabilité du projet? Par exemple, est-ce que Metrolinx aurait un mot à dire et participerait à la gestion du projet? Ou encore, est-ce que vous seriez complètement en dehors du projet et ne feriez que donner votre point de vue?

[Traduction]

M. Bruce McCuaig: Je vois Metrolinx comme un consultant travaillant en partenariat avec les promoteurs de projets de ce genre. Ce projet, par nature, va couvrir une vaste région géographique et je suppose qu'il faudrait avoir recours à un organisme à vocation spéciale pour assumer la responsabilité de la mise en oeuvre.

Je m'attends à ce que Metrolinx, aux étapes de l'étude, de l'examen et de la planification du projet dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, participe au processus et ait la possibilité de communiquer ses commentaires. Je ne pense pas que nous devrions être les maîtres d'oeuvre. Je ne pense pas que nous devrions être investis d'un pouvoir d'approbation. En revanche, nous serions un participant incontournable.

•(1620)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: D'accord.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Albas, pour sept minutes.

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

J'apprécie beaucoup la présence de nos témoins. Comme M. Coderre vient de le souligner, ils nous apportent un point de vue unique parce qu'ils semblent travailler à un très haut niveau au service d'une population nombreuse.

Moi, je viens d'une région rurale. J'ai été conseiller municipal et j'ai donc un peu d'expérience des transports en commun, même si ça n'avait rien à voir avec le transport multimodal polyvalent dont vous vous occupez. Même si je connais le modèle du métro de Vancouver, avec ses côtés positifs et négatifs, j'espère que vous ne verrez pas d'inconvénients à ce que je vous pose quelques questions concernant votre fonctionnement actuel.

Selon vous, quels sont les défis particuliers auxquels est confrontée une région de la taille de la région du Grand Toronto et de Hamilton dans le domaine du transport en commun et quelles solutions envisageriez-vous pour les régler?

M. Bruce McCuaig: Merci pour la question.

C'est intéressant. Il se trouve qu'une grande partie de la région du Grand Toronto et de Hamilton présente un caractère tout à fait rural. Nous sommes également aux prises avec des enjeux propres au transport en région rurale et nous sommes beaucoup plus conscients de ce dont vous parlez que vous pouvez le penser.

Je dirais que les principaux défis auxquels nous sommes confrontés dans la région du Grand Toronto et de Hamilton sont semblables à ceux qu'on trouve à Vancouver et à Montréal. Premièrement, il y a la question de la superficie. Les mégapoles englobent plusieurs municipalités s'étendant sur des milliers de kilomètres carrés. Dans certains cas, elles s'étalent en longueur sur des centaines de kilomètres. On parle d'énormes superficies.

La taille des réseaux de transport en commun n'a rien à voir avec ce qu'on trouve dans d'autres régions. Dans ces villes, on trouve des réseaux de trains de banlieue, des réseaux d'autobus régionaux, des métros et, dans certains cas, des trains légers. Il y a toute une diversité de modes de transport. On ne parle plus simplement de transport par autobus ou de réseaux de transport autobus et trains légers. On a affaire à une multitude de technologies. Les réseaux sont énormes.

À cause de la complexité que représente l'intégration d'une multitude de municipalités, la situation est différente de ce qui se passe dans bien d'autres collectivités au Canada. Ottawa, par exemple — qui est une importante région urbaine, très complexe, d'un million d'habitants, quand on tient compte de Gatineau de l'autre côté de la rivière — est équivalente à une ville regroupée dont un seul conseil municipal peut régler les problèmes de transport en commun. Évidemment, il y a des communications avec les gens de l'autre côté de la rivière, au Québec, mais du côté ontarien, le conseil municipal est beaucoup plus maître de ses décisions dans ce domaine-là.

Dans la région de Toronto et de Hamilton, il y a 30 municipalités. Nous comptons 10 régies de transport. Nous avons une multitude de régies de transport routier avec lesquelles nous devons composer.

Comme il est très complexe de faire travailler tout le monde au diapason, notre réalité est très différente.

L'autre élément important c'est que les trois grandes villes, ces trois régions du Canada représentent environ les deux tiers de tous les usagers du transport en commun parce qu'il y a un rapport très étroit entre l'occupation des sols, la densité des populations, la mixité des utilisations et les réseaux de transport. D'un autre côté, c'est dans ces régions, selon moi, qu'il existe le plus de possibilités d'augmenter la fréquentation des transports en commun. Comme les densités de population augmentent, il est donc encore possible de rentabiliser davantage les réseaux de transport parce que les investissements sont réalisés dans les secteurs à forte densité de population.

Voilà, selon moi, certains des aspects qui font que Toronto, Vancouver et Montréal sont différentes des autres villes ou des autres régions urbaines du pays.

M. Dan Albas: Merci pour cette réponse.

Pourriez-vous être un peu plus explicite? Vous avez parlé de la nécessité de collaborer avec divers organismes et du fait que cela pouvait donner lieu à certaines difficultés. Pourriez-vous nous donner un exemple?

M. Bruce McCuaig: Je pourrais vous donner un exemple concernant le réseau routier et un autre concernant le transport en commun...

M. Dan Albas: Ce serait fantastique.

M. Bruce McCuaig: ... pour que vous ayez une idée de ce que donnent ces deux mondes qui sont les revers d'une même pièce.

L'avenue Steeles est l'une des principales limites entre la ville de Toronto et la région York et elle constitue un important corridor est-ouest. D'ailleurs, la moitié de cette rue se trouve du côté de la région York et l'autre moitié du côté de Toronto. Il pourrait être difficile, pour les municipalités concernées, de coordonner l'élargissement et l'entretien de cette rue, parce qu'elles n'ont pas les mêmes idées quant au genre de croissance qu'elles désirent chacune de leur côté. Elles ne partageront pas forcément la même vision en matière d'impact environnemental sur des zones sensibles. Ainsi, il pourrait être très difficile et complexe de parvenir à un plan de gestion complet des actifs à long terme pour cet axe routier commun. Voilà pour l'exemple concernant le réseau routier.

Dans le cas des transports en commun, il se trouve que le segment de notre clientèle qui connaît la croissance la plus rapide est celui qui concerne les déplacements intermunicipaux. Aujourd'hui, dans la région de Toronto, chaque fois que vous franchissez une limite municipale, vous devez payer une nouvelle fois parce que vous passez, par exemple, de la Commission de transport en commun de la région de York à celle de Toronto ou que vous passez de la Régie des transports de Mississauga à celle de Brampton. En ce qui concerne les titres de transport, il y a donc un problème d'intégration pour le franchissement de limites municipales.

Le franchissement des limites municipales par les autobus exige un travail de coordination. La politique dite de la porte fermée nous pose problème. Un autobus de la Commission de transport de Mississauga ne peut plus, après avoir franchi les limites de la ville de Toronto, prendre de passagers à bord même s'il passe à hauteur d'arrêts où des personnes attendent.

Voilà le genre de problèmes de coordination et d'intégration que nous essayons de régler à Metrolinx. La carte intelligente PRESTO représente un énorme progrès, surtout du point de vue des transports en commun, pour parvenir à ce résultat. Elle permet à nos usagers d'acheter des unités pour régler leurs passages et la carte effectue tous les calculs par la suite.

• (1625)

M. Dan Albas: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste une minute et demie.

M. Dan Albas: Super. Merci.

Vous avez dit que vous êtes aux prises avec des milieux complexes et que chaque municipalité a son propre plan ou sa propre vision pour sa région et en fonction de sa démographie. Qu'en est-il des plans de transport ou de transport en commun à long terme pour la RGTH?

M. Bruce McCuaig: La bonne nouvelle, c'est que nous disposons maintenant d'un plan à long terme appelé grand projet qui a été adopté par l'ensemble des membres du conseil qui, à l'époque, étaient des maires et des conseillers municipaux. En gros, il est là depuis trois ou quatre ans. Il a parfois été difficile de déterminer quels projets nous allions entreprendre, mais il n'y a jamais eu de questions quant à la longévité de ce plan.

Pour en revenir à ce que je disais tout à l'heure au sujet du principe, le premier que je juge important dans toute étude d'une stratégie nationale des transports en commun consiste à exiger des collectivités locales, des régions, qu'elles s'organisent pour arrêter leur vision et adopter un véritable plan de mise en oeuvre pour se rendre à destination. Voilà, je crois, quelque chose que nous sommes parvenus à faire pour la région du Grand Toronto et de Hamilton.

