



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

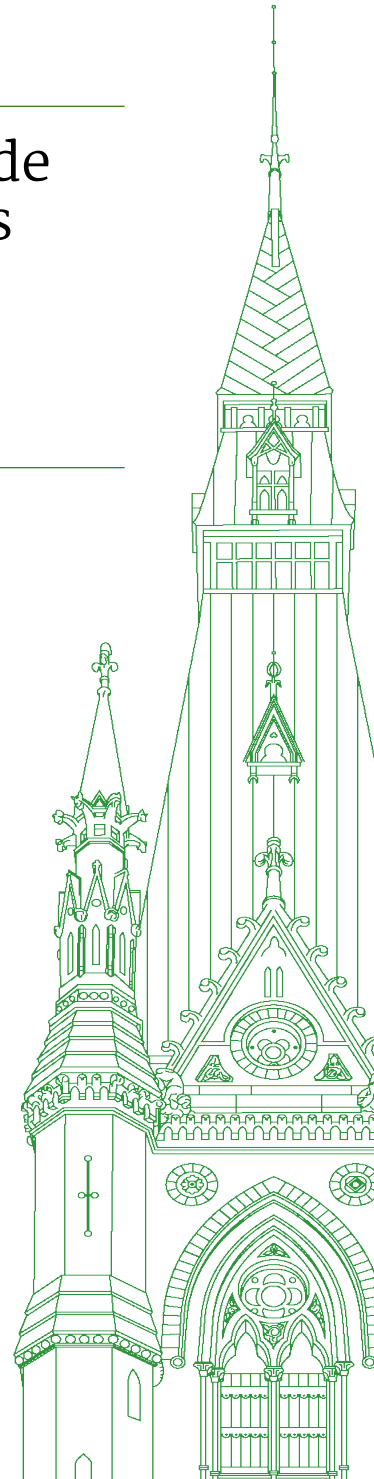
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 041

Le mercredi 23 novembre 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mercredi 23 novembre 2022

• (1630)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): J'ouvre maintenant la séance.

Bienvenue à la 41^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le comité le jeudi 3 février 2022, le Comité se réunit pour étudier le transport interurbain par autobus au Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Nous accueillons aujourd'hui Marco D'Angelo, président-directeur général de l'Association canadienne du transport urbain.

Nous recevons également Vince Accardi, le président de Motor Coach Canada.

Tracy MacPhee, vice-présidente, Chemins de fer passagers et autocars, de Ontario Northland, comparaitra par vidéoconférence.

Nous entendrons aussi Firat Uray, président de Rider Express.

Et enfin, Terence Johnson, président de Transport Action Canada, participera à la réunion par vidéoconférence.

Avant de commencer, je profite de l'occasion pour informer les membres du Comité que tous les témoins qui comparaissent aujourd'hui par vidéoconférence se sont prêtés aux tests audiovisuels requis. Encore une fois, je demande à nos interprètes de lever le pouce pour m'assurer que tout va bien. C'est parfait.

Nous allons maintenant entendre les observations préliminaires de nos témoins en commençant par Marco D'Angelo, pour cinq minutes.

La parole est à vous.

[Français]

M. Marco D'Angelo (président-directeur général, Association canadienne du transport urbain): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous et à toutes.

[Traduction]

Je suis ravi d'être ici.

Au nom de l'Association canadienne du transport urbain et de ses membres, je tiens à remercier le président et les membres du

Comité de m'avoir invité à parler des besoins des Canadiens en matière de déplacements.

Ici, à l'ACTU, nous représentons l'industrie du transport en commun, c'est-à-dire les organismes de transport en commun, les exploitants du secteur privé, les fabricants d'autobus et de véhicules, les fournisseurs de services de transport en commun sur demande, et plus encore.

Tout d'abord, j'aimerais remercier le gouvernement du Canada d'avoir travaillé en étroite collaboration avec les provinces et les municipalités pour assurer le fonctionnement du transport en commun pendant la pandémie. Le financement des opérations de transport en commun a été crucial pour nos travailleurs de première ligne pendant la pandémie et pour notre pays dont l'économie se remet sur pied de jour en jour.

À l'heure actuelle, nous voyons comment les provinces, les organismes de transport en commun municipaux et le secteur privé comblent les lacunes pour relier entre elles les collectivités canadiennes. Nous avons déjà des entreprises comme Transdev et d'autres qui entrent sur le marché interurbain.

BC Transit relie les régions rurales, par exemple, le long de la route 16, y compris de nombreuses communautés autochtones qui dépendent du transport abordable vers les centres économiques et industriels de la province.

Un autre exemple se trouve dans la région de Niagara, où, à compter du 1^{er} janvier, plusieurs réseaux locaux — Niagara Falls, Welland, St. Catharines, Fort Erie — fusionneront ou seront rattachés à la région de Niagara. Cela créera des liens vitaux entre les villes pour aider à stimuler la reprise économique et, bien sûr, le tourisme.

Je félicite la région de Niagara de son approche proactive et novatrice en matière de transport en commun régional.

De plus, l'ACTU appuie le projet de train à grande fréquence du gouvernement visant à améliorer les déplacements interurbains le long du corridor Québec-Windsor, l'une des régions les plus densément peuplées et économiquement productives du Canada.

• (1635)

[Français]

Il est très important pour l'Association canadienne du transport urbain, ou ACTU, d'appuyer le projet de train à grande fréquence du gouvernement, parce qu'il est important d'améliorer les déplacements entre Québec et Windsor.

[Traduction]

Les Canadiens des régions rurales et éloignées, qui travaillent dans les villes ou qui s'y rendent, ont besoin d'un service de transport en commun rentable et fiable. Nous sommes convaincus que nos membres peuvent répondre aux besoins des Canadiens en matière de transport interurbain pour soutenir la croissance, mais nous croyons que le gouvernement fédéral devrait appuyer l'innovation en matière de transport interurbain.

[Français]

Ces derniers mois, la fréquentation n'a cessé d'augmenter. En septembre, par exemple, nous en étions à 73 % des niveaux d'achalandage d'avant la pandémie. Les partenariats fédéraux-provinciaux ont aidé le transport collectif à ses heures les plus sombres. Cependant, ce travail n'est pas terminé.

[Traduction]

La plupart des organismes s'attendent à enregistrer un déficit d'exploitation au cours des prochaines semaines, à l'approche de la nouvelle année. Nos membres ne peuvent pas être forcés de réduire leurs services. Cela rendrait tout simplement hors de portée une reprise économique complète. Le transport durable et le transport en commun sont essentiels à la réouverture de notre économie.

Nous demandons au gouvernement de renouveler, en 2023, le soutien d'urgence au fonctionnement du transport en commun afin d'aider les réseaux de transport en commun à maintenir leurs niveaux de service. Nous encourageons le gouvernement à renouveler l'entente fédérale-provinciale sur le financement du transport en commun et du logement qui a été annoncée plus tôt cette année. Ensemble, nous pourrions maintenir les liens entre les Canadiens dans les régions rurales et les villes petites et grandes.

[Français]

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

J'ai hâte de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur D'Angelo, pour ces observations préliminaires.

Nous entendrons maintenant M. Accardi, de Motor Coach Canada.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Vince Accardi (président, Motor Coach Canada): Merci, monsieur le président et membres du Comité, d'avoir invité Motor Coach Canada, MCC, à témoigner devant vous au sujet des répercussions de la COVID-19 et de la réduction des services d'autobus sur les Canadiens et les collectivités partout au Canada.

MCC est une association nationale sans but lucratif représentant les exploitants d'autobus et voyageurs de partout au Canada. Nous défendons les intérêts des exploitants d'autobus qui fournissent des services réguliers, des services nolisés, des services de transport privé et des services touristiques, ainsi que ceux des voyageurs de partout dans notre grand pays.

Les voyages en autobus sont essentiels à la reprise économique du Canada. Nos exploitants offrent des modes de transport rentables, sécuritaires et respectueux de l'environnement. Cela comprend non seulement les lignes régulières, mais aussi le transport

d'équipes de sport amateur, de groupes de touristes, d'universités, de collèges, d'écoles, de groupes communautaires et de groupes d'ainés.

De plus, les membres de Motor Coach Canada fournissent aux Canadiens des services réguliers, essentiels et d'urgence. Par exemple, les exploitants d'autobus fournissent des services de transport aux collectivités qui ont besoin d'être évacuées, aux premiers intervenants et aux services d'urgence dans le secteur médical, ainsi qu'en cas d'inondations et de feux de forêt.

Nos membres sont principalement des petites et moyennes entreprises familiales qui oeuvrent dans ce secteur depuis des générations. Ces petites entreprises jouent un rôle essentiel en reliant nos villes et nos collectivités rurales partout au Canada. L'industrie du transport de passagers par autobus au Canada est une force importante de l'économie canadienne. Avant la pandémie, environ 1 032 entreprises généraient plus de 20 milliards de dollars en revenus d'exploitation et hors exploitation, et employaient plus de 118 000 équivalents temps plein.

Le réseau de transport terrestre du Canada est actuellement déconnecté, des milliers de routes et des centaines d'entreprises ont été perdues pendant la pandémie. Les fournisseurs de services ont eu du mal à redémarrer leurs entreprises. Les répercussions de la COVID-19 et le départ de Greyhound du Canada, après près d'un siècle de présence, ont eu des répercussions durables, en particulier dans les collectivités rurales qui comptaient sur les autobus pour les relier aux grandes villes.

Les Canadiens des collectivités urbaines et rurales méritent d'avoir accès à des transports abordables et respectueux de l'environnement. En raison de la pandémie de COVID-19, les Canadiens ont perdu la capacité de se déplacer d'un océan à l'autre en un seul billet par l'entremise d'un mode de transport abordable et durable sur le plan environnemental. Les exploitants d'autobus privés ne peuvent pas, dans un environnement post-COVID, redémarrer toutes leurs lignes régulières aussi rapidement qu'ils le voudraient. Les lignes interurbaines comme celles de Toronto à Montréal sont les premières à se rétablir. La vente de billets là où il y a une forte densité démographique présente moins de risques pour une entreprise privée dont c'est la seule source de revenus.

La grande majorité des exploitants ne sont pas subventionnés. Ces compagnies dépendent des tarifs qu'elles perçoivent uniquement sur la vente de leurs billets. Cela signifie que de nombreuses collectivités rurales et éloignées resteront probablement déconnectées, avec peu ou pas d'options de transport pour les années à venir. Les fournisseurs de services de transport financés par l'État ne peuvent pas reconnecter le Canada à eux seuls. Cela doit se faire en partenariat avec les exploitants privés.

L'économie touristique du Canada ne repose pas uniquement sur les compagnies aériennes, les services ferroviaires et le transport maritime. Partout au Canada, les entreprises privées d'autobus font partie du réseau de transport canadien et doivent contribuer à reconnecter notre grand pays.

Les fonds d'investissement dans le transport en commun du gouvernement du Canada ont aidé à bâtir des collectivités plus fortes, à lutter contre les changements climatiques et à créer de nouveaux emplois; toutefois, les fournisseurs de transport en commun du secteur privé du Canada ne reçoivent pas de soutien par l'entremise de la plupart des transferts fédéraux ou provinciaux en matière de transport. Souvent, ils ne sont pas admissibles à ces programmes ou subventions, et ils ne bénéficient pas non plus des remboursements de la TVH ou de la TPS sur le carburant.

En raison de cette lacune, les exploitants privés ont de la difficulté à jouer leur rôle essentiel, qui est de relier les collectivités et de desservir les Canadiens. Ils offrent des centaines de milliers de kilomètres de lignes non subventionnées et, dans bien des cas, le seul moyen de transport à destination et en provenance des localités et collectivités rurales.

● (1640)

L'accès au financement fédéral du transport en commun permettrait aux exploitants privés de rétablir plus rapidement le lien entre les collectivités rurales et urbaines, plus particulièrement dans les destinations où le transport en commun n'est pas viable ou disponible.

Le gouvernement fédéral a la responsabilité constitutionnelle de réglementer les exploitants d'autobus, mais en vertu de la Loi sur les transports routiers, il délègue ce pouvoir aux provinces. Cette lacune a généralement laissé les exploitants d'autobus sans soutien. Bien que le gouvernement fédéral ait demandé aux provinces de trouver des solutions pour aider à reconnecter le Canada, il peut prendre encore plus de mesures et faire preuve de plus de leadership pour le réaménagement des lignes d'autobus partout au Canada en actionnant quelques leviers.

Premièrement, nous recommandons...

Le président: Désolé, monsieur Accardi. Je vais devoir vous interrompre, car vous avez dépassé votre temps d'environ 40 secondes, mais je vous demande de nous soumettre vos observations, car elles seront prises en considération.

M. Vince Accardi: Nous avons soumis le texte de notre exposé et il est à la disposition du Comité.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Accardi.

Nous allons maintenant entendre Mme MacPhee, d'Ontario Northland.

Madame MacPhee, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Tracy MacPhee (vice-présidente, Chemins de fer passagers et autocars, Ontario Northland): Merci, monsieur le président et membres du Comité.

J'ai le plaisir de représenter Ontario Northland aujourd'hui pour vous faire part de nos expériences et de nos points de vue concernant le transport par autobus entre les villes rurales et urbaines de l'Ontario.

Ontario Northland est une société d'État relevant du ministère des Transports de l'Ontario. Nous sommes une agence qui existe depuis 120 ans et qui offre des services de transport ferroviaire de passagers, de marchandises, de remise à neuf et de réparation de matériel ferroviaire, ainsi que des services d'autobus. Nous tra-

vaillons fort pour maintenir nos relations de longue date avec les gens et les collectivités du Nord, et notre histoire commune nous aide à bien comprendre les besoins uniques des habitants du Nord.

