



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

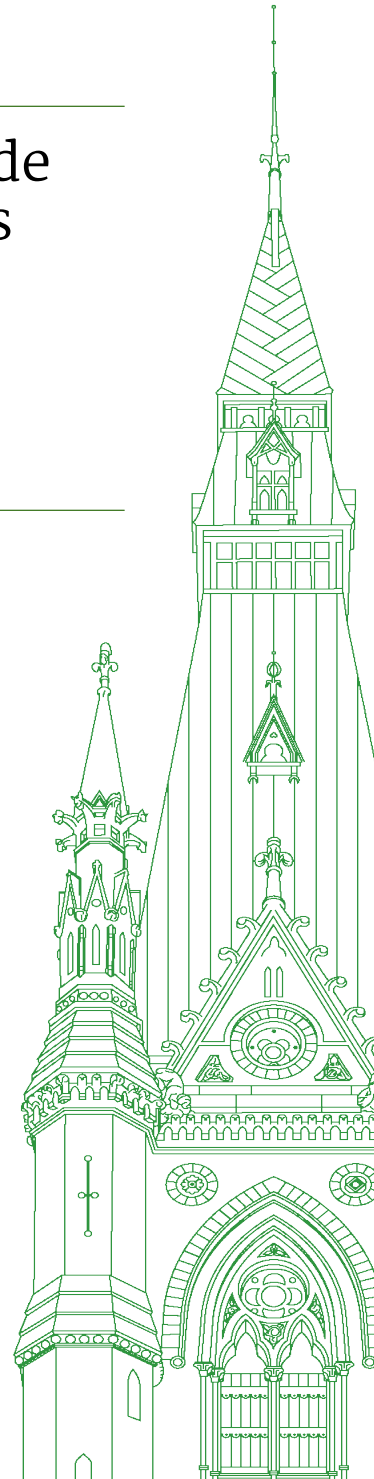
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 055

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 16 février 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 16 février 2023

• (1110)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la 55^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 février 2022, le Comité reprend son étude sur le transport interurbain par autobus au Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 23 juin 2022. Les députés peuvent participer en personne dans la salle ou à distance au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Chers collègues, je tiens à vous informer que tous les témoins ont fait les tests requis pour participer à la réunion d'aujourd'hui et qu'ils ont réussi le test de son, à l'exception, malheureusement, de Mme Adele Perry. Nous espérons arriver à régler le problème avant de lui donner la parole pour sa déclaration préliminaire.

Nous accueillons, à titre personnel, Mme Sarah-Patricia Breen, titulaire de la chaire de recherche d'innovation régionale en développement économique rural du Collège Selkirk, qui comparait devant nous par vidéoconférence. Bienvenue à vous.

Nous accueillons également, à titre personnel et par vidéoconférence, Mme Adele Perry, professeure distinguée en histoire et études des femmes et des genres. Bienvenue à vous aussi.

Nous accueillons enfin, à titre personnel, Mme Josipa Petronic, présidente-directrice générale du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada, par vidéoconférence elle aussi. Bienvenue à vous.

Nous commencerons aujourd'hui par donner la parole à Mme Breen pour son exposé.

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

Mme Sarah-Patricia Breen (titulaire de la chaire de recherche d'innovation régionale en développement économique rural, Selkirk College, à titre personnel): Merci et bonjour.

Je vous remercie vraiment de m'offrir l'occasion de prendre la parole aujourd'hui. C'est un honneur pour moi de me joindre à vous depuis les territoires traditionnels des peuples Sinixt, Syilx, Ktunaxa et Secwépemc.

J'espère arriver à présenter un bon résumé des principales considérations rurales au Comité.

Lorsqu'on parle de transport en commun en milieu rural, on met souvent l'accent sur des événements marquants comme la disparition de Greyhound Canada, mais il est important de souligner que ce genre d'exemple n'est pas nécessairement représentatif de toute la gamme de services qui existent. Le transport intercommunautaire comprend des déplacements longs et des déplacements courts, ceux qui sont occasionnels et ceux qui sont réguliers. Je veux accorder une attention particulière au besoin de transport en commun intercommunautaire pour de courts trajets réguliers.

Comme nous le savons, c'est une erreur de supposer que les personnes vivant en milieu rural ont accès à un véhicule personnel. C'est également une erreur de supposer que leurs déplacements réguliers courts se font à l'intérieur de leur propre municipalité. De nos jours, il est beaucoup plus fréquent que les services qu'ils utilisent régulièrement, leur lieu de travail et leur domicile se trouvent dans des municipalités différentes. Il y a donc là un besoin, particulièrement dans les municipalités où il y a pénurie de logements abordables et pénurie de main-d'œuvre. Le personnel nécessaire pour combler ces pénuries de main-d'œuvre vit souvent dans des zones périphériques. Le manque de services de transport en commun intercommunautaire peut vraiment avoir des répercussions sur l'aptitude des gens à aller à l'école, à consulter un médecin ou à occuper un emploi. La situation touche davantage certains groupes sociaux, notamment les jeunes, les personnes âgées, les Autochtones et les nouveaux arrivants.

J'aimerais vous présenter quelques points saillants de ce que ma recherche nous apprend sur le transport en commun en milieu rural au Canada aujourd'hui.

On traite souvent les régions rurales comme s'il s'agissait d'un groupe homogène, on discute de solutions ou de stratégies rurales très générales, sans tenir compte des différences entre les différents milieux. Nous avons remarqué plusieurs obstacles au transport en commun rural durable entre les collectivités, notamment les difficultés courantes comme le coût d'exploitation et des défis très propres à un lieu comme les habitudes de déplacement locales ou la structure économique. Lorsque nous avons examiné les programmes de financement et de soutien connexes, nous avons relevé deux obstacles principaux: le manque de financement spécial pour les milieux ruraux et le manque de financement pour les coûts d'exploitation.

Il faut souligner que l'état actuel des connaissances sur le transport en commun et les lieux ruraux est très inégal sur le plan géographique. Nos connaissances sont très teintées par les expériences des grandes collectivités urbaines adjacentes, en particulier celles du Sud de l'Ontario, du Sud du Québec et de la Colombie-Britannique. Dans le cadre de notre travail, nous avons recensé plus de 100 exemples de systèmes de transport en commun en milieu rural, dont la plupart étaient en fait des services intercommunautaires. Cela met en évidence à la fois un besoin et le nombre croissant de solutions possibles, pas seulement des circuits d'autobus à itinéraire fixe, mais aussi des approches plus novatrices comme des services à la demande.

Je voudrais consacrer le temps qu'il me reste à trois considérations essentielles pour le Comité.

La première est qu'il faut améliorer nos connaissances, notamment en ce qui concerne les collectivités et les régions sous-représentées. Ces lacunes nous empêchent souvent de prendre des décisions éclairées. Le gouvernement fédéral doit continuer d'appuyer les efforts visant à les combler, non seulement par la recherche universitaire, mais aussi en octroyant du financement aux collectivités et aux régions pour qu'elles évaluent leurs besoins et réfléchissent à des solutions. Dans l'intervalle, nous devons être conscients des lacunes et des biais dans les informations dont nous disposons.

La deuxième considération est que les différences d'un endroit à l'autre, surtout en milieu rural, sont telles qu'il n'existe pas de solution unique. Il est essentiel d'inclure les considérations rurales dans l'élaboration de politiques, de programmes et de solutions, afin d'éviter d'exclure involontairement des zones rurales ou de leur causer du tort. Le récent fonds fédéral pour les solutions de transport en commun en milieu rural est un excellent exemple de programme adapté aux régions rurales.

Les solutions pour le transport intercommunautaire doivent être souples. Même si elles peuvent différer d'un endroit à l'autre du pays, il faut établir des liens et des collaborations entre elles. Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer pour assurer la continuité à travers le Canada.