Nous sommes parvenus à élaborer une stratégie de mise en oeuvre à moyen et à long terme qui vise à étendre notre infrastructure en plus des sept premiers projets que j'ai mentionnés. Dans les cinq, six ou sept prochaines années, nous entamerons ou parachèverons les sept premiers projets et nous avons besoin d'adopter des stratégies pour continuer de construire sans quoi, nous allons être emportés par la déferlante des 100 000 à 150 000 personnes qui arrivent dans la région tous les ans et tous les investissements que nous réalisons ne nous permettront pas d'optimiser les résultats.

M. Dan Albas: J'ai l'impression que votre organisation a bien réussi dans la collaboration et qu'elle est parvenue à ses fins, sans avoir eu besoin de personne d'autre.

M. Bruce McCuaig: Je suis d'accord avec tout ce que vous avez dit, si ce n'est pour la fin, dire « sans avoir besoin de personne », parce que pour connaître un tel succès dans la construction d'infrastructures et pour obtenir l'appui que nous recevons, nous avons dû travailler en partenariat avec toutes les municipalités, avec les administrations routières et avec le public afin que tout le monde adhère à notre vision.

Le président: Je vais vous arrêter là.

Monsieur Watson.

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

Merci à nos témoins d'avoir accepté notre invitation.

Le grand projet est très détaillé. Toutes les priorités sont établies et, à l'évidence, vous faites des analyses de rentabilisation et réfléchissez à la façon de parachever les projets envisagés. Jusqu'ici, vous avez réalisé tout cela sans disposer d'une stratégie nationale en matière de transport en commun et je me demande pourquoi il en

faudrait une. Ce que je veux dire, c'est que vous avez fait exactement ce que le gouvernement de l'Ontario vous a demandé de faire, dans les limites de ses compétences.

M. Bruce McCuaig: Excellente remarque. Nous avons réussi autant que faire se peut avec le soutien financier de la province de l'Ontario qui a investi 14 milliards de dollars pour la mise en oeuvre des deux premières séries de projets. À partir d'ici, nous estimons que l'investissement nécessaire dans notre réseau de transport friserait les 4 milliards de dollars par an, année après année, sur une période de 10 à 15 ans et cela pour nous permettre de réaliser nos objectifs.

Nous estimons devoir travailler sur deux aspects pour réaliser ce genre d'investissement. Nous devons continuer à obtenir des fonds de nos sources traditionnelles de revenus — c'est-à-dire, les gouvernements fédéral et provinciaux et les administrations municipales — et cela devrait représenter environ la moitié de nos besoins. Il nous faudra également nous adapter aux investissements imposés par la loi qui nous encadre. C'est de là que proviendra l'autre moitié des investissements.

Nous estimons que, désormais, les administrations fédérale, provinciale et municipales devraient nous permettre de combler une partie importante de nos besoins en capital.

• (1630)

M. Jeff Watson: Ainsi, quand vous parlez de partenariat et de mise en oeuvre, vous songez vraiment à du financement.

Je suis en train d'examiner la liste des priorités que vous nous recommandez d'adopter pour l'élaboration d'une stratégie nationale de transport en commun. Vous dites raisonner à long terme et réclamer des plans locaux. Donc, selon vous, le gouvernement fédéral ne devrait pas participer à la planification des transports en commun. Vous ai-je bien compris à cet égard?

Accepteriez-vous que le gouvernement fédéral se mêle de la planification des transports contre une participation financière?

M. Bruce McCuaig: J'imagine que le gouvernement fédéral tiendra à ce qu'il existe un cadre pour ces plans. Quant à la participation du gouvernement fédéral à la préparation des plans, je vous répondrai que, selon moi, il ne devrait pas être tenté par l'idée de se mêler à la prise de décisions locales pour différentes fins...

M. Jeff Watson: Je ne veux pas savoir ce qu'en pense le gouvernement fédéral, c'est à vous que je pose la question.

M. Bruce McCuaig: Je vous répondrai en vous disant que nous travaillons avec le gouvernement fédéral sur les questions pour lesquelles il a un intérêt particulier. Il y a, par exemple, les corridors ferroviaires et l'acheminement des marchandises; c'est un aspect très important pour l'acheminement du fret et des passagers. Je dirai donc que le gouvernement fédéral devrait être présent à la table pour certains volets.

M. Jeff Watson: Bien, mais vous ne voulez pas que le gouvernement fédéral décide des projets à financer parce que vous voulez avoir les coudées franches pour choisir. Vous voulez que la décision revienne à un ordre de gouvernement différent. Si vous me permettez d'aller plus loin, vous avez indiqué qu'il faudrait choisir les projets dans les secteurs les plus peuplés. Je ne suis pas en désaccord avec ça.

Tout cela va dans le sens de ce que pensent mes collègues, de ce côté-ci de la table, que cela concerne les paliers régional, municipal et provincial. Au bout du compte, tout ce qu'on demande au gouvernement fédéral, c'est de mettre la main à la poche, beaucoup plus que par le passé et de façon soutenue dans le temps à condition qu'il laisse tous les autres prendre leurs décisions, s'occuper de toute la planification et faire leurs petites affaires dans les limites de leur compétence. C'est tout ce que je retiens de ce qui a été dit jusqu'ici.

Essayez de me convaincre que j'ai tort. Je suis en quête d'un argument qui pourrait véritablement me convaincre que le gouvernement fédéral doit élaborer une stratégie nationale de transport en commun. Je me suis débattu avec une pléthore de témoins pour essayer de savoir quels pourraient être la responsabilité et le rôle du gouvernement fédéral. Je pense que vous illustrez parfaitement ce que le gouvernement de l'Ontario doit faire pour les transports en commun qui relèvent de sa compétence, c'est-à-dire de créer quelque chose, de s'occuper de toute la coordination, de toute la planification... Évidemment, c'est à lui que revient la part du lion du financement, puisque c'est de sa compétence, et que les municipalités ont des limitations.

Au bout du compte, tout le monde veut mettre la main sur une nouvelle source de financement qui ne contraigne pas le gouvernement provincial à modifier ses priorités en matière de dépenses, à lever des impôts ou à inviter les municipalités à lever, à leur niveau, des impôts différents du traditionnel impôt foncier. Voilà ce que j'entends: si l'on peut puiser dans une autre source d'argent des contribuables qui n'aurait pas encore été attribuée et que cette source soit le gouvernement fédéral, alors, allons-y. Suis-je trop cynique?

M. Bruce McCuaig: On pourrait reformuler votre question ainsi: qu'est-ce que le gouvernement fédéral peut retirer de tout ça? Pourquoi le...

M. Jeff Watson: Non, non, ce n'est pas la question que j'ai posée. Vous pourriez essayer de me vendre cette idée pour ce qu'elle vaut sur le plan de l'économie du Canada et d'autres aspects. Le transport en commun n'est pas de compétence fédérale et le seul rôle que tous les témoins qui se sont succédé nous ont demandé d'assumer dans ce dossier, c'est de permettre aux autres de prendre leurs décisions — de faire tout ce qu'ils veulent — et en échange de verser encore plus d'argent que nous le faisons actuellement. C'est essentiellement ce que j'entends.

M. Bruce McCuaig: Je dirais d'abord, en ce qui concerne le gain que le gouvernement fédéral pourrait tirer d'une telle participation, qu'il s'agit d'une question de positionnement de l'économie afin que le pays prospère dans l'avenir. Voilà ce que le gouvernement fédéral peut y trouver.

Quant au rôle qui incomberait au gouvernement fédéral dans ce processus, il est vrai que ce rôle de financier est important dans le cas des investissements en capital. Je ne sais pas ce que vous ont déclaré les témoins qui m'ont précédé, mais quand on songe aux programmes à coûts partagés auxquels participaient les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, on se rend compte que les résultats sont loin d'être parfaits. Il faut beaucoup de temps: il est impossible de jouer entre les différents mandats des gouvernements en place et les différentes durées de mandat des uns et des autres pour permettre une prise de décisions efficace.