Alors que le transport urbain cherche à régler les problèmes de congestion, à Ontario Northland, nous cherchons à régler les problèmes de connexion.

Au cours des 10 dernières années, nous avons transformé nos lignes et nos services d'autobus pour répondre aux besoins des passagers. Nous nous arrêtons à la porte des hôpitaux et des centres d'éducation, et nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires municipaux pour veiller à ce que les déplacements soient accessibles, abordables, fiables et, surtout, sécuritaires. Nous travaillons également avec d'autres fournisseurs — par exemple, VIA Rail — pour que les passagers qui voyagent à l'extérieur de la province puissent se rendre à destination sans problème.

Lorsque Greyhound Canada a quitté le Canada en 2020, nous avons élargi nos services dans le nord-ouest de l'Ontario et le Manitoba pour répondre aux besoins urgents des Canadiens en matière de transport. Nous continuons de faire appel à des intervenants et à des entreprises locales pour nous assurer que nos services dans cette région du pays correspondent aux besoins des voyageurs.

Par conséquent, nos itinéraires desservent des collectivités comme Fort Frances, Kenora, Ignace, Dryden et d'autres.

Grâce à cette desserte, nous savons qu'il y a encore des lacunes dans les besoins de transport de nos collectivités rurales, qui augmenteront certainement avec le temps. Par exemple, un fort pourcentage des habitants du Nord auront plus de 70 ans au cours de la prochaine décennie. Nous devons répondre à la nécessité d'offrir aux aînés des services de transport sécuritaires vers les centres urbains et les établissements de soins de santé, particulièrement pendant les mois d'hiver. Nous entendons parler de nombreux Ontariens qui vivent dans le Nord-Ouest de l'Ontario et qui traversent la frontière du Manitoba pour se rendre à des rendez-vous médicaux.

Il y a encore de nombreuses collectivités rurales, éloignées et nordiques qui n'ont pas de service de transport pour se raccorder à nos services. Par exemple, les collectivités de Manitowadge et de Hornepayne sont toutes deux situées à moins de 100 kilomètres de l'autoroute transcanadienne, mais elles n'ont pas de service de transport en commun pour se raccorder à notre service quotidien le long de la Transcanadienne.

À Ontario Northland, nos services sont axés sur l'accès — l'accès des Ontariens aux services gouvernementaux, des aînés aux rendez-vous médicaux, des étudiants aux établissements postsecondaires, etc. L'accès que nous offrons est un voyage bidirectionnel, une occasion de voir et d'être vu, d'explorer ce qui nous rend uniques et unis.

Dans cette optique, Ontario Northland propose que le gouvernement fédéral envisage les options suivantes pour mieux soutenir les services de transport partout au pays.

Premièrement, fournir un financement pour des stations intermodales afin de permettre à tous les modes de transport en commun de se connecter en un seul endroit, que ce soit l'autobus interurbain, le train, le train léger ou le transport en commun.

Deuxièmement, il faut permettre aux passagers — et à nos colis qui doivent être connectés à l'échelle du pays — d'avoir accès à des services de correspondance pour poursuivre leur trajet à l'échelle du pays et d'avoir un endroit sûr pour attendre les services de correspondance.

Troisièmement, investir dans le développement et le soutien d'un réseau national d'autobus afin de créer un système où les fournisseurs de services de transport privés et publics peuvent communiquer entre eux, ainsi que soutenir les ressources technologiques nécessaires pour exploiter ce réseau national.

Quatrièmement, fournir un financement qui permettrait aux transporteurs interurbains financés par le secteur privé ou le secteur public d'avoir accès au financement fédéral des infrastructures pour l'acquisition d'immobilisations, en particulier des autobus accessibles en fauteuil roulant.

Dans le cadre de la planification d'un avenir équitable et durable, le gouvernement fédéral doit continuer d'explorer les moyens de répondre aux besoins en matière de transport public et connecté à l'échelle du pays. L'accès aux services, au développement économique, à l'éducation, aux entreprises et aux personnes est crucial. Sans un investissement adéquat dans cette infrastructure, le pays laissera des populations à la traîne et un potentiel inexploité.

• (1645)

De plus, l'investissement dans des organisations qui comprennent la réalité vécue par les citoyens et les collectivités, qui reconnaissent le potentiel d'amélioration des services et qui peuvent planifier l'innovation et des solutions intégrées demeurera un élément important pour l'établissement de la voie à suivre.

Merci encore de votre temps. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame MacPhee.

Nous allons maintenant entendre M. Firat Uray, de Rider Express.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Firat Uray (président, Rider Express): J'aimerais vous présenter Omer Kanca, directeur général de notre entreprise. Il va vous présenter Rider Express.

Je vous remercie de nous avoir invités à venir ici.

M. Omer Kanca (Témoin, *Rider Express Transportation Corporation): Monsieur le président et honorables députés, merci de l'invitation à comparaître devant le Comité dans le cadre de son étude sur le transport interurbain par autobus au Canada.

Lancé en 2017 en Saskatchewan en tant qu'entreprise entièrement canadienne — et l'est toujours — après le départ d'une société d'État, Saskatchewan Transportation Company, ou STC, Rider Express a étendu ses services de transport interurbain par autobus à de nouveaux territoires.

Actuellement, Rider Express opère en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario, avec des arrêts dans plus de 60 villes et villages à travers le Canada. Ayant le plus vaste réseau au Canada, les services de Rider Express sont utilisés par environ 15 000 passagers chaque mois. Depuis son lancement, malgré des ressources et des fonds limités, Rider Express a pu combler assez rapidement le vide créé par STC et Greyhound.

Rider Express n'a utilisé et ne s'est appuyé sur aucune forme de subvention gouvernementale dans ses opérations jusqu'au début de la pandémie de COVID-19, ce qui pourrait être l'impact le plus long et le plus fort que l'industrie ait subi à l'époque moderne.

Nous avons perdu 80 % de notre achalandage au plus fort de la pandémie, et nous n'avons pas encore vu les niveaux pré-pandémiques. Au cours des derniers mois, y compris l'été 2022, l'industrie a constaté un impact positif sur l'achalandage, mais reste sous le choc du manque de tourisme international. Contrairement à de nombreuses entreprises du secteur, Rider Express a pu continuer d'offrir ce service public d'une importance cruciale en ces temps difficiles.

Le succès de Rider Express repose en partie sur notre capacité à réduire nos frais généraux, ce qui nous permet de nous concentrer sur le service. C'est ce qui compte le plus pour les voyageurs. L'objectif de Rider Express est d'atteindre tous les coins du Canada, de connecter les personnes et les entreprises et de rechercher des moyens d'y parvenir avec ses propres ressources et capacités.

Cependant, la densité de population du Canada ne permet pas de rendre financièrement viable l'accès à chaque ville et village. Naturellement, le service d'autobus interurbain nécessite une présence dans chaque ville et village à des degrés divers. Incapable d'obtenir le moindre soutien des gouvernements locaux, provinciaux et fédéral, c'est un fardeau prohibitif pour une entreprise privée de fournir ses services partout. Rider Express essaie de réduire les frais généraux pour que ses services restent abordables pour tous. Cependant, il existe encore de nombreux autres postes de dépenses importants.

Pour un réseau de transport plus large qui ne laisse aucune ville ou aucun village derrière, il faut un soutien gouvernemental. Ce soutien ne doit pas nécessairement être sous forme de fonds financiers, mais pourrait être fourni par d'autres moyens, allant de la suppression des exigences en matière de licences à la fourniture d'installations gouvernementales locales à utiliser dans les services d'autobus interurbains.

Les transports en commun sont non seulement d'une importance cruciale pour ceux qui en ont besoin, mais aussi la meilleure alternative écologique avec leurs faibles émissions de carbone. Nous croyons fermement qu'il est primordial d'avoir un réseau de transport public terrestre large, efficace et abordable pour un meilleur environnement social et économique.

Voilà qui termine notre exposé. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

• (1650)

Le président: Merci beaucoup de votre déclaration préliminaire.

Enfin, nous accueillons M. Johnson, de Transport Action Canada.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Terence Johnson (président, Transport Action Canada): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier le Comité d'avoir entrepris ce travail.

La fermeture de Greyhound Canada, en 2021, a marqué la fin d'une longue saga de réductions de services partout au pays. Transport Action Canada, un organisme voué à la recherche sur le transport public durable et représentant le point de vue des passagers, est profondément préoccupé par les répercussions de ces compressions sur les Canadiens et nos collectivités.

Ici, dans le sud-ouest de l'Ontario, par exemple, le réseau d'autobus a été décimé en 2013 lorsque Aboutown Northlink a fermé ses portes. Les gens qui prenaient l'autobus pour se rendre à des rendez-vous dans les hôpitaux de London ont soudainement dû faire face à des tarifs de 100 \$, même pour des services gérés par des bénévoles. La fermeture de STC, la Saskatchewan Transportation Company, en 2017, a eu des répercussions semblables sur les soins de santé, comme en témoignent certains documents que j'ai cités dans mes notes au Comité.

À la suite de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, le gouvernement fédéral a la responsabilité morale indéniable de rétablir un réseau essentiel de mobilité sécuritaire dans toutes les collectivités, grandes et petites.

Monsieur le président, j'aimerais avoir une solution stratégique succincte qui réglerait rapidement le gâchis laissé par la décision de FirstGroup PLC d'abandonner Greyhound Canada et les Canadiens, mais nous ne pensons pas que ce sera simple. Il y a eu des appels à la nationalisation, mais ce serait un instrument grossier, qui ne tiendrait pas compte des luttes et des réussites des exploitants locaux et autochtones du Canada. Des entreprises comme Kasper, en Ontario, DRL, à Terre-Neuve, et Mountain Man Mike's, dans les Kootenays, ont maintenu les services essentiels pendant la pandémie du mieux qu'elles ont pu, malgré des pertes financières.

Nous ne pouvons pas non plus ignorer le rôle des opérateurs publics. Ontario Northland et BC Transit ont réussi à combler des lacunes dans le réseau. Il existe également des services financés par des subventions qui desservent de nombreuses petites collectivités. Le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural pourrait s'appuyer sur ces services.

Dans certains cas, les exploitants publics et privés ont forgé des partenariats. Dans d'autres, la concurrence a entraîné des pertes de services. Bien que la réglementation des autobus interurbains soit déléguée aux provinces, ce qui se passe dans n'importe quelle partie de l'écosystème touche souvent l'ensemble, avec des conséquences nationales. La fermeture de Northlink a affaibli la plaque tournante de Greyhound à London. La fermeture de STC a réduit le trafic passagers et colis de Greyhound. La fin de Greyhound dans l'ouest a coûté à Maritime Bus un demi-million de dollars en transport de colis.

La déréglementation de l'industrie en Ontario et dans l'ouest du pays a permis l'implantation de nouveaux venus. Le rétablissement des liaisons vers le Québec a pris plus de temps. Cependant, la déréglementation a créé le chaos. Des lignes ont été redémarrées, puis fermées de nouveau avec peu ou pas de préavis. Quelques villes ont maintenant quatre ou cinq lignes d'autobus qui se font concurrence, mais la plupart des collectivités n'en ont toujours aucune.

Le réseau d'autobus du Canada est en grande partie en concurrence avec VIA Rail, au détriment de ces deux modes de transport et des passagers. Maritime Bus est une exception et devrait servir de modèle, comme le modèle Thruway, d'Amtrak.

Pour soutenir l'écosystème complexe de services publics et privés qui se dessine à l'échelle du Canada et en faire de nouveau un réseau florissant, nous croyons que le gouvernement fédéral doit reprendre le rôle de régulateur et adopter une approche systémique nuancée.

L'information est essentielle pour les passagers. Greyhound servait auparavant d'agent pour les transporteurs en correspondance. Ce n'est plus le cas. Le passager potentiel doit se débrouiller seul. Il est très difficile de rassembler de l'information sur les itinéraires et les horaires, même pour quelqu'un qui sait où chercher. Certaines petites lignes d'autobus n'ont pas les ressources nécessaires pour tenir à jour leurs sites Web. Même les grandes compagnies ne disposent pas de fonctions d'accessibilité. La plupart ne publient pas de données générales sur les spécifications des transports en commun, de sorte que leurs services n'apparaissent pas sur Google Maps ou d'autres plateformes courantes. Ce déficit d'information ne rend pas non plus service au secteur. La découvrabilité remplit les sièges.

Busbud, une entreprise en démarrage établie à Montréal, tente de résoudre ce problème et de fournir une billetterie en ligne pour l'autobus et le train. Expedibus, au Québec, fait un effort similaire pour reconstituer le réseau interlignes de transport de colis entre les exploitants de la province. Toutefois, un centre national, sans but lucratif, d'échange de données sur les correspondances pour les passagers et les colis, ainsi qu'un cadre pour les droits des passagers et la gestion des perturbations, renforceraient l'industrie en rendant le transport par autobus beaucoup plus fiable et attrayant. De plus, cela fournirait un cadre de données ouvertes permettant à Transports Canada et à d'autres décideurs de voir l'ensemble de l'écosystème et de combler les lacunes.

En ce qui concerne les terminaux, les passagers ont besoin d'un endroit sûr où attendre. Avec le départ de Greyhound, la plupart des gares routières restantes, comme celles de Calgary, Ottawa et London, ont disparu. À Winnipeg, le terminus de Greyhound en bordure de l'aéroport a été démoli plus tôt cette année. C'était une installation de 7 millions de dollars qui avait ouvert ses portes en 2009 pour remplacer l'ancienne gare routière du centre-ville au coin de Portage et Balmoral. Aujourd'hui, le dépôt est derrière une porte en acier, dans un immeuble sans fenêtre situé au 939, rue Sherbrooke, à une demi-heure de marche de Portage et Main. Toutefois, il pourrait s'agir de l'un des meilleurs terminaux restants dans l'Ouest canadien, parce qu'il réunit Maple Bus, Ontario Northland et Rider Express. Entretemps, Mahihkan et NCN Thompson semblent toujours se rendre près de l'aéroport, et Kasper s'arrête près de la plaque tournante du transport en commun de Balmoral.