Enfin, je conclurai en disant qu'il faut vraiment reconnaître et prendre en compte ce ne sont pas tous ceux qui bénéficient du transport en commun qui en paient les coûts. Nous savons que les services de transport en commun nous confèrent toutes sortes d'avantages sociaux, environnementaux et économiques. L'un des problèmes fondamentaux, c'est que leurs avantages profitent à un grand nombre de personnes, d'entreprises, de collectivités et à toute la société, alors que leurs coûts sont absorbés totalement par le fournisseur de services. C'est encore plus vrai en milieu rural, en raison des longues distances et des petites populations.

• (1115)

Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer pour relever ce défi, non seulement par le financement public d'un système de transport en commun, par exemple, mais aussi par l'établissement des services admissibles au financement. Le Fonds fédéral pour les solutions de transport en commun en milieu rural que j'ai mentionné pourrait être grandement amélioré s'il permettait de financer les dépenses de fonctionnement.

J'ai probablement dépassé les cinq minutes imparties, alors je vais m'arrêter là. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, madame Breen.

Nous entendrons maintenant Mme Petronic.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Josipa Petronic (présidente-directrice générale, Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada): Je remercie infiniment le Comité. Je vous suis reconnaissante de l'occasion qui m'est donnée d'être ici.

Pour commencer, j'aimerais rendre hommage aux femmes autochtones disparues et assassinées que le CRITUC prend en considération dans le cadre de sa stratégie d'innovation à l'échelle nationale. C'est particulièrement important de le mentionner dans nos discussions sur l'accès. J'y reviendrai, tout comme à l'autoroute des larmes et au projet pilote mené en Colombie-Britannique.

Le message général que j'exprimerai ici aujourd'hui, c'est que le transport en commun et le transport interrégional ne peuvent pas régler tous les maux, mais qu'ils peuvent en régler beaucoup. Ils ont toujours été sous-exploités au Canada.

Jusqu'à présent, aux fins de la discussion d'aujourd'hui, je dirai que le gouvernement fédéral a fait de grands pas avec le Fonds pour le transport en commun à zéro émission et le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural. C'est un excellent début, c'est essentiel, mais c'est avant tout la promesse d'un financement permanent du transport en commun qui nous intéresse. Cela dit, pour que ces fonds soient dépensés judicieusement à long terme, il y a au moins quatre choses à prendre en considération: la reprise postpandémie; les problèmes de sécurité récents et l'infrastructure de transport en commun; l'accompagnement interrégional et les connexions entre les autobus et les trains; la décarbonisation de l'ensemble du système. Je consacrerai mes quatre prochaines minutes à ces quatre points.

Prenons d'abord la reprise postpandémie. Pour planter le décor, je suis sûre que beaucoup de gens se demandent où se situe l'achalandage au Canada. Comme nous le savons tous, pendant la pandémie, l'achalandage a chuté de 80 %, 90 % ou 100 % à certains endroits. C'était catastrophique. La bonne nouvelle, c'est que le nombre d'usagers a remonté et que la tendance est à la hausse. Dans certaines villes, comme Brampton, Charlottetown et Cornwall, l'achalandage a retrouvé son niveau prépandémique, ce qui est à la fois bon et mauvais. L'avantage, c'est que l'achalandage revient; l'inconvénient, c'est que les services sont déjà au maximum de leur capacité là-bas. Cela signifie que l'autobus passe tout droit parce qu'il est plein. Cela montre simplement que le transport en commun était déjà sous-financé partout au pays avant la pandémie et que c'est le retour à ce scénario.

Pour ce qui est des autres villes, TransLink s'est rétabli à 80 % à Vancouver, tandis que Calgary Transit et les services de quelques autres villes affichent toujours un achalandage d'environ 60 %, bien que cela se compare à ce qu'on voit ailleurs dans le monde. Dans certaines villes comme Vienne, il est revenu à 100 %, tandis qu'à Sydney, il l'est à 60 %, donc la tendance est à la hausse. Cela ne change rien au fait que les infirmières, les enseignants, les fonctionnaires et surtout les travailleurs de première ligne au salaire minimum n'ont pas d'autre choix. Il s'agit pour eux d'un levier économique essentiel pour pouvoir générer des revenus.

La première chose à dire, c'est qu'avec la reprise postpandémie, l'achalandage revient. On s'attend à ce qu'il explose, surtout qu'on commence à ouvrir les portes, comme il se doit, à des centaines de milliers d'immigrants. Ils auront bien besoin de moyens de se déplacer, mais les réseaux de transport des villes canadiennes ont toujours été sous-financés et insuffisants. Ajoutez à cela qu'avant la pandémie, presque aucun réseau de transport en commun dans ce pays — urbain, interrégional ou rural — n'était préparé à faire face aux problèmes de charge virale, de ventilation ni n'exigeait la présence à bord de matériel susceptible de réduire les conditions dangereuses.

La première recommandation que nous ferions au Comité serait de tenir compte du fait qu'il faut faire preuve d'innovation dans le domaine du transport en commun. Bien qu'il y ait actuellement des programmes de financement des dépenses en capital, il faudrait absolument créer en priorité un fonds d'innovation stratégique pour le transport en commun, de type supergrappe. Infrastructure Canada et les ministères des Transports ont toujours ciblé l'infrastructure de transport en commun pour le financement en capital, mais en réalité, nous devons vraiment tirer parti des ressources d'ISDE, le ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, pour assurer la reprise postpandémique de services de transport en commun sûrs. Les maladies zoonotiques sont clairement là pour rester. En période de pandémie ou d'épidémie, le transport en commun ne peut pas cesser complètement du jour au lendemain. Au sein de notre consortium, nous savons qu'il y a des dizaines d'études à travers le pays qui pourraient contribuer à rendre nos systèmes plus sûrs, tant à la station d'autobus qu'à bord, pour mieux nous préparer aux événements futurs.

Le deuxième élément que j'aimerais soulever vient d'être mentionné et est au cœur des préoccupations de beaucoup de gens. Il s'agit de la question de la sécurité, dont on a beaucoup entendu parler récemment, qui va au-delà de la charge virale et de l'angoisse liée à la pandémie. Je parle de la sécurité physique des personnes dans les transports en commun. Qu'il s'agisse de transport urbain, interrégional ou rural, nous avons tous à l'esprit la vague de violence dont on entend parler dans les nouvelles en cette période où l'on renoue avec les transports en commun, et cela amplifie la réticence à recommencer à utiliser les systèmes de mobilité publics.

Dans l'univers de la recherche, nous savons très bien que presque rien dans la vie n'est aléatoire, donc même si nous voudrions croire que ces attaques sont le fruit du hasard, presque rien dans la vie n'est aléatoire. Si vous avez suivi un cours de statistiques, vous le savez. Pour reprendre les mots du directeur général de la Commission de transport de Toronto, Rick Leary, nous avons vraiment besoin de meilleures analyses de données pour comprendre pourquoi et où se produisent le plus grand nombre d'attaques physiques.

Il est vrai que le transport en commun ne peut pas à lui seul résoudre tous les maux de la société — le logement est aussi un problème, comme la santé mentale —, mais il est également vrai qu'on pourrait faire preuve d'innovation en transport en commun dès demain pour améliorer la sécurité des usagers canadiens afin d'encourager les gens à revenir vers le transport en commun autant que nous en aurions besoin, dans un souci d'action climatique et de lutte contre la congestion, et pour toutes les raisons pour lesquelles la mobilité publique améliore la vie des gens.