Ainsi, certains des principes que j'ai énoncés sont destinés à favoriser l'efficacité dans la façon dont nous construirons les futures infrastructures qui sont importantes pour ces régions.

• (1635)

M. Jeff Watson: Mon temps est-il épuisé?

Le président: Il vous reste 20 secondes.

M. Jeff Watson: C'est bien.

Donc, nous sommes l'associé passif qui signe les chèques, c'est tout.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Cash.

Bienvenue à notre comité.

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): C'est un plaisir d'être ici, monsieur le président, et je vous remercie.

Je suis heureux de voir nos amis de Metrolinx.

Pour commencer, nous savons que la RGT perd environ 6 millions de dollars par an à cause d'une perte nette de productivité due à une saturation du réseau routier. C'est un grave problème économique, préoccupant pour la région. Le gouvernement fédéral aussi devrait s'en préoccuper, parce que s'il ne s'intéresse pas à l'économie, alors il ne fait pas son travail.

Parlez-nous un peu de cette saturation des réseaux et des coûts économiques que cela représente, parce qu'il arrive trop souvent que nos amis, de l'autre côté de la table, se limitent aux coûts initiaux. Ils ne veulent pas réfléchir aux coûts à long terme. Si l'on part de ce manque à gagner de 6 milliards de dollars à cause d'une perte de productivité, c'est autant de recettes qui passent sous le nez du gouvernement fédéral.

Parlez-nous un peu des conséquences de la saturation du réseau routier pour l'économie. Quel est le problème et pourquoi est-il à ce point important que les Canadiens comprennent qu'il faut faciliter les déplacements des particuliers?

M. Bruce McCuaig: Merci de votre question.

Je dirais que dans une perspective économique, cela comporte fondamentalement deux aspects.

Le premier, c'est l'importance de transporter les biens et les services. Dans mes remarques, j'ai dit que la région de Toronto est comme un entonnoir dans lequel s'engouffre l'économie du centre et de l'est du Canada avant d'entrer aux États-Unis.

Qu'il s'agisse du rail ou de la route, les conséquences de la congestion dans des endroits comme Montréal ou Toronto et des problèmes aux échangeurs de la 401 et de la 400 empêchent Oshawa d'assurer la livraison juste-à-temps des marchandises. Je dirais donc, en premier, que cela a un effet immédiat sur la productivité de nos échanges.

En ce qui concerne la qualité de vie, ce qui, me semble-t-il, est également un aspect important des grandes villes, puisque cela touche des millions de nos concitoyens, l'impact sur la productivité du temps qui n'est pas consacré au travail — ou du temps qui n'est pas passé avec sa famille — est également considérable. Avec une durée moyenne de 82 minutes par jour pour se déplacer, nous sommes dans une situation pire encore que celle de Los Angeles, de New York et de Chicago. Je ne pense pas que nous voulions que nos villes soient connues pour cette raison.

Quand nous faisons des enquêtes par le biais du Toronto Board of Trade auprès des entreprises locales et internationales sur ce qu'elles considèrent comme les avantages et les inconvénients de s'installer dans la région de Toronto, le transport est toujours cité comme l'un des principaux problèmes. On disait auparavant que la région de Toronto était « la ville qui travaille », la ville qui avait un réseau de transport efficace. À Metrolinx, notre objectif dans les prochaines années est d'essayer de retrouver cette réputation afin que le transport soit une des raisons pour lesquelles on viendrait dans notre région et que ça ne soit plus un obstacle. Pour le moment, c'est un obstacle.

M. Andrew Cash: Merci.

Comme vous le savez probablement, on construit en ce moment plus de tours d'habitation — de 12 étages et plus — à Toronto que dans toute autre ville en Amérique du Nord. Ces gens vont devoir se déplacer, et pourtant, quand on parle de coordination, le grand projet ... Je veux dire, nous avons financé Transit City, mais le projet a disparu, et nous avons une ligne Crosstown qui va desservir un dixième de ce que Transit City aurait desservi, et maintenant nous allons avoir cet afflux massif de nouveaux usagers.

Je vous ai écouté très attentivement et encore une fois, pour certains des députés d'en face qui pourraient avoir une vue optimiste du système parfait de la RGT, vous savez que c'est une situation très compliquée et qu'il y a eu des difficultés.

Mais je voulais parler de la transparence. Vous avez dit que, pendant deux ans, Metrolinx a fait un travail formidable et qu'à cette époque, des élus locaux siégeaient au conseil d'administration. Ils sont tous partis, or bon nombre d'entre eux avaient une connaissance particulière en matière de transport en commun. Je me demande s'il existe une corrélation entre la perte du train léger sur rail à Toronto et le fait que des élus dont la transparence faisait partie du mandat ne siègent plus au conseil d'administration de Metrolinx.

• (1640)

M. Bruce McCuaig: Je ne vois pas cette corrélation. Ce que je vois, en ce qui concerne les difficultés que nous avons eues à poursuivre les éléments du plan à Toronto, c'est l'élection d'un nouveau maire qui a des priorités différentes de celles de l'ancien.

Je ne pense pas qu'il soit important que le nouveau maire soit ou non membre de Metrolinx. Je pense que nous devons être à l'écoute de la collectivité. Je suppose que c'est l'un des défis que tous les organismes de transport doivent relever dans l'ensemble du pays : il faut s'adapter aux mandats des personnes qui sont élues. Il faut donc parfois modifier nos plans à court et à moyen terme.

Le président: Je dois vous arrêter ici.

Monsieur Merrifield.

L'hon. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC): En tant que nouveau membre, je trouve cela très intéressant. C'est une sorte de voyage dans le temps à l'époque du dernier gouvernement, mais le transport est un sujet qui m'est cher et qui m'intéresse.

S'agissant de chemins de fer, je sais un peu comment déplacer des personnes et des trains, puisque j'ai été ministre responsable de VIA, et je sais que si on veut économiser, on cesse de miser sur le train qui n'est généralement pas rentable.

La question à ce sujet... et je pense que personne ne s'oppose à ce que nous fassions le maximum pour transporter les gens par le train, c'est certes efficace Comme l'intervenant précédent, M. Cash, l'a suggéré, l'amélioration du PIB et le développement des collectivités, en particulier dans les zones à forte densité comme Toronto, est absolument essentielle.

Ma première question porte sur les 15 milliards de dollars de la première phase, soit 14 milliards de dollars de la province et 1 milliard de dollars du gouvernement fédéral et des municipalités. Combien de ce montant d'un milliard provenait du gouvernement fédéral?

M. Bruce McCuaig: C'est environ 14 milliards de dollars du gouvernement provincial et environ un milliard des municipalités et du gouvernement fédéral.

L'hon. Rob Merrifield: À combien s'élevait le montant fédéral?

M. Bruce McCuaig: Je pense que c'était 1,1 milliard.

L'hon. Rob Merrifield: D'accord. Et votre municipalité a donné combien, dans ce cas?

M. Bruce McCuaig: Je crois que c'était 1,4 milliard de dollars.

L'hon. Rob Merrifield: Savez-vous si on a utilisé la taxe sur l'essence pour ce financement?

M. Bruce McCuaig: La taxe sur l'essence a largement permis d'investir dans l'infrastructure locale. Je pense que les municipalités utilisent leur taxe sur l'essence à différentes fins; une partie a servi aux transports en commun, une partie aux routes et une partie à d'autres infrastructures.

À Toronto, la taxe sur l'essence a surtout été utilisée pour les transports en commun. Quant à savoir si ces fonds vont directement à un projet de rocade ou à d'autres projets envisagés par la Toronto Transit Commission, je n'ai pas ce genre de détail sur l'utilisation des fonds.

• (1645)

L'hon. Rob Merrifield: Je suppose qu'une importante partie des fonds fédéraux va à la municipalité.

Cela m'amène à la question du sondage que vous avez réalisé — et que je trouve intéressant — qui montre que la mobilité est la principale préoccupation, plus que l'enseignement et les soins de santé, du moins, jusqu'à ce qu'on retire l'éducation et les soins de santé car soudain ça change.... Néanmoins, cette enquête est tout à fait valable.

La question, lorsqu'on pense stratégie à long terme — et il s'agit bien d'une stratégie à long terme dans les transports en commun — dans votre sondage, avez-vous demandé, s'il s'agissait de la principale préoccupation, si elle était suffisamment cruciale pour la soutenir financièrement?