L'une des façons dont le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle de chef de file serait de rétablir des terminaux syndicaux dans les principales villes, avec des installations adéquates pour les passagers, les conducteurs, le stationnement des autobus et, éventuellement, le ravitaillement à zéro émission.

● (1655)

Idéalement, ces terminaux devraient être situés à proximité des gares ferroviaires, comme le nouveau terminus d'autobus de la gare Union à Toronto, le terminus de Moncton ou le terminus de la gare centrale du Pacifique, à Vancouver.

En ce qui concerne l'accessibilité, la fragmentation du réseau, la perte de services et le risque de correspondance manquée sont amplifiés pour les passagers handicapés. Il n'y a pas de normes pour les tarifs réduits ou les tarifs pour accompagnateurs, et il ne devrait pas être nécessaire de donner un préavis de 48 heures pour voyager en fauteuil roulant. Certains véhicules qui offrent actuellement un espace pour fauteuil roulant le font d'une façon peu commode exigeant que la plupart des autres rangées de sièges soient dégagées et repliées pour que l'ascenseur puisse être utilisé.

La perte de gares routières signifie également la perte de toilettes accessibles et de personnel pour aider à organiser les déplacements. Lorsque les lieux et les horaires des arrêts en bordure de rue ne sont pas coordonnés avec le transport en commun local, un trajet en taxi accessible peut être nécessaire pour monter à bord de l'autobus, si un tel taxi est disponible.

Le défi pour les entreprises qui cherchent à ajouter de nouveaux services est le suivant: les autobus dotés de bons dispositifs d'accessibilité sont très coûteux, et il n'y a que quelques modèles d'autobus sur le marché qui offrent un accès bas, sans parler d'une toilette accessible. C'est une autre raison pour laquelle nous privilégions le train pour les grands axes et les grandes distances, avec des correspondances en autobus.

Atténuer les coûts associés à la prestation d'un service inclusif et accessible...

Le président: Je suis désolé, monsieur Johnson. Je vais devoir vous demander de conclure, si possible.

M. Terence Johnson: J'ai une dernière phrase.

Nous appuyons l'idée que le gouvernement fournisse un financement auquel les exploitants privés et publics peuvent avoir accès — peut-être au moyen de prêts à faible taux d'intérêt, de crédit-bail et d'allègements fiscaux pour les véhicules — et qu'il exonère les tarifs de la TVH pour tous les Canadiens.

Le président: Vous avez tiré le maximum de votre phrase, monsieur Johnson. Je vous en remercie.

Avant de céder la parole à M. Strahl pour le premier tour de questions, je vais demander à M. Johnson de parler un peu plus lentement. Cela aiderait beaucoup nos interprètes.

• (1700)

M. Terence Johnson: Je m'excuse. Merci.

Le président: Vous n'avez pas à vous excuser, monsieur. Je veux simplement m'assurer du bien-être de nos interprètes. Merci.

Nous allons commencer notre série de questions de six minutes.

Je vous cède la parole, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins d'être venus avec un préavis aussi court. Je sais que nous avons commencé une autre étude, mais vous êtes venu ici très rapidement.

Je tiens à dire que j'aurais espéré entendre d'abord les représentants de Transports Canada, pour que nous puissions avoir une idée. Nous avons entendu différents témoignages aujourd'hui sur ce que devrait être le rôle du gouvernement fédéral. Je pense qu'il serait instructif pour nous de savoir quels programmes existent actuellement et quelle est la compétence du gouvernement fédéral.

Nous avons lu les communiqués de presse lorsque Greyhound Canada a quitté certaines régions du pays, d'abord graduellement, puis complètement. Dans ma province, la Colombie-Britannique, des préoccupations immédiates ont été soulevées au sujet de la route 16, la route des pleurs. Comme l'ont indiqué les témoins qui ont comparu ici, BC Transit et le gouvernement de la Colombie-Britannique sont intervenus pour offrir des services supplémentaires là-bas, tout comme ma ville natale.

Lorsque j'étais jeune, il n'y avait pas de services publics entre des villes comme Chilliwack et Abbotsford. BC Transit comble maintenant cette lacune grâce à sa ligne d'autobus 66, qui est très utilisée par notre collectivité. Il est maintenant possible pour des localités comme la mienne, qui se trouvent dans une région rurale, où il y a beaucoup de fermes d'un village à l'autre, de se rendre de Chilliwack à l'aéroport international de Vancouver, par exemple, même si ce n'est peut-être pas la façon la plus rapide de se déplacer.

Je peux peut-être commencer par là. Je vais commencer par M. D'Angelo.

Vous avez dit que le gouvernement fédéral devrait travailler en étroite collaboration avec les municipalités et les provinces pour assurer le transport en commun. À votre avis, quel est le mécanisme pour y parvenir, à part le fait que le gouvernement fédéral a accès à beaucoup d'argent? Quelle est la solution qui permettrait d'avoir le système intégré dont vous avez parlé dans votre témoignage?

M. Marco D'Angelo: Merci de la question. Je vous en remercie.

Je suis très fier de notre membre, BC Transit, et de l'excellent travail qu'il accomplit dans l'ensemble de la province pour préserver la mobilité dans toutes les régions — à l'exception du Lower Mainland, bien sûr, qui est géré par TransLink.

Nous sommes très satisfaits du soutien reçu jusqu'à présent, le gouvernement fédéral ayant aidé les provinces, qui ont ensuite aidé les municipalités pendant la pire période de la pandémie. Il a veillé à ce que les travailleurs essentiels puissent se rendre au travail et... dans les écoles, etc.

Nous avons été très heureux lorsque, le 17 février dernier, le gouvernement fédéral a conclu une entente avec les provinces pour fournir un soutien opérationnel continu de 750 millions de dollars. Cela signifie que nous pouvons éviter de réduire les services. Le nombre d'usagers est en hausse, mais il n'est pas encore entièrement rétabli, et l'économie poursuit sa relance. Nous demandons donc le renouvellement d'un tel programme, un programme qui amène les provinces à la table également pour participer en tant que partenaires afin de s'assurer que ces fonds d'exploitation atteignent les villes et les villages de tout le pays.

M. Mark Strahl: Merci beaucoup.

Ma prochaine question s'adresse à Mme MacPhee.

Je m'intéresse au modèle des sociétés d'État. Quel est votre modèle de financement? Recevez-vous un montant annuel du gouvernement de l'Ontario? Quel pourcentage de vos revenus provient du gouvernement et quel pourcentage provient des usagers? Comment calculeriez-vous la subvention par passager? Est-ce par kilomètre?

J'aimerais connaître vos coûts ou votre modèle de financement.

Mme Tracy MacPhee: En tant que société d'État, nous sommes financés par la province. Chaque année, nous devons élaborer un plan d'affaires pour déterminer le nombre d'usagers que nous prévoyons pour l'année à venir. Le ministère nous alloue des ressources à cette fin.

Nous avons différentes divisions, comme je l'ai mentionné dans mon exposé. Pour la division de l'autobus, le recouvrement des coûts est d'environ 80 %. Le ministère fournit le financement pour combler le déficit. C'est seulement pour le financement de fonctionnement.

Pour ce qui est du financement des immobilisations, nous recevons un financement annuel pour l'achat des autobus dont nous avons besoin. Nous avons un plan de gestion de la flotte, et le ministère y participe activement.

Pour ce qui est des coûts pour nos clients, nous avons un coût par passager, que nous surveillons. L'une des choses que nous essayons de faire, c'est de nous assurer de maintenir le coût pour notre client à un niveau raisonnable. Nous ne voulons pas effrayer les clients. Nous ne voulons pas leur faire payer des montants exorbitants pour des billets permettant de parcourir une certaine distance. Nous cherchons continuellement à optimiser notre service et à trouver des moyens plus efficaces de garantir la continuité de nos revenus. Cela a été très difficile pendant la pandémie.

Encore une fois, nous avons l'appui de notre gouvernement provincial pour maintenir ces services. Lorsqu'il y a des arrêts ou lorsque les services d'autobus annulent leur service, nous avons la possibilité d'intervenir et d'offrir ce service avec un court préavis, comme nous l'avons fait lorsque Greyhound s'est retiré de tout le Canada.

• (1705)

Le président: Merci beaucoup, madame MacPhee.

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins qui sont ici cet après-midi.

Vos témoignages sont très intéressants et importants. J'espère que cette étude nous permettra de formuler d'excellentes recommandations et de faire avancer les choses.

J'aimerais commencer par M. D'Angelo.

Si l'on sort des sentiers battus — et je sais que vous avez parlé de nombreuses options différentes —, existe-t-il des solutions de rechange au service d'autobus traditionnel Greyhound, comme les autobus nolisés, par exemple, ou le covoiturage? Y a-t-il de la place pour de nouvelles technologies à cet égard, selon vous?

M. Marco D'Angelo: Merci de la question.

En effet, il y en a. Bon nombre de nos membres offrent des services sur demande. Dans les régions rurales ou les nouvelles banlieues, nos réseaux de transport en commun locaux ont fait preuve de beaucoup de créativité en allant parfois au-delà de leur zone de service pour assurer les liaisons avec les emplois. Par exemple, si un grand site industriel est construit, ils travaillent en étroite collaboration avec les réseaux de transport en commun, les fournisseurs contractuels et les services sur demande pour s'assurer que les em-

ployés sont reliés à leur emploi afin de pouvoir travailler. C'est l'un des piliers de la relance économique. Cela a permis aux Canadiens de continuer à se rendre au travail, mais aussi à l'école et ailleurs.

Il est très encourageant de voir le secteur privé intervenir et de voir que la technologie et les solutions contribuent à accroître l'efficacité du réseau national de transport en commun.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

Pour continuer avec M. D'Angelo, certains politiciens ont demandé qu'on établisse un réseau national public d'autobus interurbains en créant une nouvelle société d'État ou en élargissant le mandat de VIA Rail pour inclure le transport en commun par autobus.

Qu'en pensez-vous? Est-ce réaliste? Comment cela serait-il perçu par les provinces? Il y a des aspects délicats, en ce qui concerne la compétence, dont nous devons tenir compte. Avez-vous une idée de ce que cela pourrait coûter?

M. Marco D'Angelo: Je vais sortir des sentiers battus avec vous, un instant, pour répondre à cette question. Je vous en remercie.

Nous savons qu'avec du financement, il est possible d'innover, et il s'agit donc d'envisager différents projets pilotes pour répondre aux besoins des différentes régions. Par exemple, les distances entre les villes du Canada atlantique sont beaucoup plus courtes. Nous avons des exemples comme Kings County Transit, qui relie peut-être 10 collectivités ou plus de la Nouvelle-Écosse. Il offre un excellent service. Plus tôt, j'ai mentionné la région de Niagara.

Je pense qu'il est important de relier les gens, surtout dans les régions éloignées. Je pense au nord de l'Ontario. En 2014, je crois, le gouvernement de l'Ontario a mené une étude afin d'examiner les différentes possibilités d'offrir un service d'autobus pour compléter le service que VIA Rail n'est pas en mesure d'offrir, simplement parce qu'il aurait besoin d'une flotte et d'un soutien supplémentaires. Nous pensons qu'il y a beaucoup de possibilités à cet égard. Il y a différentes voies possibles.

Il y a beaucoup de solutions créatives, mais il n'y a pas de solution unique pour un pays de la taille du Canada lorsque, la plupart du temps, nous déplaçons les gens entre des villes situées à moins de 100 kilomètres l'une de l'autre.

• (1710)

Mme Annie Koutrakis: J'ai une dernière question, s'il me reste du temps, monsieur le président. Ma dernière question s'adresse à Tracy MacPhee.

Je suis très heureuse de vous revoir. Je vous ai vue en personne lorsque je suis passée par Edmonton, l'été dernier, pour la conférence de l'Association des chemins de fer. À votre avis, le projet de train à grande fréquence aura-t-il des répercussions sur le transport interurbain par autobus? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet, s'il vous plaît?

Mme Tracy MacPhee: Le train à haute fréquence se trouve dans un corridor que l'Ontario Northland n'exploite pas à l'heure actuelle. Pour ce qui est de l'incidence que cela aura sur nous, je ne pense pas que cela nous touchera.

Nous envisageons le retour du service ferroviaire voyageurs du nord-est, qui reliera les collectivités du Nord de l'Ontario à Toronto. Nous allons mettre en place notre service d'autobus pour le relier à ce service ferroviaire et l'améliorer, mais comme je l'ai dit, le train léger dont on parle n'est pas sur notre territoire.

Le président: Il vous reste une minute, madame Koutrakis.

Mme Annie Koutrakis: C'est très bien.

Y a-t-il d'autres témoins qui aimeraient répondre aux questions que j'ai posées?

M. Vince Accardi: Je pense qu'il y a déjà beaucoup d'idées novatrices dans notre secteur. Nous travaillons en partenariat avec des organismes privés et publics. Je pense que les mécanismes dont dispose le gouvernement consistent à ouvrir certains des programmes actuels aux exploitants privés pour s'assurer que nous pouvons aider à soutenir la connectivité.

Comme je l'ai dit, les organismes privés ne peuvent pas y arriver seuls. Il faut un partenariat. Nous avons des membres — des gens comme Rider et d'autres — qui sont prêts à apporter leur aide. Nous devons simplement nous assurer que les entreprises auront le soutien nécessaire, au début, pour rentrer au moins dans leurs frais sur ces lignes. Sans aucune autre forme de soutien, cela ne se produira tout simplement pas.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Merci, monsieur Accardi.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Nous sommes très heureux de vous recevoir. Il s'agit d'un sujet important, surtout dans les régions rurales, où les gens ont été durement touchés.