• (1120)

Certaines innovations existent déjà dans nos universités ou font l'objet de projets pilotes dans le monde entier, et nous pourrions

commencer à les déployer au Canada. Elles comprennent des éléments de base, comme des boutons de sécurité, des machines produisant des bruits forts et perçants et la signalisation des publicités pour les services de soutien en santé mentale dans les gares, et vont jusqu'aux outils d'intelligence artificielle, qui ne sont pas si compliqués. On peut ainsi détecter en temps réel les tendances géographiques et démographiques, les malaises ou les sentiments d'inconfort dans le système. L'analyse des mégadonnées peut mettre en évidence des schémas dans des attaques d'apparence aléatoire. Il y a la télévision en circuit fermé, les interventions musicales dans les stations, l'effet de la musique classique pour disperser la foule et, bien sûr, les panneaux de verre dans les métros.

Tous ces outils existent et sont utilisés dans les systèmes de transport et de mobilité du monde entier. Des villes comme Mexico tentent de trouver des moyens de mieux protéger les femmes, car elles savent que lorsqu'elles prennent les transports en commun, elles courent un risque élevé d'être violées. La mobilité canadienne n'est pas un phénomène isolé. Ce n'est pas comme si nous partions de zéro.

La deuxième recommandation que nous ferions au Comité — elle rejoint la première — serait d'investir dans quelque chose comme une supergrappe ou un fonds d'innovation stratégique axé sur l'innovation dans le transport en commun et la mobilité à travers le Canada, tant dans une perspective de reprise postpandémie que pour stimuler l'innovation en matière de sécurité. L'innovation technologique et sociale...

Le président: Malheureusement, madame Petronic, je dois vous demander de conclure. Pourriez-vous conclure en 15 secondes, s'il vous plaît?

Mme Josipa Petronic: Absolument.

Voilà pour les deux premières recommandations. La troisième concerne les réseaux de trains et d'autobus interrégionaux et consiste à investir dans une stratégie nationale visant à garantir que les services ferroviaires de VIA Rail, dans les provinces, et les systèmes de transport en commun rattachés à ce squelette, soient optimisés et intégrés les uns aux autres, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, pour assurer la mobilité d'un endroit à l'autre.

Ce sont les trois recommandations que nous avons à soumettre au Comité aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, madame Petronic.

Nous accueillons maintenant Mme Perry.

Madame Perry, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

• (1125)

Mme Adele Perry (professeure distinguée, Histoire et études des femmes et des genres, à titre personnel): Merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. J'ai eu quelques difficultés à me faire entendre, mais il semble bien que vous puissiez m'entendre maintenant.

Je suis reconnaissante d'avoir l'occasion de vous parler depuis les territoires traditionnels des Anishinabe, des Ininew et du peuple métis visé par les promesses du Traité n° 1.

On peut dire que ce territoire, où je suis établie depuis un peu plus de 20 ans, traverse actuellement une crise du transport en commun pour ce qui est de répondre aux besoins de services interurbains ou de longue distance accessibles, efficaces et adéquats. À bien des égards, il n'en a pas toujours été ainsi. Le Manitoba ne s'est pas doté d'un réseau provincial de transport par autobus comparable à celui de ses voisins de l'Ouest, mais il a construit un réseau mixte de transport par autobus et par train qui relie les gens aux différentes villes et aux destinations de loisirs. Le virage vers l'automobilité qui s'est opéré sur tout le continent a laissé ses traces ici aussi, et bon nombre de petits circuits d'autobus et de trains de voyageurs ont fermé dans les années 1970, 1980 et 1990.

Cependant, le quasi-effondrement du transport interurbain par autobus qui s'est produit au Manitoba dans les années 2010 a ses particularités. Bien sûr, Greyhound a cessé d'offrir ses services dans l'Ouest canadien en 2018. La même année, Jefferson Lines a annulé ses trajets d'autobus entre Winnipeg et le Dakota du Nord. Un an plus tard, la troisième entreprise à avoir tenté d'exploiter un service d'autobus entre Winnipeg et Selkirk a cessé ses activités. Cinq ans plus tard, il est clair que l'éventail des subventions et des programmes actuellement offerts sur le marché ne suffit pas pour maintenir des itinéraires d'autobus fixes et fiables dans la province. Il y a une constellation variable d'exploitants qui offrent certains itinéraires de temps en temps. Seuls deux d'entre eux offrent des services quotidiens: une navette en fourgonnette entre Brandon et l'aéroport de Winnipeg, et NCN Thompson Bus Lines, propriété de la nation crie Nisichawayasihk, qui offre des services entre Winnipeg et Thompson.

On peut prendre l'autobus de Maple Bus Lines de Winnipeg à Thompson cinq jours par semaine, celui de Mahihkan de Winnipeg à Flin Flon cinq jours par semaine et celui d'Ontario Northland vers l'est six jours par semaine. Il n'y a actuellement qu'un seul autobus reliant Winnipeg à Regina, et il part chaque semaine à 23 heures le samedi. Il y a quelques semaines, il était encore possible de réserver un voyage jusqu'à Vancouver, avec trois correspondances, un trajet qui coûtait 419 \$ et durait environ 37 heures. Lorsque j'ai vérifié hier soir, il n'était plus disponible.

L'offre très limitée et instable de transport interurbain par autobus au Manitoba touche certaines communautés et certaines personnes plus que d'autres. Comme l'ont dit les intervenantes précédentes, nous avons trop peu de données sur les personnes qui dépendent de l'autobus à l'ère de l'automobilité et du transport aérien. Nous savons que les femmes dépendent davantage du transport en commun dans les centres urbains. Les options réduites de transport interurbain ont des conséquences particulières pour les femmes et les filles autochtones et les personnes bispirituelles, un fait qui a été souligné avec force dans le sillage de la fermeture de Greyhound. L'Association des femmes autochtones du Canada a expliqué qu'elle était « profondément préoccupée par la sécurité des femmes et des filles autochtones et des personnes de genre différent ». L'analyste politique Emily Riddle fait valoir que les femmes autochtones « méritent de pouvoir se déplacer sur nos terres sans être victimes de violence, et [que] si le transport n'est qu'une petite composante des changements nécessaires pour cela, c'en est tout de même une importante ».

Réclamer notre pouvoir et notre place : le rapport final de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, un rapport publié en 2019, présente une analyse importante des services de transport public interurbains et urbains, une analyse qui, selon moi, mériterait plus d'attention qu'elle n'en a re-

que. Voici ce qu'on peut lire au chapitre 7: « L'absence de transports sûrs et abordables oblige les gens à recourir à d'autres moyens, comme la marche ou l'autostop, non seulement pour échapper à des situations dangereuses, mais aussi simplement pour se rendre à l'école ou au travail. » Ainsi, « des infrastructures et des moyens de transport inadéquats, ou des moyens de transport qui deviennent eux-mêmes des lieux de violence, punissent les femmes autochtones qui cherchent à “ avoir une vie meilleure ” ».

Deux des appels à la justice contenus dans le rapport final de l'enquête nationale concernent directement le transport. Je souligne en particulier le paragraphe 4.8, qui dicte ceci:

Nous demandons à tous les gouvernements de veiller à la mise en place de stratégies de transport et de financement adéquats pour l'établissement de services et d'infrastructures de transport et de transport en commun sécuritaires et abordables destinés aux femmes, aux filles et aux personnes 2ELGBTQIA autochtones vivant dans des communautés éloignées ou rurales. Le transport doit répondre aux besoins et être offert aux communautés autochtones en tout temps et dans des villes et des villages de toutes les provinces et tous les territoires au Canada.

Une politique efficace en matière de transport en commun comme celle à laquelle le Comité aspire doit tenir compte des besoins et des expériences vécues par ses utilisateurs, qui ne sont pas des boîtes noires uniformes d'êtres humains, mais des personnes dont la vie est façonnée par le genre, l'identité autochtone, la race et la classe socioéconomique.