M. Bruce McCuaig: Ce que nous a appris notre recherche, c'est que, comme on peut s'y attendre, les gens sont réticents à donner de l'argent supplémentaire à n'importe quel palier de gouvernement. Mais on voit aussi que cela diffère selon le mode de perception des recettes et la façon dont elles sont dépensées.

Par exemple, si vous posez la question suivante : « Êtes-vous favorable à des revenus supplémentaires en général...? », la réponse est non, mais si cet argent est consacré au transport et aux transports en commun, les réponses sont nettement plus positives. Il semble que si les gens savent plus précisément où l'argent est investi, ils y sont plus favorables.

L'hon. Rob Merrifield: D'accord.

Prenons votre liaison entre l'aéroport et le centre-ville de Toronto. Cette liaison représente un énorme avantage sur le plan économique. Je ne sais pas comment cela fonctionnerait. Je suis sûr que vous le savez. Mais est-ce que vous imposeriez une taxe sur les véhicules qui circulent en ville pour réduire les embouteillages et utiliser cette taxe pour créer la liaison vers le rail? Cela serait-il acceptable? Avez-vous fait des recherches ou des sondages indiquant que les gens seraient ouverts à ce genre de proposition?

M. Bruce McCuaig: Nous n'avons pas mené de recherche sur cette question en particulier. Le lien air-rail est un service original, car il ne s'agit pas d'un service de navette qui vous amène de la maison au travail et vice-versa. C'est davantage un service de qualité supérieure qui permet aux gens de se rendre à l'aéroport plutôt que de donner 50 \$ à un taxi.

Nous avons d'ailleurs pour mandat de recouvrer tous nos coûts d'exploitation — et nous l'espérons, une partie de nos coûts en immobilisations — grâce aux titres de transport, ce qui est très différent du service de transport en commun typique. Il s'agit plutôt d'un modèle fondé sur le recouvrement des coûts.

L'hon. Rob Merrifield: Vous avez parlé d'utiliser l'électricité plutôt que le diesel sur cette route. Va-t-on utiliser l'électricité?

M. Bruce McCuaig: Nous allons lancer le service en 2015 avec des locomotives au diesel de niveau 4. Il s'agit de la plus grande qualité de contrôle des émissions. Nous sommes en train d'étudier la possibilité d'électrifier ce service ultérieurement.

Le président: Je dois vous interrompre.

L'hon. Rob Merrifield: Puis-je en poser seulement une autre...?

Le président: Je vais donner la parole à Mme Moran, mais je sais qu'elle est impatiente de donner de son temps à M. Cash.

Vous avez cinq minutes.

M. Andrew Cash: Merci. Je vais partager mon temps impatiemment gagné avec mon collègue M. Sullivan.

C'est donc une stratégie nationale de transport en commun et j'aurais voulu que vous parliez de son importance à ce titre. Nous savons qu'il y a une certaine part de transport en commun privé dans la région, mais c'est là une stratégie nationale de transport en commun. Nous pensons que c'est un point central et extrêmement important, et je voulais connaître votre opinion sur l'aspect public.

M. Bruce McCuaig: Lorsque je pense aux transports en commun, je pense à la prestation d'un service abordable, confortable, fréquent, sûr et ainsi de suite. Je pense au réseau GO. Notre réseau GO est en fait exploité pour nous par une entreprise privée.

Nous avons utilisé différents modèles que nous devons continuer d'étudier pour trouver le bon équilibre. Je ne dirais pas qu'un modèle privé serait la meilleure solution dans tous les cas — ce n'est pas du tout ce que je pense — mais je ne dirais pas non plus qu'un modèle purement public traditionnel serait la meilleure solution dans tous les cas. Je pense que chaque situation doit être évaluée pour déterminer le modèle qui convient et qui offre la plus grande efficacité pour le public.

Je vois la possibilité d'un ensemble de modèles. C'est ce que Metrolinx étudie depuis sa création. Avec le réseau GO, nous avons utilisé d'autres modèles pendant des années. Je ne crois pas que les gens qui assurent ce service soient différents de ceux qu'emploie Metrolinx.

M. Andrew Cash: On pourrait dire qu'à Toronto le développement des transports en commun est quelque peu chaotique et dispersé en ce sens que nous avons besoin de plus de transport en commun. Mais à Toronto même, la commission ne peut se permettre d'exploiter le système tel qu'il existe actuellement. Il nous faut donc plus, mais nous ne pouvons nous permettre ce que nous avons maintenant.

Cette stratégie nationale de transport en commun cherche à régler cette question, et je voulais que vous nous parliez de l'importance d'une enveloppe financière stable et prévisible pour l'exploitation des transports en commun.

● (1650)

M. Bruce McCuaig: Merci.

J'ai réfléchi aux questions de M. Watson sur le fait d'être plus qu'un associé passif. Je pense que l'une des choses que nous demanderions au gouvernement fédéral dans le cadre d'une stratégie nationale de transport en commun c'est d'encourager la qualité, les normes, l'innovation et la recherche et développement et de favoriser un processus décisionnel fondé sur les faits pour être sûr d'obtenir finalement des projets de qualité.

Je pense que ce sont tous les aspects qu'une stratégie nationale de transport en commun peut intégrer pour améliorer notre gestion et notre prestation des services de transport en commun. Ce sont des outils vraiment très utiles qu'un partenaire fédéral peut nous apporter pour nous aider à améliorer la situation et l'expérience des personnes qui dépendent de ce type de transport.

M. Andrew Cash: Merci.

Si j'ai le temps pour une autre question, j'aimerais la laisser à mon collègue.

Le président: Vous avez 40 secondes, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Pour ce qui est des infrastructures et de l'exploitation, on nous a dit notamment que certaines municipalités — et certaines municipalités rurales — ont du mal à trouver les fonds pour construire les infrastructures pour commencer et qu'elles cherchent d'autres partenaires, provinciaux et fédéral, pour les aider.

Mais en ce qui concerne l'exploitation, on ne semble pas se tourner vers le partenaire fédéral. Est-ce plus ou moins ce qui se passe?

M. Bruce McCuaig: Je dirais que c'est assez exact.

Il faut, je pense, les différents ordres de gouvernement déploient des efforts concertés en ce qui concerne le bon état de marche et l'expansion du service et je pense qu'on devrait attendre des exploitants des transports en commun et des municipalités ou des autorités régionales qui en sont responsables qu'ils les exploitent de façon efficace à même leurs propres sources de revenus.

J'estime que, dans le cadre d'une stratégie nationale de transport en commun, on devrait demander à tous les paliers de gouvernement de contribuer aux immobilisations, mais ne pas nécessairement demander au gouvernement fédéral de contribuer à l'exploitation.

Le président: Merci.

Monsieur Toet.

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

Merci à nos témoins d'aujourd'hui.

J'ai deux questions. Je vais commencer par une question plutôt anodine, mais qui m'intéresse. Dans votre présentation, vous avez dit que vous êtes à deux kilomètres de 75 p. 100 des résidents. Je suppose que ce n'est pas un chiffre arbitraire et que ces deux kilomètres ont leur importance. Pouvez-vous nous donner une explication?

M. Bruce McCuaig: Oui, absolument. C'est en rapport avec l'accessibilité du public aux transports en commun.

La recherche montre que plus un client est éloigné d'un transport en commun, moins il sera susceptible de se déplacer à pied, à bicyclette ou en voiture jusqu'à la station, selon le cas. Au-delà de deux kilomètres, on est hors de la limite. Nous avons fixé cet objectif pour 75 p. 100 de la population en reconnaissant que cela voudrait dire qu'une plus grande proportion se situerait dans un rayon d'un kilomètre et ainsi de suite. Mais c'est là l'explication des deux kilomètres.

M. Lawrence Toet: Vous dites que c'est hors de la limite. Avez-vous des statistiques sur le pourcentage de la population située à cette limite qui utiliserait effectivement le service?

M. Bruce McCuaig: Absolument. Vous vous rappelez qu'un des autres objectifs consistait à doubler la part des transports en commun pour que les objectifs se complètent. Pour en arriver à un doublement de la part modale des transports en commun, il faut que ces derniers soient plus proches et plus accessibles, et vice-versa, de sorte qu'ils soient interconnectés et reliés et se complètent pour atteindre l'objectif global.