Durant la pandémie, j'ai entendu dire qu'il y avait eu un arrêt complet des services et que des entreprises, en particulier des transporteurs privés, ont fait face à des difficultés financières sérieuses.

J'ai eu l'occasion de rencontrer quelques-uns des représentants de ces entreprises pendant cette période. Ils me disaient qu'il y avait de l'aide gouvernementale pour la main-d'œuvre ou le loyer, mais que les entreprises de transport ne recevaient aucune aide spécifique. Les autobus restaient donc stationnés. Pourtant, ils devaient continuer de payer des frais, même s'ils n'exploitaient pas leur ligne d'autobus. La situation était devenue alors très complexe.

Monsieur Accardi, comment avez-vous vécu cette situation et où en êtes-vous aujourd'hui?

[Traduction]

M. Vince Accardi: La situation reste d'être difficile pour les exploitants privés, après la pandémie. Nos membres étaient très reconnaissants de l'aide que le gouvernement a apportée en ce qui concerne les subventions au loyer et les subventions salariales.

Vous avez tout à fait raison: leurs autobus étaient stationnés alors qu'ils ne sont pas censés l'être. Il n'y avait pas grand-chose pour les aider à les redémarrer et à les rendre sécuritaires afin qu'ils puissent reprendre la route. Ce sont de gros véhicules. Nos membres ont dépensé de 30 000 \$ à 50 000 \$ par autobus pour les sortir des terrains de stationnement, les rendre sécuritaires et les remettre sur la route. C'est simplement parce qu'ils étaient stationnés.

C'était un grand défi qui a privé le système d'une certaine capacité. Le nombre de véhicules a diminué d'environ 80 % par rapport à ce qu'il était. Il y a eu ensuite les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement pour les pièces et les autres choses dont nous avons tant entendu parler dans le secteur de l'automobile. La situation était la même pour les autobus.

C'est un très gros défi, mais nous sommes reconnaissants du soutien qui nous a été offert. Il est à espérer que les travaux du Comité nous donneront plus de possibilités à l'avenir.

• (1715)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Lors de votre présentation, vous avez dit qu'il était important que le secteur privé joue un rôle pour desservir les communautés. Selon vous, dans certains cas, il faut un soutien gouvernemental pour y arriver, parce que tous les trajets ne sont pas rentables. Je comprends bien cela, mais vous avez dit, dans un autre volet de votre réponse, qu'il y avait des moyens d'offrir du soutien autrement qu'en accordant un financement direct pour les frais d'exploitation et les trajets. Cela a piqué ma curiosité. Pourriez-vous en dire davantage là-dessus? Quels sont ces moyens qui sont à la disposition du gouvernement?

[Traduction]

M. Vince Accardi: Je vous remercie de me donner l'occasion de terminer la partie « Ce que nous recommandons » de mon mémoire.

Les incitatifs fiscaux sont certainement utiles, tout comme les ristournes sur le carburant. Les exploitants privés n'obtiennent pas de ristourne sur le carburant, la TVH ou la TPS. Ce sont des leviers que le gouvernement fédéral peut utiliser dès maintenant.

Ensuite, bien sûr, nous recommandons des programmes pour soutenir le développement de lignes interprovinciales, simplement pour s'assurer qu'il n'y aura pas de lacunes pendant qu'on les établit. Je sais que c'est une forme de subvention, mais c'est en fait ce que nous appelons un « financement des lacunes » plutôt qu'une subvention. Il s'agit des cas où nos partenaires financés par des fonds publics ne sont tout simplement pas en mesure de fournir ces services ou lorsqu'il n'existe aucun service autre qu'une organisation financée par des fonds privés.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Mes prochaines questions s'adresseront à M. D'Angelo.

Pendant la pandémie, exceptionnellement, pour maintenir le transport en commun en vie, le gouvernement fédéral a fourni une aide ponctuelle aux gouvernements provinciaux, qui l'ont redistribuée à leurs sociétés locales de transport en commun. J'ai eu l'occasion de rencontrer les représentants de plusieurs d'entre elles. Ils me disaient que cette aide leur avait été salutaire, mais qu'ils auraient souhaité en avoir davantage. Même aujourd'hui, certaines d'entre elles ne se sont pas encore remises des difficultés qu'elles ont vécues à cette époque.

Plusieurs de ces représentants demandaient un financement régulier, continu et stable du transport en commun par le gouvernement fédéral. Selon eux, bien que l'idée de financer les infrastructures soit intéressante, cela engendre des frais d'exploitation supplémentaires qu'ils doivent payer. En même temps, ces entités ne relèvent pas du gouvernement fédéral, mais des provinces ou des municipalités.

Alors, comment fait-on pour arriver à quelque chose qui se tient? Avez-vous eu une réflexion là-dessus?

M. Marco D'Angelo: Je vous remercie.

Bien sûr, c'était un grand défi. Les sociétés de transport en commun du Québec et du Canada sont ravies de pouvoir construire plus d'infrastructures et d'acheter des véhicules à zéro émission, mais les frais d'exploitation liés à ces véhicules sont très élevés et il est difficile de demander directement de plus en plus de fonds publics pour payer ces frais. Il faudra donc trouver des solutions.

Comme vous l'avez dit, des milliards de dollars sont octroyés pour financer de grands projets, mais on a besoin de plus de fonds encore pour couvrir les frais d'exploitation et maintenir les services pour le public. Une des solutions envisageables serait de renouveler l'accord annoncé le 17 février pour l'année prochaine, jusqu'à ce que l'économie reprenne et que l'achalandage revienne à la normale.

Le président: Merci beaucoup, messieurs D'Angelo et Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NDP): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins. Je pense que c'est une étude vraiment importante.

J'aborde cette question du point de vue d'une région du pays qui compte surtout des collectivités rurales et éloignées. J'y réfléchissais, et je crois que les options de transport, en particulier pour les personnes à faible revenu dans les régions rurales du Canada, sont pires aujourd'hui qu'elles ne l'ont été depuis 100 ans.

Nous avions un train qui était à l'heure, un système de transport ferroviaire de passagers qui était prioritaire dans le corridor ferroviaire. Dans la région du monde où je vis, le train a parfois huit heures de retard. Nous avions un service d'autobus national qui permettait de voyager d'un océan à l'autre avec un seul billet, un service qui desservait presque toutes les collectivités rurales du pays. Maintenant, comme nous l'avons entendu, nous avons un patchwork qui ne dessert qu'une fraction de ce que Greyhound desservait auparavant. Je pense que c'est une lacune énorme dans notre pays et que cela a des répercussions vraiment nationales. Je suis donc très heureux que le Comité ait pris le temps de parler de cette question.

J'aimerais commencer par parler de la question du leadership. Ce que les témoins nous ont dit jusqu'à maintenant, c'est qu'il faut quelque chose pour rassembler toutes ces ficelles et créer quelque chose à partir de ce qui existe dans ce patchwork de services d'autobus publics et privés à l'échelle du pays.

Ma question s'adresse peut-être à M. Johnson. Je me demande qui, au Canada, est le mieux placé pour assurer ce leadership.

• (1720)

M. Terence Johnson: Je vous remercie de cette question. Le leadership doit venir du gouvernement fédéral, mais pas tout le contrôle.

À mon avis, il y a une grande différence entre le leadership et le contrôle. Le gouvernement fédéral doit en fait s'efforcer de concrétiser sa volonté en vertu de la Loi canadienne sur l'accessibilité, dans le cadre de sa réponse à l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées et en vertu de son engagement à l'égard de la réconciliation. Il faut faire en sorte d'entrer dans les détails. Il y a une lacune ici. Le secteur privé n'est pas en mesure de le faire pour le moment. Pourquoi pas? Le secteur public peut-il le faire? Est-ce logique?

Comme je l'ai dit dans mon exposé, il s'agit d'un écosystème très complexe. Il y a d'énormes synergies entre le fait d'être un exploitant d'autocars nolisés dans une région et le fait d'être l'exploitant de services voyageurs. Grâce à ces synergies économiques, il est beaucoup plus facile d'offrir un réseau national en faisant appel au secteur privé comme partenaire principal, mais bon nombre de nos compagnies d'autobus sont de petites entreprises locales appartenant à des Canadiens et à des Autochtones. Si vous lancez un système de franchisage assorti d'un processus d'approvisionnement vraiment compliqué, vous allez les évincer. Ces PME n'accepteront tout simplement pas d'avoir toute cette paperasserie à remplir. Leur expertise consiste à faire rouler des autocars.

Il n'y a donc pas de solution magique ici...

M. Taylor Bachrach: Je vais manquer de temps.

J'ai parlé de ce sujet au ministre des Transports et je lui ai demandé de faire preuve de ce leadership. Je lui ai demandé de rassembler tous ces éléments d'un bout à l'autre du pays et d'offrir le transport par autocar pour tous les Canadiens. Il a dit que cela ne relève pas de sa compétence, mais des provinces. Que pensez-vous de cette réponse?

M. Terence Johnson: C'est inexact.

Comme nous l'avons entendu, cela ne fait pas partie de la responsabilité des provinces. C'est une responsabilité déléguée. Le gouvernement fédéral peut redéfinir le rôle de l'organisme de réglementation, surtout pour les services d'autocars interprovinciaux, c'est-à-dire l'ensemble du réseau national. Ce que l'on coupe à un endroit nuit à l'ensemble de l'écosystème.

M. Taylor Bachrach: Si nous laissons cela aux provinces, quelle est la probabilité que nous nous retrouvions avec un réseau national de transport par autocars cohérent?

M. Terence Johnson: Elle n'est pas très élevée.

M. Taylor Bachrach: Je vais m'adresser à nos amis de l'industrie du transport par autocars.

Je suis curieux: aujourd'hui, quel pourcentage du réseau de pointe de Greyhound a été restauré?

Je vais commencer par M. D'Angelo. Je ne sais pas si vous avez la réponse à cette question à portée de la main, ou si M. Accardi l'a. Je veux dire un chiffre approximatif, à 10 % près. Est-ce que nous en avons récupéré la moitié? En avons-nous 80 %?

M. Marco D'Angelo: Vous voulez parler du transport interurbain par autocars dont s'est dépourvu l'ancien exploitant?

M. Taylor Bachrach: Si vous pensez au nombre de trajets et à la fréquence du service que Greyhound offrait aux Canadiens à son apogée, quel pourcentage avons-nous aujourd'hui en ce qui concerne le transport par autocars?

Monsieur Uray, pourriez-vous avancer une estimation?

M. Firat Uray: Je pense qu'à l'heure actuelle, dans les cinq provinces — Alberta, Colombie-Britannique, Saskatchewan, Manitoba et Ontario —, nous pouvons dire que nous couvrons 50 % de ce que Greyhound avait.

M. Taylor Bachrach: Vous diriez 50 %.

M. Firat Uray: Je dirais 50 %. Ce sont surtout les grandes villes que nous essayons de desservir. Comme entreprise privée, nous avons besoin de financement pour exploiter ces trajets. Nous aimerions beaucoup aller dans les régions rurales, mais nous ne pouvons pas le faire à nous seuls. Nous aurons besoin d'aide.

M. Taylor Bachrach: Quand il y avait Greyhound, je crois comprendre que la réglementation était en quelque sorte un contrat social. Greyhound pouvait exploiter les liaisons interurbaines rentables si elle acceptait en échange d'exploiter les liaisons rurales déficitaires parce que, franchement, on ne peut pas faire de l'argent et réaliser des profits en offrant des services dans les régions éloignées du Canada. Ce n'est tout simplement pas possible.

Considérez-vous ce genre de contrat social comme faisant partie de l'avenir du transport par autocars au Canada? Les entreprises privées auront-elles accès à des trajets rentables en échange de la fourniture de services de transport qui satisfont aux besoins du Canada rural en la matière?

• (1725)

M. Firat Uray: Exactement, si c'est possible au Canada pour que nous puissions offrir de plus en plus de services dans les régions rurales, parce qu'à l'heure actuelle, si vous me le permettez, nous sommes en concurrence avec d'autres entreprises pour toutes ces liaisons rentables des grandes villes. Si nous sommes en concurrence, il nous sera difficile d'étendre nos services à différentes petites villes.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Uray.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys. La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Permettez-moi aussi de poser quelques questions au représentant de Rider Express.

Vous avez dit qu'après avoir comblé le vide laissé par STC dans les premières années, juste avant la pandémie, vous avez pu fonctionner sans financement ni soutien public. Qu'est-ce qui a changé depuis 2020 en ce qui concerne les trajets que vous offrez? Quand pensez-vous pouvoir revenir à un point où cela pourrait être le cas, ou est-ce que cela ne se produira jamais pour l'instant?

M. Firat Uray: Nous ne pourrions certainement pas offrir autant de trajets que Greyhound. Comme je l'ai dit, nous fournissons actuellement ces services à près de 60 villes. Il y a encore des trajets qui ne sont pas rentables et que nous offrons à partir d'autres liaisons qui sont rentables. Nous utilisons ces liaisons pour maintenir ces services.

Nous offrons un service de correspondance. Disons qu'un trajet n'est pas rentable; si vous l'éliminez, la correspondance ne se fera pas. Notre style d'affaires consiste à connecter les gens entre eux, à relier les villes, à relier les uns aux autres. Cela crée un volume de passagers suffisant pour que nous puissions offrir le service.

M. Dan Muys: Merci.

Quant à Ontario Northland, je crois vous avoir entendu dire que vous êtes à un niveau de recouvrement des coûts de 80 %. Si j'ai bien compris, il y a un coût optimal. Il y a probablement un niveau de prix après lequel il y aura une baisse de l'achalandage, alors vous avez probablement défini cela.