• (1130)

Au moment où le Canada est de nouveau forcé de faire face à la crise perpétuelle des femmes, des filles et des personnes bispirituelles autochtones disparues et assassinées, je demande instamment au Comité d'examiner l'effet que la crise bien réelle du transport interurbain par autobus dans les provinces des Prairies (et plus particulièrement au Manitoba) a pu avoir sur la situation, et comment une meilleure politique de transport centrée sur les usagers pourrait réellement changer la donne.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Perry.

La situation est telle, madame Perry, que nous ne pourrions malheureusement pas entendre davantage votre témoignage aujourd'hui pendant la période de questions. La qualité du son n'est pas assez bonne pour assurer la sécurité de nos interprètes.

Si cela vous convient, madame Perry, je vais demander aux députés de soumettre leurs questions à la greffière, qui vous les transmettra par courriel. Nous serions très heureux de recevoir vos réponses par courriel également. Nous vous prions de nous excuser pour ce désagrément. Nous aurions beaucoup aimé vous entendre aujourd'hui en réponse à nos questions.

Il ne reste plus que Mme Breen et Mme Petrunic pour répondre à nos questions aujourd'hui. Nous espérons toujours pouvoir entendre M. Joel McKay, du Northern Development Initiative Trust, qui essaie de se connecter, mais se heurte à des difficultés. Je suppose que c'est dans l'air.

Nous allons commencer les questions aujourd'hui avec M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour six minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins, y compris à Mme Perry, que nous n'aurons pas parmi nous pour la période de questions.

Je vous remercie d'entrée de jeu de votre témoignage, madame Perry.

Cette étude porte sur les autobus interurbains, et bien sûr, cela me rappelle mes années d'université, il y a quelques années à peine.

Des voix: Ha, ha!

M. Dan Muys: Il y avait un formidable trajet d'autobus que j'empruntais, qui allait de Hamilton à Kitchener-Waterloo. Il passait par l'autoroute 8 et toutes les petites villes rurales de ma circonscription, de Greensville à Peters Corners, où je le prenais habituellement. Si je le manquais, je le prenais à Rockton ou à Sheffield. Il se rendait ensuite à Cambridge, à Kitchener et à Waterloo. Il était très populaire. Il passait quelques fois par jour, parce qu'il était souvent plein. C'était rentable, et le service reliait toutes ces municipalités.

Madame Breen, vous en avez parlé dans votre témoignage. Compte tenu de vos compétences, serait-il possible pour vous de quantifier, ne serait-ce que de manière approximative, le nombre de liaisons interurbaines de ce genre qui pourraient exister au Canada?

Mme Sarah-Patricia Breen: Je vais faire de mon mieux pour tenter de répondre à cette question.

C'est difficile à quantifier, à cause de ce que Mme Perry a mentionné: il y a beaucoup d'instabilité dans les systèmes de transport en commun existants, surtout chez les plus petits. Ils apparaissent et disparaissent, en particulier dans les zones rurales. Ils ne sont pas assez rentables, donc nous les voyons constamment apparaître et disparaître. Comme je l'ai mentionné, nous avons fait des recherches, puis trouvé et cartographié plus de 100 réseaux de transport en commun ruraux, en incluant les systèmes de transport en commun intercommunautaires, et nos données montrent qu'il existe des modèles vraiment distincts.

Dans le Sud de l'Ontario, dans votre circonscription, il y a un plus grand nombre de services de ce genre, et c'est en grande partie en raison de ce que j'appellerais l'économie de type banlieue urbaine. Grâce à la collaboration, si l'on veut, de nombreuses municipalités, on peut réaliser des économies d'échelle qui ne sont peut-être pas possibles dans d'autres milieux ruraux, de sorte qu'il y a là-bas généralement plus de services qui résistent à l'épreuve du temps.

En Colombie-Britannique, il y a un grand nombre de services régionaux ruraux, en grande partie grâce à B.C. Transit. Le phénomène n'a pas la même ampleur dans d'autres parties du pays. Dans les Prairies, nous constatons un grand vide. Il n'y a rien, en partie à cause de l'absence de la Saskatchewan Transportation Company, qui a fermé. Ou alors nous voyons toutes sortes de petits services comme dans les provinces de l'Atlantique, qui dépendent de bénévoles. Ils ont évidemment beaucoup diminué pendant la COVID, les bénévoles craignant pour leur sécurité.

Je m'excuse de ne pas être en mesure de vous fournir un chiffre précis, mais je peux vous dire qu'il y en a beaucoup. Il y a des hauts et des bas, mais la stabilité que nous observons dans le Sud de l'Ontario et en Colombie-Britannique est attribuable en partie à la population et en partie au réseau stable de B.C. Transit qui existe en Colombie-Britannique.

M. Dan Muys: Je vous remercie, parce que c'est évidemment un modèle que nous voudrions reproduire.

En novembre dernier, nous avons entendu le témoignage de représentants d'un exploitant d'autobus privé de la Saskatchewan qui

connaît le même succès, et nous voulons évidemment encourager les exploitants privés à offrir ce service. Cette entreprise était en train de prendre de l'expansion un peu partout en Saskatchewan, mais ses représentants nous ont parlé de la myriade de coûts qu'ils doivent absorber pour les permis, l'assurance, le carburant et les capitaux dont ils ont besoin. Certains de ces éléments, bien sûr, sont du ressort des provinces.

Y a-t-il des obstacles de compétence fédérale que nous pourrions aplanir, qu'il s'agisse de la paperasserie, de la réglementation ou des taxes, qui pourraient favoriser l'essor de lignes d'autobus de ce type?

• (1135)

Mme Sarah-Patricia Breen: Oui, sans aucun doute. Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, j'étais ravie de voir du financement fédéral réservé pour les régions rurales, qui ouvre des portes aux réseaux de transport en commun ruraux. C'est très bienvenu. Il y a aussi place à l'amélioration. On pourrait notamment réduire la paperasserie pour le financement des opérations.

Je suis en train de rédiger un article intitulé « *Who's Driving this Bus?* », parce que si l'on peut obtenir des fonds pour acheter un autobus ou une fourgonnette, il n'y a pas de financement disponible pour aider à couvrir les dépenses de fonctionnement, le kilométrage ni pour compenser pour le petit nombre de passagers. Les usagers paient tellement cher que l'autobus devient inaccessible ou qu'il n'est pas financièrement viable, du strict point de vue habituel de la rentabilité.

C'est un élément, ensuite...

M. Dan Muys: Si je peux vous interrompre une seconde — je suis désolé, il ne me reste que quelques minutes —, je voudrais vous poser une question sur ce point, sur les dépenses de fonctionnement par rapport aux dépenses en capital. Je pense qu'il existe des modèles qui fonctionnent bien. Ne devrait-on pas privilégier le système de l'utilisateur-payeur? Pourquoi le gouvernement fédéral devrait-il être responsable de contribuer à payer les dépenses de fonctionnement?

Pendant le temps qu'il me reste, étant donné que vous avez parlé de services à la demande dans votre témoignage, j'aimerais vous demander comment cela se compare aux autres formes de services à la demande. Je peux prendre un Uber au lieu d'un autobus, mais évidemment, c'est plus cher, alors où se situe le point d'équilibre?

Mme Sarah-Patricia Breen: Le point d'équilibre consisterait à tenir compte du lieu. Cela dépend à 100 % de l'endroit. Dans les exemples de réussite, on voit que les services sont très bien adaptés aux habitudes de déplacement locales et régionales. Il n'y a pas de réponse unique à cela.

En ce qui concerne le modèle privé d'utilisateur-payeur, la réponse simple, c'est que dans les zones rurales, les distances et la distribution de la population sont telles qu'il y a très peu de chances que le modèle classique de retour sur investissement soit rentable. S'il est rentable, il le sera parce qu'il s'adresse à des personnes qui peuvent se permettre de payer pour le service, ce qui exclut complètement les personnes à faible revenu, handicapées ou confrontées à d'autres obstacles à l'accès.