M. Lawrence Toet: Mais lorsqu'on arrive à cette limite extérieure, à la limite des deux kilomètres : combien de gens vont en tirer avantage?

M. Bruce McCuaig: Je ne connais pas les chiffres. Cela dépend des quartiers. Dans les quartiers à forte densité de population à Toronto même, les gens vont probablement se rendre jusqu'aux transports en commun, mais dans un endroit de faible densité — dans un contexte rural, par exemple — les gens seront moins susceptibles de se rendre jusqu'aux transports en commun. Cela dépend également de la structure urbaine de la région.

M. Lawrence Toet: Je voulais également aborder la question de la solution régionale — vous en avez parlé plusieurs fois dans votre exposé — et de la nécessité de solutions régionales. Dans ce contexte général, je reviens un instant sur les questions de M. Watson. Il me semble que vous souhaitez que l'aspect de la planification continue d'être assumé par les gouvernements régionaux et que le gouvernement fédéral n'y participe pas.

M. Bruce McCuaig: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que le gouvernement fédéral établisse le plan pour la région. Cela ne veut pas dire que le gouvernement fédéral ne devrait pas participer à l'élaboration du plan. Lorsque nous avons travaillé au grand projet, nous avons collaboré avec le gouvernement fédéral pour obtenir des

suggestions de différents ministères et pour nous assurer de connaître leurs priorités et agir en conséquence.

Pour revenir sur ce que j'ai dit tout à l'heure, au lieu que le gouvernement fédéral exerce un contrôle direct sur des éléments particuliers des projets, je pense que c'est plutôt une question de normes. Comment les décisions sont-elles prises? Quel est le cadre de responsabilisation auquel nous pouvons nous attendre? Quels sont les résultats dont nous allons vous tenir responsables et sur lesquels vous devrez rendre compte? Voilà en somme ce que serait le rôle du gouvernement fédéral.

Je pense également que c'est un sujet sur lequel cette étude devrait se pencher plus précisément.

• (1655)

M. Lawrence Toet: Vous avez parlé du corridor entre l'aéroport et le centre-ville. Dans ce contexte, vous avez parlé de la solution de qualité supérieure que Metrolinx apporte. Je me pose des questions. Vous dites que vous avez une solution de qualité supérieure, et je suppose que vous parlez de tous les aspects, y compris la sécurité et toutes les autres normes. Et pourtant, vous voulez que le gouvernement fédéral fixe ces normes pour vous. Je suis perplexé: d'un côté, vous dites oui et de l'autre, vous dites que nous devons fixer les normes.

M. Bruce McCuaig: Eh bien je pense qu'il n'est pas inutile d'avoir des normes nationales, une approche nationale à l'égard de l'innovation, et une approche nationale à l'égard de l'amélioration de la qualité du service. Je pense que c'est important. Peu importe où vous vivez dans notre pays, je pense que l'on est en droit de s'attendre à une certaine accessibilité et mobilité dans nos collectivités. Je pense que l'on peut considérer que c'est une attente commune à toutes les régions du Canada.

Je suis en outre persuadé que nous n'atteindrons pas nos objectifs de transport en l'absence d'un partenariat solide avec tous les ordres de gouvernement. Je ne pense pas qu'un seul palier de gouvernement puisse financer les types de solutions que nous devons trouver. Cela nécessite un partenariat entre les trois paliers.

M. Lawrence Toet: J'ai une dernière question. Je voulais revenir sur les questions de M. Coderre concernant la protection des municipalités dans le cadre de la structure de votre plan. Vous avez parlé d'une municipalité en particulier à cet égard, mais que se passe-t-il maintenant...? Comme les priorités sont-elles établies en ce moment entre les différentes municipalités? La municipalité A veut que son projet passe en premier, la municipalité B veut que ce soit le sien et la municipalité C la même chose: comment faites-vous?

M. Bruce McCuaig: C'est une très bonne question. C'est un processus difficile, comme vous pouvez l'imaginer.

Nous avons procédé en trois étapes. Premièrement, nous avons étudié ce que faisaient d'autres pays, quelles étaient leurs priorités et nous avons essayé de voir quelles étaient les pratiques exemplaires. Ensuite, nous avons montré aux municipalités notre méthode et leur avons demandé si elles avaient des conseils, des commentaires ou des préoccupations concernant la façon dont nous allions entamer ce processus. Troisièmement, nous leur avons demandé si nous pouvions avoir toutes leurs suggestions sur leurs projets avant de leur dire: « Convenons qu'il s'agit des bonnes suggestions de sorte que lorsqu'elles seront intégrées au processus décisionnel, nous pourrions convenir que toutes les suggestions sont bien celles que l'on a acceptées au départ ».

La dernière étape, celle qui nous reste à faire, est de leur dire ceci, « Voici les résultats, voici ce qui est prévu pour notre prochaine série de projets dans la région de Toronto au cours de six à quinze prochaines années et voici les solutions qui nous semblent prioritaires ».

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Monsieur le président, je tiens simplement à dire que d'après les déclarations des députés du gouvernement à la Chambre, il est évident qu'ils ne vont pas soutenir ce projet de loi, quelles que soient les questions que nous posons ici; toutefois, je ne pense pas que leurs électeurs seraient nécessairement d'accord avec eux.

J'ai une seule question simple pour M. McCuaig avant de continuer : est-ce que Metrolinx offre un service le dimanche?

• (1700)

M. Bruce McCuaig: Pour le réseau GO en particulier?

M. Jamie Nicholls: En général : offrez-vous un service le dimanche?

M. Bruce McCuaig: Oui.

M. Jamie Nicholls: Oui. Eh bien, je suis sûr que les habitants de Penticton, en Colombie-Britannique seraient ravis d'avoir un service le dimanche. En ce moment, ils n'ont ce service que sur une ligne.

Je pense que les avantages d'une stratégie de transport en commun seraient, comme vous l'avez dit, de partager les pratiques exemplaires en matière d'innovation ainsi que des normes rigoureuses dans l'ensemble du pays, que ce soit un grand ou un petit centre. Avec un plan d'investissement permanent et un mécanisme de financement fédéral, en travaillant avec tous les ordres de gouvernement et en définissant des mesures de responsabilisation, toutes les régions du Canada auraient les mêmes avantages dont bénéficie Metrolinx grâce aux partenariats qu'elle a établis et elles profiteraient des connaissances de Metrolinx.

Je prends l'exemple d'une autre ville, Cochrane, en Alberta, qui est le deuxième centre dont la croissance est la plus rapide au pays. La ville veut un service d'autobus express vers Calgary. Le maire Truper McBride a déclaré qu'il y a beaucoup de travail à faire tant sur les aspects fonctionnels qu'économiques des transports en commun. Il a ajouté: « Les villes dynamiques s'appuient sur un réseau de transport en commun solide et dynamique qui, dans tous les cas, est [payé], en partie, par des paliers de gouvernement supérieurs ». Il a déclaré: « Cochrane pose des défis en matière de transports en commun en raison de ce que j'appellerais une mauvaise planification passée qui a conduit à cette ville tout en longueur où les transports en commun ne fonctionnent pas très bien parce qu'on retourne en arrière... ».

Si nous avons une stratégie nationale de transport en commun, pensez-vous que Metrolinx serait en mesure de partager ses connaissances sur la planification des transports en commun avec le reste du pays et d'autres organismes du pays?

M. Bruce McCuaig: Absolument: il est très important de faire part de ce que l'on a appris et également ce que nous avons appris des autres. Je pense qu'un des aspects importants du secteur des transports c'est d'apprendre des réussites — et parfois des échecs — des autres.

M. Jamie Nicholls: J'ai une dernière question. Les tarifs des transports en commun dans le sud de Winnipeg sont en train d'augmenter. En l'absence de financement dédié aux transports en commun, on constate souvent que le fardeau est répercuté sur les usagers dans ces centres. Sans un financement dédié, la hausse des tarifs n'est-elle pas le seul moyen qu'une société de transport en commun peut utiliser pour obtenir les fonds dont elle a besoins?

M. Bruce McCuaig: Normalement, les tarifs des transports en commun servent presque exclusivement à assumer les coûts d'exploitation. Les organismes de transport en commun se tournent vers d'autres paliers de gouvernement pour une contribution au capital, de sorte qu'en général, les titres de transport couvrent les coûts d'exploitation.