Est-ce viable pour l'avenir? Cela a-t-il changé par rapport au niveau pré-pandémique? À quoi cela ressemble-t-il?

Mme Tracy MacPhee: Si je me fonde sur expérience et sur ce que j'ai vu au cours des années avant la COVID-19, jusqu'à maintenant, il n'est pas possible de le modifier de façon importante. Une augmentation de 10 % nuirait aux personnes qui essaient de prendre l'autobus.

Nous sommes très peu tentés d'augmenter les tarifs pour couvrir nos coûts, parce qu'à ce moment-là nous perdrons les gens qui dépendent de notre service et qui n'ont d'autre choix que d'utiliser un autre moyen de transport à l'échelle du pays.

M. Dan Muys: J'ai une autre question, et je crois qu'on y a fait allusion. Il s'agit du service de transport de colis par autocar. Je me souviens d'y avoir eu recours dans les années 1990 pour envoyer des choses de Toronto à Ottawa. Vous pouviez le faire en cinq heures par rapport aux services de messagerie du jour au lendemain.

Combien de personnes reçoivent des livraisons d'Amazon à leur porte? Il y a une forte augmentation du nombre de colis.

Est-ce que ce pourrait être une source de revenus dans l'avenir, ou envisagez-vous d'autres sources de revenus possibles — que ce soit dans le cas Northland ou de Rider Express — susceptible de contribuer à vos modèles d'affaires?

Mme Tracy MacPhee: Je pense que le plus grand défi que nous constatons pour le transport de colis, ce n'est pas au sein de notre propre réseau, mais face à d'autres transporteurs. Nous n'avons pas d'emplacements qui conviennent pour transférer les colis. À Ottawa, par exemple, nous n'avons pas d'emplacement physique où nous pouvons laisser des colis pour traverser au Québec et établir la liaison avec Maritime Bus. Cela a entraîné une perte énorme de revenus. Ce n'est pas tant dans notre région que les colis que nous transportons sur notre propre territoire ne sont pas assez nombreux pour soutenir les activités; nous devons être en mesure de faire le raccordement avec d'autres transporteurs.

Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, sans ce genre de plaques tournantes, c'est impossible et nous ne pouvons pas faire l'échange sur le bord de la route. Ce n'est pas sécuritaire.

Nous n'avons pas la capacité de le faire.

M. Firat Uray: L'emplacement est le plus gros problème pour nous, et les frais généraux nous coûtent cher. Ce que le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux peuvent faire pour nous aider, c'est de créer un endroit sûr pour les passagers et aussi pour les colis.

M. Dan Muys: Ai-je le temps de poser une autre question?

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Muys.

• (1730)

M. Dan Muys: D'accord.

Il y a quelques années, quand j'habitais à Calgary, il y avait le Red Arrow, et je crois qu'il existait aussi dans d'autres régions du pays. M. Chahal le sait peut-être. Du moins, à mon avis, l'entreprise offrait un service haut de gamme du centre-ville de Calgary au centre-ville d'Edmonton qui faisait concurrence au service aérien. C'était souvent une meilleure option que de prendre l'avion, sur le plan tant du coût que du confort.

Est-ce une possibilité, compte tenu du gâchis dans les aéroports de nos jours, que ce soit dans le nord de l'Ontario, en Saskatchewan ou dans d'autres régions du pays où cela pourrait exister?

M. Marco D'Angelo: Je pense que c'est une très bonne nouvelle que les services Red Arrow viennent en Ontario également, pour aider à compléter le service d'autobus dans cette province. Il y a aussi d'autres exemples d'entreprises aux États-Unis qui offrent des services plus confortables, comme un service de nuit avec couchettes. Un article paru récemment dans le *New York Times* a fait un sondage sur les déplacements entre Atlanta et Washington D.C.

Il y a des possibilités. Il s'agit de créer la proposition de valeur, mais cela peut nécessiter de subventionner ces trajets et d'examiner des options vraiment créatives, parce qu'il y a beaucoup de possibilités.

Le président: Merci beaucoup, monsieur D'Angelo, et merci, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins qui sont avec nous aujourd'hui. Vous êtes les bienvenus. J'ai particulièrement aimé vos témoignages.

Nous savons, bien sûr, que le transport par autocar et d'autres modes de transport ont fait face à d'importants défis en raison de la COVID-19 et d'autres complications qui en ont découlé.

Monsieur Accardi, tout d'abord, et peut-être aussi monsieur Johnson, j'aimerais que vous nous parliez de certains besoins particuliers du Canada atlantique, parce que je sais que la seule compagnie d'autocar de la province de Terre-Neuve-et-Labrador qui va de Port aux Basques à St. John's est DRL, une entreprise familiale. C'est le secteur privé. J'ai rencontré les dirigeants à deux ou trois reprises pendant la période de la COVID-19, et ils avaient des défis importants à relever. Cependant, il y avait un certain nombre de défis, ce qui n'est peut-être pas le bon mot, ou de divergences d'opinions quant à savoir à qui il incombait de soutenir ces gens, et si c'était de compétence fédérale ou provinciale.

Vous avez parlé du transport en commun régional, monsieur D'Angelo. D'un point de vue régional, comment voyez-vous le Canada atlantique? La situation là-bas est-elle fondamentalement différente de celle de toutes les régions du pays?

M. Marco D'Angelo: Je peux certainement vous parler du travail que nous avons fait au Nouveau-Brunswick pour essayer d'obtenir des fonds de fonctionnement afin que les réseaux puissent prendre de l'expansion à l'extérieur des régions urbaines. Je pense à Miramichi, Saint John, Fredericton. La compagnie a essayé d'étendre ses services, mais elle a eu de la difficulté à établir des partenariats avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ce qui a un peu compliqué les choses.

Dans d'autres villes du Canada atlantique, St. John's élargit son service. Je suis heureux de le dire également, le nombre de passagers est de nouveau à son maximum. Halifax Transit examine aussi la possibilité d'offrir des correspondances. Cela se déroule entièrement dans la municipalité régionale d'Halifax, mais aussi un peu en dehors. Nous avons une bonne nouvelle, je crois, au niveau de la croissance, en ce qui concerne ce qui se passe au Cap-Breton et le service de transport en commun là-bas.

M. Churence Rogers: La question est la suivante: y a-t-il une façon de relier tous ces fournisseurs dans une sorte de réseau régional?

M. Marco D'Angelo: Je pense qu'il existe de nombreuses possibilités d'ordre technologique pour y parvenir. Il suffit de donner naissance à un argument économique. Ce serait une occasion d'innovation. Le gouvernement fédéral pourrait intervenir et envisager des solutions novatrices par lesquelles les fournisseurs de technologies pourraient aider à relier les transporteurs existants dans les régions.

M. Churence Rogers: C'est intéressant.

Monsieur Johnson, avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. Terence Johnson: Oui.

DRL représente en quelque sorte une situation unique, parce que le service d'autocar a remplacé le chemin de fer à Terre-Neuve, auparavant exploité par le CN. DRL est en quelque sorte investi de la responsabilité de maintenir ce service qui est distinct des autres responsabilités du réseau.

Si je voulais par exemple aller de Corner Brook à Terre-Neuve et à Hay River aujourd'hui, je pourrais le faire, mais ce serait compliqué et je devrais acheter des titres de transport différents. Je ne suis même pas en mesure d'avoir un billet me permettant de prendre VIA Rail, Marine Atlantique et ensuite Maritime Bus pour me rendre à Moncton. C'est là que l'idée d'un bureau central national est absolument essentielle.

Vous constaterez que des entreprises comme BusBud qui essaient de faire cela veulent une part à titre de courtiers. Bon nombre des compagnies d'autocar avec lesquelles j'ai parlé n'ont pas 10 % à donner à un intermédiaire. C'est la raison pour laquelle il faut que ce soit un collectif national à but non lucratif, indépendant des exploitants, et avec lequel tout le monde peut travailler. C'est là que le gouvernement fédéral peut vraiment jouer un rôle. C'est en travaillant de concert avec Motor Coach Canada et les intervenants de l'industrie que nous y parviendrons.

À quoi cela devrait-il ressembler pour soutenir l'industrie plutôt que de lui enlever de l'argent?

● (1735)

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Monsieur Accardi, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Vince Accardi: Je crois que le Comité a invité Coach Canada, et que Michael Cassidy viendra la semaine prochaine.

Je suis d'accord. Je pense que le gouvernement fédéral a l'occasion de jouer un rôle de chef de file en faisant preuve d'innovation et en recourant à d'autres mécanismes pour accélérer ce qui se produira probablement et aider à relier de nouveau les collectivités qui sont actuellement privées de service.

M. Churence Rogers: D'accord.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers. Votre temps est écoulé.

C'est maintenant au tour de M. Barsalou-Duval.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je vais m'adresser encore une fois à M. D'Angelo.

Dans l'actualité, au Québec, il est question d'une entente Québec-Canada en matière d'infrastructure. Le gouvernement fédéral a décidé de devancer de deux ans la date limite pour faire une demande au titre de ce programme. Cette entente prévoit, entre autres, des sommes pour des projets de transport en commun.

Votre organisation a-t-elle été mise au courant de cela, que ce soit par les membres ou autrement? Que pensez-vous de cela? Du côté du Québec, une somme de 2,7 milliards de dollars sera en jeu très prochainement. Il se pourrait qu'on perde des investissements pour le transport en commun.

M. Marco D'Angelo: Si j'ai bien compris votre question, je dirai que c'est un problème à l'extérieur du Québec également. Le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada prendra fin le 31 mars 2023. Il serait donc important de devancer le fonds permanent pour le transport en commun, ou alors qu'on puisse soumettre à l'avance des dépenses admissibles au titre de ce programme, même si ce dernier n'est pas encore en vigueur.

[Traduction]

Nous sommes tout à fait d'accord pour qu'il n'y ait pas de rupture du financement pendant cette période. Nous aimerions avoir des avances pour dépenses admissibles, même si le programme n'est pas prêt immédiatement. On ne peut pas avoir un cycle de mise en veille dans les transports en commun, que ce soit au Québec ou ailleurs.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

S'il restait des sommes dans cette enveloppe pour des projets de transport en commun, que ce soit au Québec ou dans une autre province, j' imagine que vous voudriez qu'elles soient investies dans le transport en commun plutôt que d'être retournées au Trésor public.

[Traduction]

M. Marco D'Angelo: Il est difficile pour les organismes de transport en commun d'approuver rapidement des grands projets, car ces organismes doivent passer par leur gouvernement provincial ou par le Conseil du Trésor du Québec avant de les proposer, puis de les présenter à Ottawa.

Il est important de ne pas laisser l'argent sur la table. Nous appuyons sans réserve toute initiative visant à éviter cela.

Le président: Merci beaucoup, monsieur D'Angelo.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Vous avez deux minutes et demie. La parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur D'Angelo, vous avez mentionné plus tôt qu'il était impératif de renouveler le soutien opérationnel du gouvernement fédéral pour les réseaux de transport en commun partout au Canada.

Qu'est-ce que les collectivités risquent de perdre si cela ne se produit pas?

M. Marco D'Angelo: Elles risquent de perdre pas mal. Il est important que le financement se poursuive, parce que l'achalandage revient à des rythmes différents d'un bout à l'autre du pays. Sherbrooke est à 102 %. Brampton est à 115 %. Ces réseaux doivent croître. D'autres réseaux... Je pense aux endroits où les travailleurs n'ont pas été rappelés dans nos centres-villes. Cela a une incidence sur notre économie, alors il est important que les réseaux de transport en commun soient maintenus.

Dans nos grands centres où il y a des correspondances entre les villes, il est important de les renforcer. Le coût de ne pas le faire... Il a fallu 18 ans, après plusieurs compressions budgétaires dans les années 1990, pour que l'achalandage revienne à ce qu'il était avant la pandémie.

• (1740)

M. Taylor Bachrach: Merci.

Nous avons entendu d'autres témoins parler de cette vision d'un réseau national cohérent qui assure une prestation de services uniforme aux Canadiens et de choses comme la billetterie, les prix, les horaires, les normes de service, l'accessibilité des autobus, l'état des gares et toutes ces choses. Nous avons également entendu dire que le gouvernement fédéral a un rôle de leadership à jouer pour assurer l'uniformité à l'échelle du pays.

J'aimerais revenir un peu sur l'idée selon laquelle un modèle public n'est pas possible dans un pays comme le Canada. Je suis curieux de savoir pourquoi. Est-ce à cause de la présence des intervenants actuels du secteur privé? Pourquoi un modèle public ne fonctionnerait-il pas au Canada?

Je vais peut-être m'adresser à quiconque veut répondre à cette question. Monsieur Accardi, voulez-vous essayer de répondre?

M. Vince Accardi: Je pense qu'il y a beaucoup de ressources dans le réseau. Il y a beaucoup de joueurs, comme ceux que nous avons ici aujourd'hui, qui sont prêts à aider.

Je pense que le réseau public-privé qui est déjà en place peut fonctionner, si on lui en donne la possibilité avec les bons soutiens. Il nous faut simplement un mécanisme pour permettre l'usage de billets uniques, pour relier ces trajets et pour soutenir les exploitants privés.

Je ne suis pas sûr qu'il faille en faire un monstre. Nous devons avoir les mécanismes et le soutien nécessaires pour que l'industrie fasse ce qu'elle fait le mieux et pour établir des partenariats plus efficaces afin que les Canadiens d'un bout à l'autre du pays puissent acheter un seul billet.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Accardi.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à Mme Lewis. Madame Lewis, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins de leurs témoignages très importants.