Comme je l'ai mentionné, il faut tenir compte des avantages très réels de ces systèmes de transport en commun pour la société, qui ne se calculent pas nécessairement facilement en retour sur investissement.

Le président: Merci beaucoup, madame Breen et monsieur Muys.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins de leur présence.

Mes premières questions s'adressent à Mmes Petrunic et Breen.

Le transport interurbain par autocar est en déclin depuis plusieurs années. Comment peut-on remplacer ce mode de transport? Quelles sont les implications de ce changement?

[Traduction]

Mme Sarah-Patricia Breen: Pour le remplacer, il faudra innover, notamment en ayant recours à des systèmes à la demande. Je ne pense pas à des services comme ceux d'Uber, mais plutôt à des services d'autobus ou de fourgonnettes que les gens réservent la veille. Cependant, ce ne serait pas comme une navette coûteuse, ce serait comme un autobus ordinaire, donc beaucoup moins cher.

Nous observons également des exemples très novateurs, notamment au Québec, qui combinent l'utilisation des flottes municipales avec des systèmes d'autopartage. Il y a d'excellents exemples de petites municipalités du Québec qui ont des flottes de véhicules pour la municipalité et qui les utilisent également comme source de revenus pour la communauté en les offrant aux particuliers en autopartage. On voit apparaître partout des services régionaux d'autopartage et de covoiturage, donc il existe un très vaste éventail d'options.

Pour ce qui est des implications de ce changement, puis-je vous demander de préciser ce que vous entendez par « implications »?

• (1140)

[Français]

M. Angelo Iacono: Je parle des changements que cela implique.

Vous avez fait référence à différents modes de transport et vous avez très bien expliqué quelles étaient les implications.

Par exemple, savez-vous quelles seraient les implications pour les villes qui ont des flottes de transport?

[Traduction]

Mme Sarah-Patricia Breen: Je vois. Je travaille le plus souvent dans des endroits où il n'y a pas de système de transport en commun qui existe, donc il n'y a pas de conséquences, je dirais, sur les services existants. Je n'ai pas beaucoup d'expérience avec cela, je vous dirais. Les effets que j'observe sont surtout positifs, puisqu'on y gagne un accès accru aux services et à l'éducation, ainsi qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est très positif.

Je peux voir ce que vous voulez dire quand vous parlez d'implications pour les services existants, mais je n'en vois pas très souvent dans mon travail.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame Breen.

Madame Petrunic, les tendances que nous observons dans le transport interurbain par autocar au Canada sont-elles observables également aux États-Unis? Pouvez-vous nous en parler?

[Traduction]

Mme Josipa Petrunic: Je vous remercie beaucoup de cette question.

Certaines tendances que nous observons aux États-Unis commencent à se manifester au Canada.

Pour les services d'autocars, on commence à voir que la classe moyenne sera heureuse de prendre l'autocar si c'est un service de luxe et qu'il répond à ses besoins. Certains services de luxe — ceux de Red Arrow en sont un excellent exemple, entre Calgary et Edmonton — sont maintenant en expansion. Ils offriront des sièges plus larges, des biscuits à bord, jusqu'à un WiFi fonctionnel. C'est un véritable bureau mobile.

C'est un service de niche qu'on a vu apparaître en Europe avant la pandémie et qui a gagné en popularité aux États-Unis. Il cible les gens de la classe moyenne qui peuvent se permettre un peu plus qu'un trajet typique, à l'ancienne, en autobus Greyhound, mais qui ne veulent pas payer un trajet en train ou en avion. C'est une tendance qu'on observe.

La deuxième tendance qu'on observe est celle des services de navettes à la demande. Cela rejoint votre question précédente. Les services publics actuels, qu'il s'agisse de B.C. Transit, de St. Catharines Transit — qui s'appelle maintenant Niagara Region Transit — ou de Toronto Transit... Les services publics actuels de transport urbain intègrent également à leur offre des services de navettes à la demande. Il n'y a absolument aucune raison pour que ces services, grâce à la collaboration des gouvernements provinciaux et fédéral avec les municipalités, ne puissent pas s'étendre au-delà du territoire où ils limitent habituellement leurs activités. Il serait tout à fait raisonnable qu'il y ait un service de navette à la demande de la TTC dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, qui serait géré de façon centralisée par le service de transport en commun pour faciliter les transports. Il ne s'agit pas là d'un autobus de 40 ou 60 pieds. Il ne s'agit pas d'un grand autocar, mais d'une navette à la demande.

Partout où il existe des services de navettes à la demande relevant du transport en commun centralisé, elles permettent de réduire les émissions, d'augmenter l'achalandage, de réduire les temps de déplacement et de réaliser des économies dans les dépenses de fonctionnement, y compris au Québec, où Exo mène l'un des meilleurs projets pilotes opérationnels.

Ce sont deux des modèles qui existent. Le premier est le modèle de navette à la demande. La solution est là. Il faut qu'il soit géré de façon centralisée, sinon cela devient un système de grappe, congestionné, inefficace, de type Uber. Il faut qu'il soit géré de façon centralisée par l'autorité de transport ou l'autorité publique. Le second est le service d'autocars de luxe.

Si vous me le permettez, j'ajouterais un troisième point en réponse à votre question précédente.

Quelles sont les possibilités pour accroître le transport interrégional et la mobilité rurale? L'une des possibilités immédiates serait de tirer parti du système de VIA Rail. Nous n'exploitons pas les données et la clientèle de VIA Rail. VIA Rail s'arrête à telle et telle station, mais aucune donnée n'est transmise aux fournisseurs de transport locaux, régionaux et ruraux pour leur indiquer quand ses clients descendent. Il s'agit d'une solution simple axée sur les données. La technologie nécessaire existait il y a 20 ans. L'optimisation des données sur la clientèle qui utilise déjà les services de VIA Rail favoriserait la croissance du transport en commun rural, y compris des services privés, comme il se doit, dans les communautés actuellement mal desservies.

Le président: Merci beaucoup, madame Petronic.

[Français]

Je donne maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

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

Je voudrais d'abord remercier les témoins qui ont accepté d'être parmi nous aujourd'hui. C'est une étude intéressante, qui se distingue de celles que nous avons l'habitude de faire au Comité.

Je commencerais par une question qui s'adresse à Mme Perry.

Madame Perry, je me suis un peu informé sur vos travaux. Si je comprends bien, vous étudiez la question des obstacles, notamment sur le plan du transport collectif.

• (1145)

Le président: Excusez-moi, monsieur Barsalou-Duval, mais il n'est plus possible de poser des questions directement à Mme Perry, car la qualité du son n'est pas assez bonne pour les interprètes. Nous allons plutôt devoir lui envoyer par courriel toutes les questions que nous voulions lui poser aujourd'hui. Mme Perry est encore parmi nous, mais nous ne pouvons plus lui poser de questions, malheureusement.

Excusez-moi, monsieur Barsalou-Duval. Je pensais que vous aviez entendu ma remarque à ce sujet.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'avais mal compris, mais ce n'est pas grave.

Dans ce cas, je vais poser des questions à Mme Petronic.

J'ai beaucoup aimé votre commentaire au sujet de VIA Rail, tout à l'heure. Vous vous êtes interrompue, mais pourriez-vous nous en dire plus?

Vous avez dit qu'il y avait un potentiel pour le secteur du transport interurbain par autobus de tirer profit des liaisons ferroviaires offertes par VIA Rail pour améliorer le service aux citoyens. Inversement, VIA Rail pourrait-elle aussi profiter d'un afflux supplémentaire de passagers en coordonnant mieux les arrivées et les départs et en faisant un meilleur échange d'information avec les transporteurs par autobus?

[Traduction]

Mme Josipa Petronic: C'est tout à fait exact: il s'agit d'un problème insoluble de longue date.