M. Jamie Nicholls: Pour les personnes à faible revenu qui n'ont pas de choix — qui n'ont pas de voiture ni un autre mode de transport — ne pensez-vous pas que la hausse des tarifs conduit à une diminution de la fréquentation ou, tout au moins, fait un trou dans leur budget alors même qu'elles vivent des situations financières difficiles?

M. Bruce McCuaig: Oui. Il est important d'avoir des réseaux de transport abordables pour les différents groupes des collectivités. Il est bien évident que c'est un élément dont Metrolinx et tous les autres organismes de transport en commun tiennent compte au moment d'établir leurs structures de coût.

M. Jamie Nicholls: Metrolinx conviendrait-elle que l'adoption d'une stratégie de transport en commun permettrait au pays de planifier des initiatives, par exemple, la subvention des cartes d'autobus et d'autres choses de ce genre? Pensez-vous que ce type de planification est possible avec d'autres organismes de transport en commun dans l'ensemble du pays pour parler, par exemple, du BC Transit U-Pass ou d'autres initiatives d'autres sociétés de transport en commun?

M. Bruce McCuaig: C'est une bonne façon de réunir tous les ordres de gouvernement pour parler des initiatives susceptibles de rendre les transports en commun plus attirants. Je pense que c'est un élément important de toute rencontre où les différents ordres de gouvernement se réunissent pour parler d'un sujet précis.

• (1705)

Le président: Merci.

Monsieur Richards.

M. Blake Richards: Merci beaucoup.

Cette journée a été très enrichissante, et je vous remercie de votre présence.

Certaines de mes questions ont déjà été abordées en partie, mais cela laisse encore quelques points un peu flous sur lesquels j'aimerais quelques éclaircissements.

Metrolinx, si je comprends bien, est affiliée au gouvernement de l'Ontario. De quel ministère relevez-vous?

M. Bruce McCuaig: Nous sommes une société d'État provinciale. Mon conseil d'administration relève du ministre des Transports de l'Ontario.

M. Blake Richards: D'accord, vous êtes une société d'État provinciale. Comment les municipalités participent-elles à sa gouvernance? Elles doivent participer d'une façon ou d'une autre.

Vous devez travailler avec elles à la planification. Vous en avez déjà parlé un peu, mais je ne suis toujours pas sûr de la façon dont vous procédez. Y a-t-il des représentants des différentes municipalités au conseil d'administration? Comment tout cela fonctionne-t-il exactement?

M. Bruce McCuaig: Actuellement, la province nomme au conseil d'administration des personnes qui ont à cœur l'intérêt public dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Nous n'avons pas de représentants municipaux comme tel.

Tous les jours, presque toutes les heures, nous sommes en contact avec les municipalités. Je vais vous donner un exemple. Dans la région de York, nous construisons une ligne d'autobus express. L'entité d'exécution est la région de York. C'est elle qui construit pour nous le service avec ses entrepreneurs partenaires. Nous possédons la ligne de transport et nous serons responsables de son exploitation, mais la région est notre agent d'exécution.

Nous avons ainsi toute sorte de modèles de partenariat dans le cadre desquels nous travaillons en très étroite collaboration avec les municipalités.

M. Blake Richards: Il existe donc différents modèles, mais dans certains cas, la municipalité est en fait responsable de l'exploitation. Vous avez créé l'infrastructure elle-même, qu'elle soit financée par la province.... Je suppose que dans certains cas, la municipalité contribue probablement au financement—

M. Bruce McCuaig: C'est exact.

M. Blake Richards: —et il y a dû y avoir également un financement au niveau fédéral, que ce soit au moyen de la taxe sur l'essence ou d'un autre moyen. Le secteur privé est-il présent lui aussi?

M. Bruce McCuaig: Selon les municipalités, la participation du secteur privé se situe à différents niveaux. La région de York offre ses services d'autobus en faisant appel à des entrepreneurs privés. J'ai dit que le réseau GO fait appel à des entrepreneurs privés pour assurer ses services de train. Metrolinx et les municipalités locales ont recours à différents modèles pour fournir leur service.

M. Blake Richards: Donc, finalement, la décision d'aller de l'avant avec un projet dépend des différentes priorités des municipalités. Vous avez différents participants, que ce soit le secteur privé dans certains cas ou la municipalité, bien entendu. Tout dépend en réalité des priorités de la municipalité.

Ce n'est donc pas le gouvernement fédéral, ni dans ce cas, le gouvernement provincial, et sûrement pas le NPD fédéral, qui va décider pour Cochrane, en Alberta, Penticton, en Colombie-Britannique, Winnipeg, au Manitoba ou Saint-Lazare, au Québec, par exemple. Il n'y a pas de palier supérieur de gouvernement qui tente de définir les priorités des différentes municipalités. Tout dépend des priorités des habitants et des municipalités en cause et des différents modèles que vous avez. Vous avez essayé un certain nombre de modèles, et c'est ce sur quoi vous vous fondez.

Est-il exact que les priorités sont définies en fonction des municipalités...?

M. Bruce McCuaig: Nous avons le plan de transport régional et le processus d'établissement des priorités dont j'ai déjà parlé. Nous avons des projets que le fédéral finance en partie et dans ce cas, nous concluons des accords de gouvernance avec le gouvernement fédéral.

Par exemple, dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, des comités où siègent des fonctionnaires fédéraux et des agents de Metrolinx s'occupent de projets comme le Mississauga Transitway, qui est un projet à coûts partagés. Dans certains cas, compte tenu du fonctionnement du Fonds Chantiers Canada, le ministère fédéral participe directement à ces projets.

M. Blake Richards: Oui, mais en fin de compte, chaque projet doit être étudié et des décisions doivent être prises au sujet du financement des opérations ou de l'infrastructure.

Mais les décisions doivent être prises en fonction des priorités des différentes régions et de ce qui leur convient le mieux. C'est ce que j'ai cru comprendre de ce que vous avez dit. Si l'on prend l'exemple du Canada, bien entendu, je veux entendre vos réflexions sur votre plan visant la région du Grand Toronto et de Hamilton, mais je n'imagine pas que vous puissiez suggérer que ce modèle pourrait être adapté dans des régions rurales du pays, par exemple.

Par exemple, dans ma circonscription, il y a une collectivité d'environ 43 000 habitants. Certains vont travailler à Calgary et utilisent des transports en commun qui ont été créés par la collectivité pour permettre aux gens de se rendre à Calgary pour y travailler. Une entreprise privée offre également un service.

En dehors de cette zone, j'ai une population d'environ 90 000 à 100 000 personnes, répartie sur plus de 27 localités. Si on fait le calcul, on obtient en moyenne 3 000 à 4 000 personnes en moyenne par localité. Il s'agit essentiellement d'une zone rurale, avec des fermes et de l'exploitation de pétrole et de gaz. Par conséquent, dans ce contexte les transports en commun ne seraient probablement pas une solution.

Vous avez un modèle qui semble marcher très bien pour la région du Grand Toronto et de Hamilton, mais estimez-vous que ce modèle pourrait nécessairement être reproduit dans tout le reste du pays?

● (1710)

M. Bruce McCuaig: Je pense que la situation dans les petites localités rurales et les petites villes est très différente de celle des grandes villes et des régions urbaines comme Toronto, Vancouver et Montréal. Je pense que la solution doit être adaptée à la collectivité.

Des villes comme Cochrane, en Ontario, si je peux prendre cet exemple, ont besoin de transports en commun. C'est une collectivité du Nord dispersée comportant certains éléments urbains et certains éléments ruraux, qui compte une population vieillissante, des groupes socioéconomiques différents, qui n'ont pas tous des automobiles privées, et des jeunes. Il existe toute sorte de raisons pour lesquelles, même dans de petites collectivités, on a besoin de trouver des solutions de transport.

L'important, je suppose, est d'adapter les solutions à la collectivité et de trouver la meilleure.

Le président: Je dois vous interrompre. Je vous remercie.

Compte tenu de l'heure, je vais permettre un autre tour de cinq minutes pour chaque parti.

Madame Morin, vous êtes la première.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je vais continuer la discussion sur les petites régions.