Je viens d'une collectivité rurale. Dans ma circonscription, Haldimand—Norfolk, il n'y a pas de transport en commun. Je crois que nous avons un autobus, et mon collègue nous a dit qu'il l'avait déjà pris. C'était il y a quelques années...

M. Dan Muys: C'était il y a de nombreuses années.

Mme Leslyn Lewis: ... et il n'y en a plus.

Ce que je vois, c'est un nouveau phénomène. Pendant la pandémie de COVID-19, de nombreuses personnes ont décidé que, tout se faisant désormais en ligne, elles déménageraient dans des collectivités rurales qui sont très près d'une ville comme la mienne. Hamilton est près de chez nous, et nous sommes près de Niagara-Ouest.

Voilà que le retour au travail a été décrété et que ces personnes doivent se déplacer. Il n'y a même pas moyen de se rendre à des stations en ville pour prendre le GO train par exemple. Elles doivent avoir des véhicules.

Monsieur D'Angelo, je me demande si vous avez une idée de la façon dont nous pourrions corriger ce problème.

M. Marco D'Angelo: Je pense que le gouvernement de l'Ontario a fait une très bonne chose — et cela s'applique à toutes les régions de l'Ontario — en répartissant la taxe sur l'essence de l'Ontario et en en attribuant une partie aux plus petites villes.

De plus, les subventions pour le transport en commun ont été très utiles pour établir des services de démarrage dans des régions plus petites. Elles ont aidé à faire le raccordement avec le réseau GO et d'autres réseaux de transport en commun locaux.

Autrement dit, il existe des mécanismes de financement dans lesquels le gouvernement de l'Ontario, entre autres, joue un rôle de chef de file.

Mme Leslyn Lewis: Vous avez également mentionné dans votre témoignage qu'il y a des régions comme Brampton où le taux d'achalandage est de 115 %, mais vous avez dit qu'il y avait un problème là où les travailleurs n'ont pas été rappelés au centre-ville. Qu'entendez-vous par « travailleurs qui n'ont pas été rappelés »?

M. Marco D'Angelo: Il y a effectivement un problème. À Brampton, par exemple, l'économie repose sur le transport de biens et de services et la coordination de ces activités à l'échelle du pays. De plus, ces emplois ont augmenté et ont été maintenus pendant la pandémie.

C'est différent de ce qui se passe autour de la gare Union, où il y a beaucoup de tours bancaires, ou des locaux à bureaux dans d'autres grandes villes où des modèles hybrides ont été implantés. C'est donc davantage une semaine de travail du mardi au jeudi ou complètement en télétravail. Cela a nui à la création du réseau.

• (1745)

Mme Leslyn Lewis: D'accord, je comprends.

Monsieur Accardi, quelle incidence la taxe sur le carbone a-t-elle sur les exploitants d'autocars privés? Ont-ils dû augmenter leurs tarifs? Qu'ont-ils fait pour compenser cette dépense imprévue?

M. Vince Accardi: Dans notre industrie, les tarifs ont augmenté parce que les coûts ont augmenté.

Comme je l'ai dit dans mon témoignage, rares sont nos exploitants à bénéficier de subventions ou d'un programme leur permettant de compenser les coûts liés à un faible achalandage, si bien qu'ils doivent les répercuter sur les usagers. Tout ce qui nécessite de débloquer des fonds supplémentaires — comme des changements de politiques, des changements d'équipement, la taxe sur l'essence et d'autres — est répercuté sur les clients, parce que nos exploitants dépendent uniquement de ce qui se trouve dans les boîtes de perception.

Mme Leslyn Lewis: Êtes-vous d'accord avec cela, monsieur Uray?

M. Firat Uray: Oui. Nous sommes d'accord. Nous devons les répercuter dans le coût des billets. Autrement, nous ne pouvons tout simplement pas survivre dans ce secteur.

Mme Leslyn Lewis: Avez-vous été en mesure de compenser suffisamment cette dépense imprévue?

M. Firat Uray: Non. La COVID-19 a joué un autre rôle à cet égard.

Mme Leslyn Lewis: Monsieur D'Angelo, qu'en pensez-vous?

M. Marco D'Angelo: Même pour les réseaux de transport en commun, nous devons renégocier le prix du diesel. Nous n'avons pas encore un parc de véhicules électriques zéro émission.

Pour revenir à St. John's, à Terre-Neuve, le montant qui a été négocié entre le maire de St. John's et la province a été très utile, mais une grande partie de cet argent n'a pas servi, parce qu'il faut présenter une nouvelle demande de soumission pour le diesel tous les lundis, par exemple. Il est donc difficile, d'un point de vue opérationnel, de maintenir le service.

Mme Leslyn Lewis: Je ne suis pas certaine, mais je crois que c'est M. Kanca qui a mentionné un problème en ce qui concerne le soutien à l'égard des exigences en matière de permis. Cela m'a amené à penser qu'il y avait peut-être une pénurie de chauffeurs et que les exigences en matière de permis y étaient pour quelque chose.

M. Omer Kanca: Non. Désolé. Il s'agissait plutôt du fait que nous devons être présents dans un grand nombre de villes et de villages, et qu'il nous faut un permis pour chaque ville et village que nous desservons. Toutes ces exigences en matière de permis s'additionnent. Le prix des permis commence à 150 ou 250 \$, mais quand vous desservez 100 villes ou peut-être plus, cela s'additionne.

Mme Leslyn Lewis: Serait-il logique d'harmoniser le permis ou de reconnaître une sorte de permis global ou universel, de façon à ce qu'il ne soit pas nécessaire d'avoir un permis dans chaque ville?

M. Omer Kanca: Cela pourrait certainement aider beaucoup.

Je veux simplement énumérer quelques-uns de ces frais ou dépenses. Ils n'apparaissent pas à prime abord, mais lorsque vous offrez le service, vous les voyez.

Il y a l'exigence de l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants. Vous devez avoir des plaques spéciales sur vos véhicules pour offrir des services transfrontaliers. C'est vraiment beaucoup, étant donné que tous vos véhicules doivent avoir cette plaque. Je ne veux pas trop entrer dans les détails au sujet de l'IFTA, mais elle a été mise sur pied dans l'optique d'un camionneur qui irait de l'Ontario jusqu'en Californie, traversant ainsi de nombreux États, alors que dans les faits, nous voyageons dans quelques territoires et provinces.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kanca, et merci, madame Lewis.

S'il n'y a pas d'objection de la part des membres du Comité, j'aimerais simplement poser une question complémentaire.

M. Taylor Bachrach: Soyez très bref.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Ma question sera très brève. Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur D'Angelo, vous avez parlé de l'électrification du parc. J'ai une question à trois volets et j'apprécierais que vous nous donniez une courte réponse.

Premièrement, existe-t-il une technologie permettant de passer à un parc de véhicules électriques? Existe-t-il, par exemple, des versions électriques d'autocars de 50 places qui seraient utilisés par Greyhound?

Deuxièmement, serait-il utile que l'on débloque des fonds provinciaux ou fédéraux pour appuyer cette transition?

Troisièmement, est-ce que cela aiderait à compenser une partie des coûts afin que ce soit plus abordable pour les consommateurs?

M. Marco D'Angelo: Avec l'électrification, la distance est toujours un problème. La durée de vie des batteries est certainement un aspect auquel il faut penser si de longues distances sont en jeu. Cependant, je suis très heureux de parler des fabricants d'autocars comme New Flyer qui construit les véhicules pour MCI, et Nova Bus qui construit pour Prevost. Le leadership est notoire en matière de conception.

Il y a aussi le TFCZE, le fonds déjà annoncé par le gouvernement fédéral, qui aidera à la transition. Il vaut certainement la peine d'y réfléchir.

Il ne faudra pas non plus oublier, dans le cadre de votre étude, les fabricants de Winnipeg qui construisent les autocars MCI. Imaginez le peu d'autobus touristiques ou d'autocars vendus pendant la pandémie et l'impact que cela a eu sur l'industrie là-bas, ainsi que sur Prevost au Québec. Le Canada est un chef de file dans le secteur manufacturier en Amérique du Nord. Il sera important de garder cela à l'esprit dans la suite de votre étude.

• (1750)

Le président: Merci beaucoup, monsieur D'Angelo.

Je remercie les membres du Comité de leur indulgence.

Nous passons maintenant à M. Chahal, pour cinq minutes. La parole est à vous.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins d'aujourd'hui.

Monsieur Johnson, je vais revenir à vous en ce qui concerne le leadership et les rôles. Je sais qu'en 2018, il y a eu un groupe de travail fédéral-provincial sur les autocars assurant des lignes interurbaines. Êtes-vous au courant des résultats du travail de ce groupe de travail et de la collaboration entre le gouvernement fédéral et les provinces? Quel en a été le résultat?

M. Terence Johnson: En fait, je ne suis au courant d'aucun des résultats obtenus par ce groupe de travail. C'était un peu avant que je devienne président national de Transport Action Canada. À l'époque, je travaillais surtout à la défense des droits en Ontario. À ma connaissance, ce groupe de travail n'a pas permis au gouverne-

ment fédéral de prendre des mesures concrètes pour régler les problèmes constatés.

M. George Chahal: Monsieur D'Angelo ou monsieur Accardi, avez-vous des renseignements à ce sujet? Les provinces ont-elles réagi en cherchant à resserrer leur collaboration pour améliorer la coordination et les possibilités de collaboration dans l'Ouest canadien?

Savez-vous si des provinces envisagent de le faire?

M. Marco D'Angelo: Ce fut un défi. Nous avons travaillé fort pour instaurer des relations avec les gouvernements des Prairies à cet égard. Nous avons eu beaucoup de succès avec l'Alberta. Il y a eu des rencontres avec le gouvernement fédéral à mi-chemin au sujet des fonds de fonctionnement, puis il a été question d'élargir les services. Nous espérons que cela se poursuivra et nous apprécions le travail du secteur privé en Saskatchewan.

Je pense qu'il y a plus à faire pour relier les collectivités du Manitoba et les collectivités du nord de Winnipeg. L'Amalgamated Transit Union l'a également mentionné dans son étude.

M. Vince Accardi: Je sais que les provinces se penchent activement sur la question et qu'elles collaborent probablement avec les provinces voisines, mais je ne crois pas que cela nous procurera une solution dont tous les Canadiens au pays pourront bénéficier.

M. George Chahal: Je crois savoir que la Colombie-Britannique a proposé des solutions, mais il n'y a rien de concret du côté des provinces des Prairies.

Je m'interroge au sujet de la Saskatchewan, où la STC s'est complètement retirée du dossier et où le gouvernement n'apporte aucun soutien. Est-il à ce point problématique de relier les collectivités rurales en Saskatchewan?

M. Firat Uray: Oui. Nous avons essayé de communiquer avec le gouvernement de la Saskatchewan et nous n'avons pas abouti. Même chose avec le Manitoba et l'Alberta avec qui nous n'avons pas pu lier langue.

La Colombie-Britannique a reçu des fonds et a travaillé avec nous. À part la Colombie-Britannique, aucun gouvernement provincial ne nous a approchés.

M. George Chahal: Il s'agit d'un dossier de compétence provinciale auquel les gouvernements provinciaux n'apportent pas leur soutien. Je suppose qu'ils ont cessé de fournir un soutien public, sauf la province de la Colombie-Britannique. C'est préoccupant parce que les provinces des Prairies sont essentiellement rurales et qu'il faudrait y améliorer la connectivité.

Je sais qu'un programme pilote a été entrepris en Alberta pour aider les exploitants. Votre entreprise a-t-elle participé à ce programme pilote? Vous a-t-on invité à y participer?

M. Firat Uray: Non. Je pense qu'à cause des règles, notre entreprise n'était pas adaptée.

M. George Chahal: D'accord, merci.

J'aimerais parler de ce que nous avons vu aux États-Unis et des possibilités qui s'offrent dans les collectivités rurales de ce pays. A-t-on observé des solutions novatrices aux États-Unis dont nous pourrions nous inspirer et intégrer ici au Canada?

Monsieur D'Angelo ou monsieur Accardi, avez-vous quelque chose à ajouter?

• (1755)

M. Marco D'Angelo: En 2000, il a été très utile que la Federal Transit Administration renouvelle son fonds pour cinq ans, je crois, à hauteur de quelques 64 milliards de dollars américains. Ne me citez pas, mais c'est à peu près cela. Le fonds aide à appuyer le développement du transport en commun.

Les États-Unis ont des administrations régionales de transport qui couvrent habituellement plus d'une municipalité. Par leur nature même, ces administrations contribuent vraiment au transport interurbain. C'est un modèle un peu différent.

M. Vince Accardi: Les États-Unis ont une façon bien différente d'apporter un soutien à l'industrie. Une partie de ce soutien a permis de compenser certaines des pertes que les transporteurs privés auraient subies en raison du faible achalandage.

M. George Chahal: C'est de la même façon que nous avons fourni du soutien pendant la pandémie en finançant directement les municipalités ou en recourant à d'autres sources de financement.

M. Vince Accardi: Effectivement. Notre industrie a été très heureuse et reconnaissante du soutien que nous avons reçu du gouvernement. Il se trouve simplement que les États-Unis ont procédé un peu différemment.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chahal.

Merci, monsieur Accardi.

Nous passons maintenant à M. Strahl qui a la parole pour cinq minutes.

M. Mark Strahl: Merci beaucoup.

Pour poursuivre sur la lancée, M. Bachrach a parlé de l'âge d'or de Greyhound. Ce n'est selon moi pas d'actualité, cela remontant probablement à 25 ans. Pour m'en tenir à ma région, je me souviens de l'époque où l'aéroport d'Abbotsford est devenu une plaque tournante régionale et qu'il a accueilli les vols de WestJet, il y a 25 ans. De nombreux Canadiens qui voyageaient avant par Greyhound, parce qu'ils n'avaient pas d'autre option, fréquentent maintenant des compagnies aériennes à rabais, comme Flair et Swoop, surtout que les tarifs sont bas à l'heure actuelle.