Nous avons un fournisseur ferroviaire national, et nous pourrions débattre jusqu'à demain, l'année prochaine, le siècle prochain de la question savoir s'il est correctement subventionné ou non. La réalité

est telle que ce service existe, que VIA Rail transporte des gens, qu'il a une clientèle et que cette clientèle peut être exploitée dans les deux sens. Cette question ne concerne pas seulement VIA; elle concerne aussi Metrolinx et le réseau régional GO dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. C'est de plus en plus un problème partout où des services ferroviaires régionaux commencent à se déployer.

Le problème est double. Premièrement, la clientèle, soit les passagers de VIA Rail ou de Metrolinx, descend dans les gares. Ces gares ne sont pas régies par VIA ou par Metrolinx eux-mêmes. Elles sont régies par les organismes de transport en commun locaux ou, dans les municipalités rurales, parfois par des fournisseurs de services ruraux privés, parfois par personne ou par Uber.

La réalité serait totalement différente et à l'avantage des Canadiens si ces entreprises mettaient simplement leurs données sur la clientèle en commun, sur le moment des arrivées et les destinations des gens, pour que les systèmes de transport en commun locaux et les fournisseurs ruraux puissent s'adapter en conséquence. L'inverse est également vrai. Si l'on permettait aux fournisseurs privés et publics de partager leurs données avec les services ferroviaires ou, dans le cas des autocars, si nous voulons aller encore plus loin, avec les gares routières qui existent, avec FlixBus et Red Arrow... Lorsque les gens arrivent à l'arrêt de transport local le plus proche, ils constituent nécessairement une clientèle potentielle, qui pourrait être sollicitée par le réseau ferroviaire ou le réseau d'autocars dans l'autre direction.

Si je peux vous donner un exemple, il y a un problème qui se pose depuis longtemps sur la ligne de Metrolinx. Cela vaut également pour VIA. Il y a un certain nombre de sociétés de transport public le long de l'itinéraire principal de Metrolinx, dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Or, l'information circule habituellement dans un sens seulement, soit du réseau de transport en commun vers Metrolinx. Il n'y a pas d'échange dans l'autre sens, de sorte que beaucoup de sociétés de transport en commun membres de notre consortium qui sont présentes dans la région ne disposent pas de données en temps réel leur indiquant quand le train arrive et quand leur autobus devrait être là.

C'est très simple. C'est un choix opérationnel. Il y a un manque de volonté politique, disons, aux niveaux régional, provincial et fédéral, pour reconnaître que cela nuit à la mobilité des Canadiens. Il s'agit d'une solution en matière de données, d'une question d'intégration opérationnelle, et ce qui l'empêche, bien sûr, c'est que le transport en commun municipal relève de la municipalité, alors que le transport rural dépend souvent d'un fournisseur privé, tandis que le train est de compétence régionale ou fédérale. Toutes ces entités ne se parlent pas, n'ont pas d'accord de partage des données pour optimiser l'achalandage.

Ce que vous dites est juste: les clients se déplacent dans les deux sens, et nous n'en profitons pas autant que possible.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vais continuer sur la même lancée.

Nous avons reçu des exploitants de réseaux d'autobus, par exemple, qui nous ont dit qu'ils avaient déjà essayé d'établir une meilleure desserte avec les gares de VIA Rail et de coordonner leurs départs. Ils avaient trouvé cela très difficile, parce qu'il semblait y avoir un manque de fiabilité, entre autres, mais aussi un problème d'infrastructure.

À votre avis, si on investissait dans de meilleures infrastructures dans les gares de VIA Rail pour les rendre plus adaptées aux autres types de transport et favoriser une meilleure desserte, cela améliorerait-il la situation? Vous êtes-vous penchée sur cette question?

[Traduction]

Mme Josipa Petronic: Oui. Il y a deux mesures qui peuvent être prises. L'une concerne le long terme et elle relève d'un important choix idéologique du gouvernement au pouvoir. L'autre concerne le court terme et peut être mise en œuvre relativement rapidement si la volonté politique est là.

La mesure visant le long terme est liée, comme nous le savons tous, à la propriété des voies ferrées. Il s'agit de construire un chemin de fer pour le transport de passagers pour éviter que les trains soient pris derrière des trains de marchandises du CP et du CN. C'est ce qui est en train de tuer notre service ferroviaire. Nous le savons tous. C'est une grande discussion qui doit avoir lieu au sein du gouvernement du Canada et de la société canadienne. Nous devons nous demander si nous allons ou non construire ce chemin de fer. Cette solution augmenterait la fiabilité du jour au lendemain, mais il s'agit d'un investissement à long terme.

La mesure visant le court terme serait la communication de données aux fournisseurs. Les fournisseurs que vous avez entendus ne disposent pas de l'information concernant l'heure d'arrivée du train et l'ampleur du retard du train. Il y a l'horaire établi et il y a l'horaire en temps réel. En termes simples, la communication de données par le biais d'applications et de logiciels permettrait de renseigner les fournisseurs qui prennent des passagers à la gare, de sorte qu'ils puissent informer leur clientèle. Il s'agirait d'une innovation logicielle, d'une innovation technologique. Il faudrait charger VIA de communiquer ces données en temps réel.

Sans une amélioration des chemins de fer, il sera impossible de régler complètement le problème de la fiabilité, mais en transmettant les renseignements pertinents et en informant les clients des retards, les entreprises privées et les sociétés de transport en commun pourront faire savoir adéquatement à leur propre clientèle si un train arrivera ou non et s'adapter en conséquence. Ce n'est pas un problème impossible à résoudre. Les transports en commun doivent tout le temps composer avec des retards. De nombreuses recherches ont démontré que plus nous informons les passagers et les clients, moins ils risquent de tourner le dos au système. Cette solution peut être mise en place presque immédiatement, mais c'est un choix que doit faire le gouvernement, en chargeant VIA Rail de communiquer l'information.

• (1150)

Le président: Je vous remercie beaucoup, madame Petronic.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Bachrach.

Allez-y, monsieur Bachrach. Vous disposez de six minutes.

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

Je remercie les trois témoins. Je suis vraiment désolé que nous ne puissions pas entendre Mme Perry, mais j'espère que nous recevrons un mémoire et des réponses à nos questions.

Je vais m'adresser d'abord à Mme Breen.

Votre témoignage est fort intéressant. Vous avez écrit au sujet de la dynamique entre les petits systèmes gérés par des bénévoles, ou des systèmes sans but lucratif, qui font preuve d'innovation et de souplesse, et à l'opposé, les grands systèmes gérés par le gouvernement, qui offrent stabilité et fiabilité. Il est aussi question d'une autre dynamique, à savoir celle qui existe entre le transport intercommunautaire et le transport interurbain entre de grands centres au Canada. C'est un service que Greyhound assurait. On pouvait acheter un billet pour aller de Prince George, en Colombie-Britannique, jusqu'à Toronto, auprès d'un seul transporteur, dans un système intégré.

Devons-nous considérer ces deux systèmes séparément? Devons-nous envisager les besoins en matière de transport intercommunautaire différemment des besoins en matière de transport interurbain? Qu'en est-il des solutions à appliquer?

Mme Sarah-Patricia Breen: C'est une question très intéressante.

Je dirais, un peu comme l'a dit l'autre témoin en réponse à la dernière question, que la communication de l'information entre les systèmes est fort importante. Comme je l'ai dit durant mon exposé, il n'y a pas de solution magique. Nous pourrions ramener Greyhound demain matin, et nous aurions encore des discussions à propos du transport en commun. De même, VIA Rail est fantastique, mais elle ne dessert pas les Kootenays, où j'habite, alors, j'ai tendance à oublier son existence.

Il faut une combinaison de systèmes de transport régionaux, de transport intercommunautaire et de transport longue distance. Il n'y a pas deux conversations distinctes, mais deux conversations parallèles. Il est très important que les systèmes communiquent entre eux.