Au fond, vous recommandez qu'on attribue au secteur privé un rôle de collaboration avec le secteur public, en matière d'engagement. Comment entrevoyez-vous le rôle du gouvernement fédéral, en vue de s'assurer de desservir toutes les villes rurales? A-t-on besoin d'une stratégie à long terme? A-t-on besoin de s'assurer que tous les Canadiens ont accès au transport? Comment entrevoyez-vous le financement du gouvernement fédéral pour le transport dans les zones rurales?

[Traduction]

M. Bruce McCuaig: Madame Morin, vous êtes la première.

Il a quelques minutes, j'ai parlé de l'importance de la mobilité et du fait que différentes parties du pays ont des besoins différents à cet égard. Lorsqu'on regarde ce que font d'autres pays, on constate que l'accès rural est un des secteurs clés où le gouvernement national joue un rôle fondamental.

Aux États-Unis par exemple, on étudie actuellement au niveau national non seulement les questions de transport urbain, mais aussi les moyens d'assurer, par exemple, la sécurité des réseaux de transport en milieu rural. En cas de collisions et d'accidents sur nos routes rurales, comment faire pour intervenir le plus rapidement possible? De même, comment fait-on pour répondre aux besoins de mobilité des gens qui n'ont pas accès aux mêmes modes de transport que les autres?

Voilà des aspects — définir les normes de mobilité et d'accessibilité pour l'ensemble du pays — où le fédéral pourrait jouer un rôle dans une stratégie nationale de transport en commun.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Dans votre stratégie d'investissement, vous demandez un partage des responsabilités avec tous les paliers de gouvernement. Il ne s'agit pas seulement d'argent. Je crois que vous proposez, finalement, que le gouvernement fédéral harmonise la vision du transport en commun qu'ont les différents paliers de gouvernement et les organismes qui gravitent autour de cette question.

J'aimerais entendre vos commentaires à cet égard.

[Traduction]

M. Bruce McCuaig: Outre la stratégie d'investissement, nous avons deux autres éléments auxquels nous devons nous attaquer. D'abord d'autres outils pour produire des revenus qui nous aideraient à maintenir le niveau d'investissement nécessaire pour créer nos services de transport. Ensuite les moyens par lesquels tous les ordres de gouvernement peuvent appuyer les éléments de la mise en œuvre du plan de transport régional.

Le plan de transport régional, pour utiliser votre terme, serait l'outil qui permettrait cette harmonisation, c'est-à-dire que nous avons une vision générale de la façon dont nous voulons créer le système, et il existe des éléments dans les projets financés qui intéressent le gouvernement fédéral. D'autres projets pourraient ne pas l'intéresser autant. Cela pourrait être vrai également pour d'autres ordres de gouvernement selon les différents éléments.

Je pense que le rôle du plan de transport est d'établir l'ensemble des projets que nous voulons faire avancer et de présenter les priorités : comment établir un partenariat — auquel nous pouvons tous adhérer — pour fournir des services qui contribueront à notre économie et aideront des millions de gens à vivre dans nos collectivités?

• (1715)

Le président: Il vous reste quelques secondes si vous voulez les utiliser, monsieur Cash.

M. Andrew Cash: D'accord.

Merci de votre présence.

Je veux simplement revenir une dernière fois sur la question de l'électrification par rapport au diesel. Nous trouvons un peu bizarre — comme vous le savez maintenant — que la province dépenserait de l'argent ou que Metrolinx dépenserait de l'argent pour créer une liaison ferroviaire au diesel pour devoir dépenser encore plus tard pour l'électrifier. Cela ressemble à du gaspillage des fonds publics. Si le gouvernement fédéral établissait un cadre global pour une stratégie nationale de transport en commun, pourrions-nous éviter ce genre de double emploi?

M. Bruce McCuaig: Merci de la question.

Nous ne pensons pas faire du double emploi ou mal dépenser l'argent des contribuables. Nous estimons qu'il existe de très bonnes raisons pour vouloir mettre en place le plus rapidement possible le lien air-rail.

J'ai parlé des cinq millions de personnes qui se déplacent en voiture actuellement entre le centre de Toronto et l'aéroport Pearson.

Les Jeux panaméricains vont également avoir lieu bientôt. C'est un des seuls engagements en matière de transport figurant dans le dossier de candidature pour les Jeux panaméricains que les ordres de gouvernement ont approuvés en affirmant qu'il sera en service à temps pour les Jeux.

Il y a donc des avantages importants sur le plan du transport et des raisons importantes de gouvernance pour lesquelles nous devons exécuter ce projet.

Cela dit, nous devons voir quel sera le meilleur moyen de fournir nos services dans un contexte urbain comme la région du Grand Toronto et de Hamilton. Cela aura des implications non seulement pour le service ferroviaire du réseau GO et le lien air-rail, mais aussi pour VIA et pour les services de fret. Nous devons faire en sorte de créer une structure dans laquelle tous les différents usagers du même corridor peuvent coexister.

À Metrolinx, nous avons eu l'idée de ce que nous avons appelé « l'express rail », qui permet d'augmenter la fréquence des trains du réseau GO à toutes les cinq à dix minutes environ. Il n'est plus nécessaire d'avoir un horaire des trains, il suffit d'aller à la gare. Pour en arriver à ce niveau de service et au nombre de passagers que cela représentera, il faudra investir largement dans l'électrification.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

J'ai trois courtes questions.

Je suppose que vous avez des liens avec d'autres agences, comme la Société de transport de Montréal ou l'AMT, et que vous discutez entre vous. Quelles sont vos relations avec ces agences? Quelles sont vos relations avec la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des municipalités de l'Ontario? J'imagine que vous avez des liens précis et continus avec ces organismes relativement aux dossiers qui touchent le transport en commun.

[Traduction]

M. Bruce McCuaig: Tout à fait, et l'Association canadienne du transport urbain anime un forum. La majorité des 106 organismes de transport en commun du Canada en sont membres. Il offre une possibilité de dialogue.

Nous collaborons avec l'AMO, mais un peu moins avec la Fédération canadienne des municipalités car c'est un groupe national et c'est l'AMO qui assure la coordination avec la FCM.

Mais nous sommes régulièrement en contact également avec l'AMT à Montréal, TransLink à Vancouver et Toronto, car nous parlons avec ces trois centres des défis et des problèmes auxquels sont confrontés les réseaux de transport à Vancouver, à Montréal et à Toronto. Nous essayons d'entretenir le dialogue.

Cela n'empêche pas d'avoir à mieux structurer le dialogue avec tous les ordres de gouvernement et de faire des efforts concertés pour que se dialogue ait lieu, mais nous sommes en contact avec nos homologues dans tout le pays.

• (1720)

L'hon. Denis Coderre: En ce qui concerne les acquisitions, bien entendu, si on parle d'un investissement de plus de 16 milliards de dollars, cela ne comprend pas le rail et—

[Français]

les wagons?

[Traduction]

M. Bruce McCuaig: Si.

L'hon. Denis Coderre: Et vous êtes responsables? C'est vous qui le faites? Passez-vous par le gouvernement provincial ou est-ce par le biais de votre propre organisme que vous—

M. Bruce McCuaig: Certains de ces projets étaient des projets à coûts partagés. J'ai mentionné l'expansion de la ligne de métro de Spadina, par exemple. La TTC exécute ce projet.

Mais le réseau d'autobus rapides de la région de York, le train léger sur rail d'Eglinton Crosstown à Toronto, le lien air-rail vers l'aéroport Pearson et certaines parties du Mississauga Transitway sont tous réalisés directement par Metrolinx ou notre agent.

L'hon. Denis Coderre: Comment faites-vous pour éviter les collusions? Avez-vous un processus particulier? Avez-vous un inspecteur général ou un contrôleur? Comment procédez-vous?

M. Bruce McCuaig: Nous avons un certain nombre de mécanismes permettant d'exercer un contrôle et d'assurer la reddition de compte. Le premier est évidemment la nature concurrentielle du marché en général, et nous surveillons très étroitement le nombre de soumissions que nous recevons. Nous faisons nos propres estimations du coût des travaux avant d'aller plus loin et nous comparons les prix des appels d'offres avec les estimations. En cas d'écart — supérieur ou inférieur — nous en examinons les raisons.