L'industrie du transport interurbain par autocar pourrait-elle ne pas faire ce qu'elle faisait avant, soit de transporter les gens de Vancouver à Calgary, pour plutôt de les déposer à Prince George afin qu'ils puissent emprunter l'avion et se rendre à leur destination finale? A-t-on envisagé des solutions pour relier les petits aéroports régionaux qui transportent désormais les passagers que les autocars transportaient auparavant? Ces liaisons sont maintenant assurées par un mode de transport différent.

Je me demande si l'on parle d'interopérabilité, si vous envisagez de coordonner vos horaires avec ceux des petites compagnies aériennes régionales et d'amener les gens jusqu'à des plaques tournantes régionales qui, dans ce cas-ci, sont le plus souvent des aéro-gares.

Je ne sais pas si cette question s'adresse à M. Accardi ou...

Je pourrais aussi poser la question différemment: L'un de vous dessert-il des petits aéroports régionaux?

Mme Tracy MacPhee: J'aimerais dire que nous assurons la liaison avec l'aéroport Pearson. Nous essayons de drainer les passagers des régions rurales de l'Ontario. Nous les connectons au réseau GO

Transit pour qu'ils puissent se rendre à l'aéroport Pearson. Nous le faisons déjà.

Pour ce qui est des aéroports régionaux, nous avons eu des échanges avec différentes administrations aéroportuaires de la région. De nombreux aéroports régionaux dans les régions rurales de l'Ontario ont perdu beaucoup de liaisons aériennes qui n'ont pas été rétablies. Il arrive qu'il n'y ait qu'un seul vol quotidien et à une heure qui ne correspond pas à celle de notre desserte. Les aéroports régionaux, eux, veulent établir leurs horaires de vol pour assurer la liaison avec les grands aéroports comme ceux de Toronto et de Vancouver, afin de favoriser la correspondance avec les vols internationaux.

Ce système est très difficile à mettre en place. Nous avons essayé avec d'autres.

M. Mark Strahl: Je vous comprends.

Il a aussi été question du fait que le gouvernement ou le secteur public pourraient permettre à des entreprises multimodales d'assurer le service, de sorte qu'un passager puisse réserver son billet sans problème et voyager sans problème. Il y aurait des correspondances et autres, mais on pourrait parler d'un guichet unique pour la planification des voyages.

Évidemment, il y a des entreprises de plusieurs millions de dollars qui le font dans le cas d'autres modes de transport. Y aurait-il place pour une telle option? Pourquoi l'entreprise X ne serait-elle pas mieux placée qu'un quelconque gouvernement pour offrir ce service aux voyageurs à la façon de ce qui se fait déjà par ailleurs dans l'espace privé?

Je ne sais pas qui aimerait répondre à cette question. M. Johnson peut-être?

• (1800)

M. Terence Johnson: J'adorerais m'essayer à une réponse.

Lors de la privatisation et donc de la fragmentation des chemins de fer au Royaume-Uni, on a assisté à la résurrection d'un concept datant du XIX^e siècle, celui de la « railway clearing house », sorte de coopérative sans but lucratif réunissant les nouvelles compagnies ferroviaires. Le gouvernement de l'époque n'avait pas fait preuve de dirigisme et c'est cette organisation qui a permis que l'industrie reste unie.

C'est ce que j'entends par création d'une organisation unificatrice sans but lucratif. Si vous demandez à une entreprise X de le faire, elle exigera 15 % au passage. Vous pourrez demander à n'importe quel transporteur s'il est en moyen de céder une marge de 15 %. Je devine sa réponse a priori, car il ne s'agit pas d'une industrie où les marges sont élevées.

Le président: Merci, monsieur Johnson.

Merci, monsieur Strahl.

Passons maintenant à M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici cet après-midi. C'est très intéressant.

Monsieur D'Angelo, quels groupes démographiques et collectifs seront les plus vulnérables si le transport interurbain par autocar diminue?

M. Marco D'Angelo: Il est un peu difficile d'entendre la question en français dans la salle.

Le président: Monsieur Iacono, est-ce que vous pourriez répéter la question?

Je vais demander d'augmenter le volume dans la salle.

M. Angelo Iacono: Je vais répéter la question un peu plus fort.

Quels sont les groupes démographiques et les collectivités les plus vulnérables si le transport interurbain par autocar diminue?

M. Marco D'Angelo: Le groupe le plus touché serait peut-être celui des personnes âgées. Aujourd'hui, je suis très fier pour le Québec. En effet, la mairesse de Montréal a annoncé que, dès le 1^{er} juillet 2023, ce groupe pourra utiliser gratuitement le transport offert par la Société de transport de Montréal, la STM. C'est quelque chose qui va faciliter les déplacements interurbains, parce que beaucoup de gens doivent passer par le Grand Montréal.

Il y a aussi des agences, comme Exo, qui desservent la banlieue du Grand Montréal, ainsi que la région environnante.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: J'ajouterai à votre réponse que j'ai beaucoup emprunté Greyhound. Je me souviens qu'à l'époque, beaucoup d'étudiants prenaient l'autocar de Montréal à Ottawa pour y étudier. Et, croyez-le ou non, beaucoup de fonctionnaires habitant à Montréal venaient travailler à Ottawa — j'étais l'un d'eux — et faisaient la navette tous les matins et tous les soirs. Je pense que cela touche l'ensemble de la population. Il ne s'agit pas seulement des personnes âgées, mais de l'ensemble de la population.

Monsieur Johnson, depuis le retrait de Greyhound, a-t-on vu émerger de nouveaux opérateurs dans le secteur privé?

M. Terence Johnson: Tout à fait, et vous en avez un ici dans la salle avec Rider Express. Prenons l'exemple d'Onex Bus dans le sud-ouest de l'Ontario. Vous avez aussi une entreprise qui s'appelle Book A Ride.

M. Angelo Iacono: Ces nouveaux exploitants et les autres du secteur privé ont-ils communiqué avec les provinces? Quelle est la rétroaction? Quel est le dialogue avec les provinces?

Vous savez que ce domaine relève essentiellement des provinces, mais nous nous faisons souvent dire que le gouvernement fédéral devrait s'en mêler. C'est toujours le problème de ressortir pendant quoi qu'on fasse. Comment trouver un équilibre?

De plus, vous savez très bien que le gouvernement fédéral ne peut intervenir qu'à la demande ou sur l'avis des provinces. Certes les trajets d'autocars sont interprovinciaux, et ils ne sont pas spécifiquement interprovinciaux. Quelles ententes ces nouveaux transporteurs ont-ils conclues avec leurs provinces respectives?

• (1805)

M. Terence Johnson: En fait, Kasper Transportation, dans le nord de l'Ontario, est un exemple d'entreprise qui existait alors que la réglementation était toujours en place en Ontario. Elle s'était pliée au processus d'octroi réglementé des liaisons, tandis que maintenant, l'Ontario a déréglementé et c'est la foire d'empoigne, comme je l'ai dit plus tôt. Je crois que les provinces des Prairies ont aussi tout déréglementé.

Comme l'a dit M. Uray, nous avons très peu de contacts avec le gouvernement provincial. Il semble que ce soit la même chose en Ontario. Dans cette province, on constate que les exploitants ont pu obtenir la liaison Toronto-Ottawa, mais pas Ottawa-Montréal parce qu'il leur aurait fallu faire toute une gymnastique pour desservir le Québec. En fait, nous nous sommes adressés au gouvernement du Québec l'an dernier pour lui demander de bien vouloir autoriser les exploitants de l'Est ontarien à venir à la Gare d'Autocars de Montréal pour ne pas indirectement réglementer le marché de l'Ontario, parce que c'est ce qui se produisait au final. La réglementation a fini par traverser la frontière provinciale, tandis qu'elle n'aurait dû concerner que le Québec.

M. Angelo Iacono: S'il continue d'y avoir une demande pour le transport interurbain par autobus, n'est-il pas raisonnable de supposer que le secteur privé comblera les besoins? Pourquoi n'y a-t-il pas plus d'acteurs?

M. Terence Johnson: C'est en partie une question de moment. Un grand nombre de nouveaux exploitants sont arrivés après la fin de la pandémie. Certains, ceux qui étaient déjà sur le marché, ont gardé leurs cartouches et, par sens des responsabilités envers les collectivités qu'ils desservaient, ont continué d'assurer le service, mais beaucoup de routes ne sont pas viables.

On nous a posé une question plus tôt au sujet du contrat social. Si vous avez cinq exploitants concurrents entre Toronto et Ottawa, certains d'entre eux vont perdre beaucoup d'argent et il est certain qu'aucun d'entre eux n'aura d'argent à dépenser pour offrir un service dans le nord de Peterborough ou ailleurs afin que tous les Canadiens soient reliés. Le profit n'ira pas...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Johnson. Malheureusement, nous allons devoir nous arrêter là.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Pour commencer, je vais m'adresser à M. Accardi.

Au Québec, une nouvelle politique a été mise en place, ce qui fait qu'il ne sera plus possible, à un moment donné, pour les sociétés de transport en commun de financer l'acquisition d'autobus qui ne sont pas des autobus électriques.

Bien sûr, les autobus dans le secteur privé ne sont pas financés par le gouvernement, mais, d'un autre côté, on commence à voir l'électrification des autobus dans le secteur public. Inévitablement, je suppose que cette transition finira par se faire dans le secteur du transport interurbain en ce qui a trait aux autobus du secteur privé.

Je me demandais jusqu'à quel point vos membres ou vous-même aviez commencé à entreprendre des démarches à cet égard. À quel point êtes-vous avancés dans ces démarches? Entrevoyez-vous une transition dans un avenir à court, à moyen ou à long terme?

[Traduction]

M. Vince Accardi: Comme M. D'Angelo l'a souligné, il existe un fonds qui aide certains de nos exploitants privés à compenser les coûts supplémentaires du passage à l'électrique. Selon l'utilisation du véhicule, il a ses emplacements. Par exemple, sur la côte Est et sur la côte Ouest, les équipes d'entretien peuvent venir, prendre des invités, les déposer en route, puis revenir et brancher l'autobus pour la nuit. Ça fonctionne. Le défi actuel consiste à installer des postes de chargement un peu partout au Canada, le long de nos principaux itinéraires pour qu'il soit possible de recharger les autobus sur de longues distances.

L'industrie s'achemine vers ce genre de solution qui n'est cependant pas sans poser de difficultés, surtout après la pandémie de COVID-19 quand les exploitants privés avaient des problèmes de liquidités. Ils y travaillent et sont prêts à ces solutions. Des programmes de ce genre s'adressant à des exploitants vont aider à faire avancer les choses.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Je suis moi-même l'utilisateur d'un véhicule électrique, et je constate que certaines difficultés se présentent, mais je constate aussi qu'en partant de la région de Montréal pour me rendre jusqu'à Ottawa, par exemple, il me semble qu'il pourrait être logique d'exploiter un certain nombre de trajets d'autobus, et ce, même si le trajet prend plusieurs heures. Ainsi, une fois rendu à destination, le chauffeur n'a qu'à brancher son véhicule pendant quelques heures. Entretiens, il va faire sa pause ou il va dîner.

De toute manière, la personne qui conduit a besoin de s'arrêter à un moment donné. Si on peut faire coïncider les arrêts avec les moments où on a besoin de recharger la batterie et les moments où le chauffeur doit faire sa pause, il me semble que cela pourrait être logique.

Ce n'est que mon point de vue personnel. Évidemment, je ne suis pas un spécialiste du domaine, c'est vous le spécialiste. J'aimerais donc entendre vos commentaires. Croyez-vous que cette transition est à nos portes?

• (1810)

Le président: Malheureusement, monsieur Barsalou-Duval, vous n'avez plus de temps pour entendre la réponse.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Johnson, êtes-vous au courant d'autres pays où les services d'autocars voyageurs ont été intégrés? Vers quel chef de file le Canada devrait-il se tourner dans ce domaine?

M. Terence Johnson: Monsieur Bachrach, excusez-moi de ne pas avoir une très bonne réponse à vous donner. Mon organisation a commandé une étude cet été sur cette question. Peut-être qu'en temps et lieu, nous serons en mesure de vous présenter des modèles qui fonctionnent.

Ce qui fonctionne très bien au sud de la frontière, c'est le modèle Thruway d'Amtrak. Selon ce modèle, Amtrak a conclu des contrats ou établi des partenariats pour étendre ses services à certaines ré-

gions. Ce n'est pas pour autant un partenariat public-privé, mais Amtrak a établi de bons rapports avec le secteur privé. Je pense que cela pourrait bien fonctionner ici.

M. Taylor Bachrach: Tout à l'heure, vous avez évoqué le concept de collectif d'entreprises ferroviaires pour offrir aux passagers un guichet unique portant sur l'ensemble des services offerts. Dans le nord de la Colombie-Britannique, on examine actuellement la possibilité d'aider les passagers à naviguer dans ce qui est un ensemble disparate de services publics.

Nous sommes en présence de divers services publics et nous n'avons pas de guichet unique, mais j'ai l'impression que ce n'est pas la solution, parce que si nous avons un ensemble disparate de fournisseurs de services du secteur privé qui ne sont pas interreliés, comment les passagers pourraient-ils s'y retrouver sur un site Web pour aller là où ils le souhaitent? Pour le moins, cela ne donne pas une vue d'ensemble. Quel rôle le gouvernement fédéral devrait-il jouer pour parvenir au résultat visé et assurer l'uniformité des prix, de l'accessibilité, des niveaux de service et de tous les autres éléments?