M. Taylor Bachrach: Je vais poursuivre dans la même veine. Le principal problème en ce moment, et c'est la raison pour laquelle le Comité mène cette étude, c'est qu'on ne répond pas aux besoins des gens en matière de transport à la grandeur du Canada. Je me demande si ce problème est attribuable à un manque de vision et d'orientation à l'échelle nationale ainsi qu'à un manque de financement, ou bien s'il tient au fait que nous avons beaucoup de solutions, mais qu'elles sont fragmentées. Les systèmes ne communiquent pas entre eux, ils ne se transmettent pas les données et nous ne les amenons pas à travailler ensemble.

Est-ce que le problème provient d'un financement insuffisant ou du fait que les systèmes ne travaillent pas ensemble?

Mme Sarah-Patricia Breen: Ce serait effronté de ma part de dire que ce sont les deux, mais c'est effectivement la réponse à votre question. Nous avons besoin d'une vision globale et nous devons établir des liens. Le gouvernement fédéral est bien placé pour jouer ce rôle et pour fournir des fonds supplémentaires et favoriser les liens. Toutefois, on ne peut pas appliquer une solution générale qui fonctionnera partout. Il a été clairement prouvé que ce n'est pas possible.

Je le répète, nous devons établir des liens à l'échelon supérieur et nous avons besoin de financement, mais il faut reconnaître que les besoins et les solutions appliquées sur le terrain ne seront pas les mêmes d'une région à l'autre. Il faudra essentiellement surmonter les obstacles que représentent les champs de compétence. J'entends souvent dire qu'il serait fantastique de faire telle chose, mais que cela relève de la compétence d'un tel. Les gens ne se préoccupent pas des champs de compétence. Ils veulent que nous travaillions ensemble pour qu'ils puissent se rendre à l'école et aller visiter leurs grands-mères.

Voilà ma réponse.

• (1155)

M. Taylor Bachrach: Pour faire suite à votre réponse, j'aimerais vous demander ceci: en ce qui concerne les personnes que nous essayons de servir, quel est le premier principe à suivre pour répondre aux besoins des passagers des transports en commun?

Mme Sarah-Patricia Breen: Je dirais que la sécurité est primordiale, et non seulement pendant qu'ils attendent de monter à bord et qu'ils y sont, mais aussi durant le trajet pour se rendre au mode de transport et retourner. Si je dois marcher jusqu'au terminus d'autobus, le parcours doit être éclairé. Il doit y avoir des trottoirs. Ce sont des éléments auxquels on pense à peine dans les régions rurales. Il y a, par exemple, beaucoup d'arrêts qui se trouvent le long de routes où la circulation est très rapide.

La sécurité est un aspect extrêmement important. C'est un élément qui décourage les gens d'utiliser les transports en commun. Je peux littéralement me rendre jusqu'à la communauté voisine plus rapidement en courant qu'en prenant l'autobus, et je dirais que c'est en fait plus sécuritaire.

Il y a d'abord la sécurité, et, en deuxième lieu, il faut connaître la population, qui diffère d'une communauté et d'une région à l'autre.

M. Taylor Bachrach: Vous et Mme Perry avez parlé des répercussions de l'absence d'un service de transport interurbain sur les communautés marginalisées. Pouvez-vous nous expliquer un peu quelles sont ces répercussions?

J'aimerais savoir si ces communautés étaient desservies adéquatement lorsque Greyhound était à son sommet. Quand Greyhound assurait un service complet dans l'ensemble du Canada, est-ce que cela permettait de répondre adéquatement aux besoins de ces communautés? Quelles leçons pouvons-nous en tirer?

Mme Sarah-Patricia Breen: Pour tout vous dire, je n'étudie habituellement pas les trajets de longue distance, comme ceux de Greyhound, mais, d'après ce que je sais, je ne crois pas que ces communautés étaient bien desservies, non pas parce que le service était inadéquat pour les trajets de longue distance, mais parce qu'on ne répondait pas à leurs besoins sur le plan des trajets réguliers de courte distance.

Nous voyons cela souvent. Les services médicaux offrent un très bon exemple des répercussions sur la population locale. Par exemple, les collectivités de ma région sont desservies par B.C. Transit. Il y a aussi des navettes particulières. Elles ne sont pas fréquentes. Si vous avez déjà essayé de prendre un rendez-vous avec un spécialiste, vous savez qu'on ne vous fixe pas un rendez-vous en fonction de votre horaire. Si c'est un mardi, et que l'autobus passe seulement un mercredi sur deux, c'est comme ça. Voilà quelles sont les répercussions sur les personnes qui n'ont pas accès à un véhicule ou qui ne peuvent pas conduire. Elles ne peuvent pas

se rendre à un rendez-vous médical, voir un spécialiste ou obtenir d'autres types de services ou bien occuper un emploi.

Je travaille avec de nombreux étudiants étrangers qui adorent...

Le président: Je suis désolé, madame Breen, mais je dois vous interrompre parce que le temps est écoulé.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, madame Breen.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Bachrach.

M. McKay se joint à nous en ligne.

Je vous remercie beaucoup pour votre collaboration et votre patience avec notre équipe pendant qu'elle s'affairait à régler le problème. Je vais demander à notre greffière de procéder très rapidement à un test de son pour nos interprètes.

Allez-y, madame la greffière.

La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean): Bonjour, monsieur McKay.

M. Joel McKay (directeur général, Northern Development Initiative Trust): Bonjour. M'entendez-vous?

La greffière: Oui. Nous allons tester votre microphone. Merci de vous joindre à nous.

Pouvez-vous parler un peu au Comité?

M. Joel McKay: Que voulez-vous que je dise? Établir la connexion ce matin a été un cauchemar. Après trois ans de pandémie, ce ne devrait pas être aussi difficile. Est-ce que ça fonctionne bien?

La greffière: Nous n'avons toujours pas le feu vert de la part des interprètes. Vous allez devoir parler un peu plus pour nous assurer que les interprètes vous entendent.

• (1200)

M. Joel McKay: J'ignore ce que vous voulez que je fasse encore. Je me suis lancé dans une diatribe. Si le Comité veut entendre ce que je pense réellement qu'il me pose des questions. Je préfère me concentrer sur les transports que sur votre technologie, qui ne semble pas fonctionner.

La greffière: Merci beaucoup. Nous allons vérifier auprès des interprètes.

Ils me disent que nous allons faire un essai, pour voir comment ça se passe.

Merci beaucoup pour votre attention, monsieur McKay.

Le président: Nous allons poursuivre avec les questions. La parole est à M. Strahl pour six minutes.

Allez-y.

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

Ma question s'adresse à Mme Breen.

Des témoins ont souligné tout à l'heure que les données doivent être communiquées entre les différents modes de transport, mais aussi entre les transporteurs. Ils ont laissé entendre que cela devrait s'effectuer par l'entremise d'une sorte de centre d'échange de données sans but lucratif. Avez-vous mené des travaux à ce sujet et avez-vous des commentaires à formuler à cet égard? C'est l'une des recommandations qui pourraient figurer dans notre rapport, alors, je me demande si vous vous êtes penchée là-dessus.

Nous avons fait valoir qu'on peut utiliser Expedia, Travelocity ou un autre site de la sorte pour faire des réservations de voyage, mais les frais exigés par ces sites sont beaucoup trop élevés pour nombre de petites entreprises. Avez-vous étudié cela ou avez-vous des observations à faire au sujet de la nécessité de se doter d'un centre d'échange d'information avec l'aide du gouvernement?

Mme Sarah-Patricia Breen: Dans le cadre de nos travaux, nous avons remarqué, notamment, en ce qui a trait aux innovations, l'importance des logiciels pour tout ce que les intervenants précédents ont mentionné, comme savoir quels passagers montent à bord, à quels endroits ils descendent et ce genre de choses.