Dans de nombreux cas, nous avons un commissaire à l'équité qui fait partie du processus d'acquisition et nous présente, ainsi qu'au conseil d'administration, un rapport indépendant sur la qualité du processus. Nous avons des vérificateurs internes et des vérificateurs indépendants qui viennent faire régulièrement des vérifications. Le vérificateur général provincial vient également nous voir périodiquement.

L'hon. Denis Coderre: En ce qui concerne les extras, vous vous assurez que ce n'est pas la stratégie pour les contrats...?

M. Bruce McCuaig: Pour les ordres de modification, ce genre de choses?

L'hon. Denis Coderre: Oui.

M. Bruce McCuaig: Oui. Dans le secteur de la construction — et tous ceux qui ont rénové une maison le savent — le prix final n'est pas toujours exactement le même que le prix original. Nous avons tous connu cette situation.

L'hon. Denis Coderre: Vous évitez donc le gouffre financier?

M. Bruce McCuaig: Oui, nous avons intégré des procédures en ce sens.

L'hon. Denis Coderre: J'ai une dernière question.

Ce qui coûte très cher également, c'est la TI — tous les systèmes, le WiFi et tout le reste. Comment gérez-vous cet aspect? Vous le faites avec PRESTO, non?

M. Bruce McCuaig: L'information et les technologies de l'information sont des domaines que nous devons étudier de façon plus concertée. Lorsqu'on cherche les domaines où l'on doit apporter des améliorations, l'information et les technologies de l'information en font partie.

Quant aux systèmes de transport intelligents, nous mettons en œuvre PRESTO bien entendu, et c'est une grande réussite, mais pour ce qui est de l'information à l'intention des voyageurs et des planificateurs de voyages multimodaux, de même que des lignes qui traversent les limites municipales, cela reste du domaine de la prospective, et ce sont là encore des secteurs où le gouvernement fédéral joue un rôle en élaborant des normes nationales qui sont ensuite appliquées au niveau provincial puis dans les municipalités et les régions.

L'hon. Denis Coderre: Pensez-vous — c'est ma dernière question — qu'une stratégie nationale de transport en commun devrait comprendre un processus de TI?

M. Bruce McCuaig: Absolument.

L'hon. Denis Coderre: Ce pourrait être le domaine sur lequel le gouvernement fédéral devrait exercer sa compétence. C'est une de ses responsabilités, non...?

M. Bruce McCuaig: Les systèmes de transport intelligents sont un élément essentiel. Que ce soit pour le transport en commun ou d'autres formes de transport, c'est un moyen fondamental de faire davantage avec les infrastructures que ce que nous avons fait jusqu'ici. Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer en fixant les normes.

Le président: Merci.

Je donne la parole à M. Watson pour notre dernière question.

L'hon. Denis Coderre: Cette question sur la compétence était pour vous, Jeff.

M. Jeff Watson: Grand merci à mon collègue, M. Coderre, pour sa suggestion.

Pour terminer, je veux simplement aborder rapidement deux questions. En ce qui concerne le financement, le gouvernement fédéral finance les transports en commun depuis plusieurs années dans le cadre d'un programme global, Chantiers Canada. Ce programme comportait plusieurs composantes et offrait une certaine flexibilité de sorte que les municipalités pouvaient choisir les projets et les priorités pour lesquels elles voulaient obtenir un financement, y compris les transports en commun.

Premièrement, lors des dernières élections, nous avons pris un engagement. Ce programme doit être remplacé en temps voulu. Des consultations seront organisées au cours des deux prochaines années au sujet ce plan infrastructurel à long terme. La question du financement des transports en commun devrait-elle faire partie de ce processus ou devrait-elle être étudiée séparément? Il s'agit du processus concernant l'obtention d'un financement.

Deuxièmement, le gouvernement devrait-il abandonner l'idée traditionnelle d'un programme global donnant une flexibilité et des choix aux municipalités pour établir un fonds spécial à long terme consacré uniquement aux transports en commun?

J'ai une autre question importante à laquelle j'aimerais revenir en dernière minute.

• (1725)

M. Bruce McCuaig: Je vais aller vite. Je vous laisserai le temps.

Oui, je suis au courant des consultations qui se tiendront au sujet du renouvellement ou du remplacement des programmes de Chantiers Canada. C'est évidemment un moyen qui permet aux municipalités et aux autorités régionales de dialoguer avec le gouvernement fédéral au sujet du financement futur des transports en commun. Nous avons déjà eu des discussions préliminaires avec des responsables du fédéral sur ce que pourrait être ce processus et nous y participerons.

S'agissant de la structure des programmes, je suis en faveur d'une approche à long terme distincte. Les programmes du Fonds Chantiers Canada—

M. Jeff Watson: Pour plus de précision, cela viendrait-il s'ajouter aux besoins de programmes d'infrastructure généraux des grandes municipalités, par exemple? Car il existe actuellement une composante municipale pour les infrastructures—

M. Bruce McCuaig: En effet.

M. Jeff Watson: —pour les grandes villes. Puis il y a une sorte de composante rurale. Vous voulez quelque chose qui vienne s'y ajouter.

M. Bruce McCuaig: Oui, je pense que dans le cadre des programmes éventuels du gouvernement fédéral, on devrait avoir une base à laquelle toutes les collectivités devraient avoir accès, et le financement par la taxe sur l'essence en serait un élément.

Il devrait probablement y avoir une sorte de volet spécial pour les villes moyennes et les grandes villes et un autre pour les régions. C'est ce que je pense, car des tranches de programmes de cinq ans ne

permettent pas une planification efficace d'infrastructures qui prennent 10 ou 12 ans à construire.

M. Jeff Watson: En réalité, Chantiers Canada était un programme de sept ans.

La viabilité des projets est-elle prise en compte par Metrolinx dans sa planification? Nous avons dit notamment ici que les coûts en capital des projets de transport en commun ne peuvent pas normalement être recouvrables. Le recouvrement des coûts d'exploitation varie. Dans certains cas, il est élevé, dans d'autres, il est limité.

Cette question peut-être posée de deux façons. On peut avoir un critère fondé sur le recouvrement des coûts qui permet de dire si le projet est viable et si l'on peut aller de l'avant. Ou on peut utiliser d'autres critères pour décider de choisir une priorité? J'essaye de savoir si on devrait avoir un critère permettant de savoir s'il s'agit d'un projet viable.

M. Bruce McCuaig: Nous utilisons les deux. Nous examinons chaque élément, chaque critère, pour en connaître l'intérêt — par exemple, le recouvrement des coûts — et voir ensuite comment il contribue à l'ensemble et où il se situe dans le projet.

M. Jeff Watson: Avez-vous des exemples de projets que vous aviez prévus, mais que vous avez abandonnés parce qu'ils n'allaient pas être viables sur le plan économique?

M. Bruce McCuaig: Nous faisons une analyse de rentabilisation de chaque projet qui est présenté et nous leur donnons une note. Certains ont une note positive de plus de 1, ce qui veut dire qu'ils sont parfaitement viables. D'autres ont une très faible valeur.

Nous présentons ces données au conseil d'administration et finalement à nos partenaires bailleurs de fonds et nous leur disons ceci : « Voici nos recommandations fondées sur toutes nos analyses des résultats attendus de ces projets ». Nous sommes connus pour être en mesure de donner suite, et tous nos partenaires appuient les recommandations que nous leur présentons.

• (1730)

M. Jeff Watson: Seriez-vous prêts à nous remettre les critères que vous utilisez pour prendre vos décisions sur les projets —

M. Bruce McCuaig: Bien sûr.

M. Jeff Watson: — ces critères d'évaluation?

M. Bruce McCuaig: Tout à fait. J'ai parlé du cadre d'établissement des priorités. Nous avons consulté nos municipalités partenaires à ce sujet. Je vous remettrai volontiers ces documents également.

Le président: Si vous pouviez les envoyer au greffier, nous les distribuerons aux députés.

Sur ce, je vais remercier nos invités de leur présence ici aujourd'hui. Ce fut certainement une réunion très enrichissante. Merci beaucoup.

M. Bruce McCuaig: Je vous remercie de votre temps.

Le président: Chers collègues, nous reprendrons lundi après le congé. Je vous souhaite une bonne fin de semaine à tous dans vos circonscriptions.

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>