M. Terence Johnson: Merci.

Je pense qu'une partie du problème actuel tient à ce que le passager moyen ne peut pas voir qu'il y existe des services pour aller là où il veut aller. Beaucoup ne savent pas qu'il existe un service d'autocar remplaçant Greyhound. Le fait de combler cette lacune sur le plan de l'information aidera à rendre tout le processus beaucoup plus durable. Le fait de savoir que vous serez en mesure de vous brancher sur l'écosystème rendra la création de nouvelles routes plus durable.

Comme nous l'avons dit, le gouvernement fédéral peut régler la question de l'abordabilité des véhicules et la question de la sécurité des terminaux et des correspondances. Ce sont des choses que le gouvernement fédéral peut faire et qui ne donnent pas lieu à des subventions importantes à tel ou tel acteur, mais qui aident l'industrie à bien fonctionner.

Ensuite, il suffit de constater les lacunes et de réfléchir à la façon de les corriger. Il serait approprié de collaborer avec les municipalités et la province pour en faire un service public comme BC Transit et tous les autres semblables, mais pour l'instant, je ne sais pas si Transports Canada sait où se trouvent les lacunes.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Johnson.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys. Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Dan Muys: Ma question s'adresse à vous, monsieur Kanca.

Vous aviez commencé à parler de certains frais, mais nous sommes arrivés au bout du temps alloué. Nous avons ici un exemple de réussite du secteur privé qui est parvenu à combler une lacune dans le transport en commun, et vous êtes étranglés par divers frais et vous ployez sans doute sous le fardeau administratif que vous impose le gouvernement. Vous pourriez peut-être poursuivre votre réponse en parlant de certains des défis auxquels vous êtes confrontés.

M. Omer Kanca: Bien sûr. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'exprimer.

Pour commencer, il y en a beaucoup. Nous n'avons pas le temps de toutes les énumérer ici. L'une d'elles serait certainement les droits de permis des municipalités locales. Comme vous le savez, il faut avoir une licence d'entreprise pour offrir des services dans sa ville, mais nous ne sommes là que pour le ramassage et le dépôt, ce qui n'est pas vraiment un service pour une journée complète.

Ensuite, il y a le PRI, dont j'ai commencé à parler, qui représente un coût énorme, ainsi que l'EITC en vertu duquel les autocars interurbains transfrontaliers doivent porter une plaque spéciale. Il a été conçu pour les camionneurs. Les entreprises de camionnage traversent de nombreuses villes et de nombreux États aux États-Unis et au Canada. Pour nous, ce n'est pas le cas, mais nous devons quand même assumer ce genre de coûts, ce qui est un fardeau.

• (1815)

M. Dan Muys: Avez-vous une idée de ce que ces coûts représenteraient sur une base mensuelle en pourcentage de votre structure financière, ou peut-être même du nombre de passagers qu'il faudrait accueillir dans un mois moyen, juste pour couvrir ces frais?

M. Firat Uray: Je vais répondre à cette question. Cela dépend du nombre d'autocars que vous détenez et du nombre de ceux qui effectuent des liaisons transprovinciales. Cela change chaque mois. C'est jusqu'à 50 000 \$, voire à 100 000 \$.

M. Omer Kanca: Pour vous donner un autre chiffre, nous savons d'expérience que des exploitants privés se sont abstenus d'offrir leurs services dans toutes les provinces à cause de ces coûts.

M. Dan Muys: Les frais imposés par le gouvernement dissuadent donc le secteur privé de trouver des solutions pour combler les lacunes.

M. Omer Kanca: Absolument.

M. Dan Muys: S'il me reste du temps, je poserai une autre question.

Nous en avons parlé un peu plus tôt et on nous a donné des exemples de ce qui se fait aux États-Unis. Y a-t-il des exemples ou des leçons que nous pouvons tirer de pays comme l'Australie? Le Canada est un pays de vastes étendues à la population clairsemée, mais d'autres pays sont peut-être semblables au nôtre. Nous ne sommes bien sûr pas en Europe. Nous ne sommes même pas des régions plus densément peuplées des États-Unis.

Y a-t-il des exemples? Non?

Très bien; personne n'est allé en Australie.

Ma prochaine question s'adresse à Rider Express. Vous avez dit avoir comblé 50 % du vide laissé par Greyhound et STC. Qu'est-ce qui a contribué à ce succès? Avez-vous des autocars de tailles différentes? Vous n'utilisez probablement pas des autocars de 50 places.

Existe-t-il un service sur demande? Est-ce une question d'horaires de service? Qu'est-ce qui contribue à ce succès?

M. Firat Uray: En 2017, nous avons commencé par des fourgonnettes de 15 places en Saskatchewan. Après que Greyhound s'est retiré de l'Ouest canadien, nous avons progressivement ajouté des autocars.

Notre succès vient de nos liaisons, puisque nous relient cinq provinces. Nous collaborons avec Ontario Northland, permettant ainsi aux passagers de se rendre de Vancouver à Toronto. Nous avons un point de chute commun à Winnipeg. Notre succès, je pense, dépend de nos liaisons. En peu de temps, nous avons étendu notre service à

de nombreuses villes, ce qui nous a permis de réussir dans la région.

M. Dan Muys: Madame MacPhee, est-ce semblable à ce qui se passe avec Ontario Northland, c'est-à-dire que vous avez été en mesure d'étendre le service au fil du temps et que vous espérez poursuivre sur la lancée?

Mme Tracy MacPhee: Nous travaillons très fort pour créer des relations à chaque extrémité de notre service, où que nous soyons.

Le problème tient en partie au fait que chaque transporteur applique sa propre formule et son propre modèle d'affaires pour résoudre ses problèmes dans la région et dans la zone qu'il dessert, souvent à raison d'une seule liaison quotidienne sur de grandes distances.

Quand vous parcourez plus de 2 000 kilomètres et que vous essayez de le faire en une journée, en certains endroits, vous arrivez en pleine nuit. Le transporteur à l'autre bout, celui qui prend le relais au milieu de la nuit, peut avoir un horaire d'exploitation différent et complètement décalé. Cette situation est source de problèmes quand le lieu de transfert n'est pas un terminal et qu'il ne s'y trouve aucun lieu sûr. Ce sont les problèmes que nous rencontrons aux deux bouts de la province de l'Ontario, dans nos liaisons avec Winnipeg ou Ottawa.

Nous essayons d'assurer des correspondances parfaites, mais c'est très difficile en raison des grandes distances que nous parcourons.

Le président: Merci, madame MacPhee. Merci beaucoup, monsieur Muys.

Nous allons terminer par Mme Koutrakis. Vous avez la parole pour cinq minutes, madame.

• (1820)

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

L'été dernier, j'ai organisé une série de tables rondes sur les chaînes d'approvisionnement. L'un des éléments récurrents de ces rencontres, pris en tant que thème ou élément concernant une région, a été l'importance de recueillir des données. Ma question s'adresse à M. Johnson et à Mme MacPhee ou à tout autre témoin qui pourrait avoir cette information. En faisons-nous assez pour recueillir des données?

Avant de pouvoir faire des recommandations, nous avons besoin de données, nous devons déterminer où se situent les lacunes et comment nous pouvons améliorer la conception des programmes. Savons-nous si Statistique Canada recueille des données sur le transport interurbain, y compris le service d'autobus?

Mme Tracy MacPhee: Je ne sais pas ce que fait Statistique Canada. Je sais qu'en tant qu'organisme provincial, nous devons réunir toute l'information sur notre clientèle que nous soumettons ensuite. Je sais que l'Ontario demande aux autres transporteurs qui exercent leurs activités dans la province de lui communiquer cette information sur le nombre d'utilisateurs et de lui fournir des données sur les lieux desservis par autocar autobus et sur les endroits où ce service n'est pas offert.

Mme Annie Koutrakis: Croyez-vous qu'il soit nécessaire de mener un sondage pour évaluer les besoins en matière de transport interurbain de passagers, surtout après la pandémie?

Mme Tracy MacPhee: Je pense que ce serait très utile. Je pense que plus nous en savons, mieux nous pourrions répondre aux besoins. Selon moi, dans le cadre de cette conversation, nous devons tenir compte du fait que de très nombreuses communautés de Premières Nations n'ont pas accès à l'autocar. Beaucoup de ces communautés sont situées en dehors des axes principaux. Il est très important que nous réfléchissions à ce que nous pourrions faire pour ces populations afin qu'elles profitent de nos services et que nous leur donnions accès à un moyen de transport sécuritaire.

Mme Annie Koutrakis: C'est comme si vous aviez lu dans mes pensées. J'étais simplement en mode recherche de solution.

Ma dernière question est la suivante: une des solutions pourrait-elle consister à offrir des subventions aux personnes ou aux communautés les moins fortunées, clientes de services de transport, qui pourraient ne pas pouvoir se déplacer sans un service d'autocar? Est-ce ce que vous recommanderiez cela? Sous quelles formes ce genre de subventions pourraient-elles être offertes, si c'est une solution?

Mme Tracy MacPhee: J'envisage parfaitement la chose. Bon nombre de communautés de Premières Nations avec lesquelles j'ai eu des contacts, avec lesquelles j'ai communiqué, aimeraient recevoir un financement qui leur permettrait d'assurer le transport jusqu'à une route principale ou un endroit où permettant la correspondance avec notre service.

Nous venons d'inaugurer la liaison avec Elliot Lake. Nous n'assurons pas le service jusqu'à cette ville située en dehors de notre route, mais grâce à la subvention du Fonds pour le transport communautaire de la province de l'Ontario, dont nous avons parlé tout à l'heure, Elliot Lake utilise un autobus scolaire pour effectuer la navette. Pour notre part, nous fournissons le service de billetterie en aval. Il suffit à Elliot Lake de disposer d'un moyen de transport pouvant assurer la navette entre la ville et notre point de dépose-prise en charge. Les passagers sont inscrits dans notre système de billetterie et la ville sait quand ils arrivent.

Ce modèle fonctionne très bien. Ce serait bien que le gouvernement fédéral appuie de tels modèles, surtout dans le cas des communautés de Premières Nations.

Mme Annie Koutrakis: Monsieur le président, je ne sais pas s'il me reste du temps.

Le président: Il vous reste une minute trente.

Mme Annie Koutrakis: C'est le temps des Fêtes, le temps de soumettre sa liste de demandes. Que recommanderiez-vous d'inclure en priorité dans cette étude pour nous attaquer à ce problème très important et trouver des solutions?

La question s'adresse à vous tous.

M. Terence Johnson: Si vous me permettez de commencer, je dirais le collectif de sociétés. Comme je le disais, beaucoup d'exploitants ne présentent même pas sur leur site Web les caractéristiques générales du transport en commun afin que les gens se renseignent sur les services. Nous avons essayé de réunir ces données. J'ai passé des heures et des heures à essayer de déterminer qui offre quel service et d'où à où. Dans certains cas, c'est vraiment difficile.

Je ne sais pas si le site Web de Northern Express est à jour pour les services dans le nord de l'Alberta. Je ne peux même pas dire si Frontier Bus Lines se rend encore à Yellowknife. Je ne sais pas. J'ai essayé de comprendre.

Il s'agit d'obtenir les données, comme vous le demandiez tout à l'heure. Est-ce que quelqu'un recueille les données? Il n'est pas facile de s'y retrouver.

Le président: C'est tout, madame Koutrakis. Merci beaucoup.

Merci, monsieur Johnson.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à exprimer notre gratitude à tous les témoins qui ont comparu aujourd'hui et qui nous ont fait part de leur point de vue.

Je demande aux personnes ayant témoigné et à notre auditoire de bien vouloir se déconnecter maintenant.

Je vais m'adresser à mes collègues pour quelques questions d'ordre administratif qui ne devraient pas prendre plus de deux minutes.

Comme vous le savez, nous devons approuver le budget de cette étude sur le transport interurbain par autocar, ainsi que les projets de budget concernant la possibilité de visiter les ports, ce que nous n'avons pas pu faire à l'automne. De toute évidence, tout ce qui est approuvé ici doit encore être approuvé par le comité de liaison et par la Chambre, mais il s'agit au moins de franchir la première étape.

Est-ce que quelqu'un s'oppose à l'approbation de ces deux budgets?

• (1825)

M. Dan Muys: Lequel? Il y avait deux versions.

Le président: Il y a deux versions: une comprenant la visite à Seattle et l'autre pas. Si ces deux versions sont approuvées aujourd'hui, nous vous soumettons...

M. Dan Muys: D'accord. Nous allons soumettre ces deux... Je comprends ce que vous voulez dire. Je comprends.

Le président: Vous choisissez laquelle?

D'accord. Quelle version devons-nous choisir?

Pourquoi ne pas aller de l'avant? Je propose de laisser de côté la visite à Seattle, même si tout le monde aimerait y aller, mais cela dépend de la volonté du Comité.

Allez-y, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Personnellement, j'ai vu le film *Nuits blanches à Seattle*. Je préférerais que nous nous en tenions à une semaine de séance et la seule façon d'y parvenir est de laisser tomber Seattle.

Je suis d'accord avec vous, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Je tiens également à souligner que cette visite ajouterait un coût important au voyage. Comme j'en vois certains qui hochent la tête, s'il n'y a pas d'objection, nous allons opter pour cette solution consistant à approuver la version du budget excluant la visite à Seattle.

M. Mark Strahl: Nous irons ensuite à Singapour.

Le président: Fantastique. Voilà que M. Strahl aimerait aller à Singapour. J'en prends bonne note.

Blague à part, chers collègues, y a-t-il des objections à approuver le budget prévu pour l'étude sur les autocars interurbains ainsi que le budget pour les visites de ports?

Comme personne ne fait opposition, les budgets sont adoptés.

Bonne soirée, tout le monde et bonne fin de semaine. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>