Je ne suis pas une spécialiste des logiciels, mais d'un point de vue technique, je sais qu'organiser la communication de données ou relier les systèmes aux fins de l'échange d'information ne pose pas de problème sur le plan technique. Il ne faut pas un logiciel particulier. C'est techniquement possible.

Le problème concerne les ententes sur l'échange de données, surtout lorsque des sociétés à but lucratif ne veulent pas divulguer certaines informations parce qu'elles estiment que cela nuirait à leurs profits. L'échange de données est très important pour le transport multimodal et il est essentiel de relier les différents systèmes entre eux pour qu'ils communiquent ensemble. Ce n'est pas difficile sur le plan technique. Ce qui pose problème, c'est mettre en place des ententes sur l'échange de données et amener les gens à être bons joueurs, à défaut d'une meilleure expression.

M. Mark Strahl: Comme M. Bachrach l'a dit plus tôt, lorsqu'il n'y a plus de transporteur qui offre un service d'un océan à l'autre, il est sans doute possible d'acheter différents billets pour parvenir à se rendre d'une destination à une autre. Cependant, s'il n'y a aucune coordination ou si une personne n'a pas les connaissances techniques, le temps ou les ressources pour faire cela par elle-même, il semble qu'il y aurait lieu qu'une entité s'en charge si elle est en mesure de le faire.

J'ai entendu parler un peu des fonds d'exploitation par rapport aux fonds d'immobilisation. Le problème pour le gouvernement, c'est que les fonds sont limités. L'argent n'est pas illimité. Au cours des dernières années, on l'a peut-être oublié. J'entends parler du manque de ressources pour le transport par autobus, mais je vois ce qu'on fait pour Via Rail. On parle d'une expansion de plusieurs milliards de dollars, précisément d'un train à grande fréquence sur une voie ferroviaire réservée. La subvention pour les passagers du corridor Windsor-Québec s'élevait à 80 \$ par passager avant la pandémie, et à 180 \$ pendant la pandémie. Pour le corridor Jasper-Prince Rupert, le montant s'élevait à 483 \$ par passager, et il atteignait presque 1 500 \$ lorsque le nombre d'usagers était en baisse. Il est clair que le gouvernement du Canada est disposé à subventionner les voyageurs de certains trajets qui utilisent certains modes de transport.

Comment le gouvernement du Canada devrait-il établir les priorités? Il me semble que s'il est question d'assurer la sécurité, de donner un coup de pouce aux gens et de leur offrir un service dont ils ne bénéficieraient pas autrement, il serait plus juste de subventionner le transport interurbain ou intercommunautaire par autobus que de subventionner les usagers du train issus au minimum de la classe moyenne. J'aimerais obtenir vos commentaires à ce sujet également.

Nous parlons d'équité. Dans quelle mesure est-il juste de subventionner largement un passager du train d'une région densément peuplée qui voyage entre Windsor et Québec alors que des gens qui se

retrouvent souvent dans des situations dangereuses lorsqu'elles voyagent ne reçoivent pas un sou?

• (1205)

Mme Sarah-Patricia Breen: Je vais répondre le mieux possible. Peut-être qu'un de mes collègues peut intervenir, car je ne connais pas très bien le système ferroviaire.

En ce qui a trait aux coûts, nous avons réalisé un projet récemment, qui s'appelle « Building the Future », en Ontario et dans d'autres provinces. Un commentaire de la part d'un fonctionnaire d'une administration locale m'est resté en tête. Il a déclaré qu'il préférerait ne pas avoir d'argent de façon prévisible plutôt que d'avoir à composer avec un financement octroyé au hasard en réponse à des demandes de financement aléatoires. Il devient très difficile de travailler dans un système imprévisible.

La prévisibilité et la stabilité sont nécessaires, particulièrement en ce qui a trait au transport en commun. C'est l'une des raisons pour lesquelles le transport régional intercommunautaire en Colombie-Britannique fonctionne bien. C'est parce que la société provinciale B.C. Transit travaille avec les administrations locales pour mettre en place des systèmes locaux et régionaux.

Est-ce que c'est parfait? Est-ce que cette société assure le transport longue distance ou interprovincial? Pas du tout. Toutefois, elle fournit des fonds d'exploitation et offre de la prévisibilité et de la stabilité aux collectivités.

M. Mark Strahl: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste environ 30 secondes, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Je vais interroger Mme Breen au sujet des améliorations apportées par B.C. Transit à l'autoroute 16 et lui demander s'il s'agit d'un exemple de la façon... Bien sûr, c'est en raison d'une tragédie. Elle a travaillé avec des collectivités, des groupes communautaires, etc. Pourriez-vous commenter brièvement le travail effectué et nous dire s'il s'agit d'un modèle à suivre?

Mme Sarah-Patricia Breen: Même si je suis au courant du projet pilote et de sa structure, je n'ai vu aucune information concernant l'impact. J'aimerais bien le savoir. Je ne prétendrai pas que je le sais.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl et madame Breen.

La parole est maintenant à M. Badawey.

Monsieur Badawey, allez-y. Vous disposez de cinq minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais diriger mes questions vers Mme Petrunic.

Sans vouloir faire de jeu de mots, j'aime la voie empruntée par M. Barsalou-Duval et, dans une certaine mesure, par M. Bachrach.

Je dirai d'abord que nous sommes en 2023. Dans une certaine mesure, l'ensemble de notre système de transport peut être considéré comme étant archaïque. J'aimerais faire remarquer aux membres du Comité que la situation ressemble à ce que nous constatons dans le cadre de l'étude sur l'intégration des échanges commerciaux au sein des chaînes d'approvisionnement binationales et internationales. Nous y discutons de l'intégration de la distribution et de la logistique des échanges; aujourd'hui, nous discutons de l'intégration de la distribution et de la logistique des personnes.

Voici ce que je dirai aux témoins. Ce ne sont pas nos déclarations ou nos questions qui figurent au procès-verbal. Ce sont vos témoignages et vos réponses. Ainsi, il est très important de consigner vos propos au procès-verbal pour demander au ministre de répondre à ces propos.

Madame Petrunic, nous savons quels sont les besoins. La question est de trouver les moyens d'y répondre. J'ai donc deux questions. Ensuite, je vous laisserai la parole pour le temps qu'il me reste.

Croyez-vous qu'il serait plus pertinent que notre comité mène une étude sur le déplacement multimodal de passagers plutôt que simplement sur le transport par autobus?

En ce qui concerne ma seconde question, sur le même sujet, qu'en est-il des données, de l'aspect numérique, de la centralisation des réservations et de la stabilité du financement par rapport aux capitaux? Je parle de la question des coûts de fonctionnement, du recours aux emprunts. Je lance le sujet de discussion.

Madame Petrunic, je vous laisse répondre.

• (1210)

Mme Josipa Petrunic: Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie le député pour ces deux questions.

Je réponds à la première. Une étude sur le transport multimodal est-elle plus pertinente qu'une étude sur le transport par autobus? Oui, absolument. Cette étude doit déboucher sur une stratégie, et la stratégie doit être limpide sur les questions déjà posées: qui veut-on transporter, combien de Canadiens veut-on transporter, où veut-on les transporter, à quel coût et à quelle vitesse?

Ce sont ces questions auxquelles il faut répondre, et nous ne pourrions pas le faire en affirmant que nous voulons transporter tous les Canadiens partout, tout le temps, et à n'importe quel coût. La réponse doit être que nous voulons transporter certains Canadiens à certains endroits, à certains moments, à un certain coût et à une certaine vitesse, parce que les ressources sont limitées.

En plus de tout cela, évidemment, il y a les enjeux soulevés par mes collègues au sujet des personnes les plus vulnérables et dans le plus grand besoin. Ce sont elles qui doivent diriger les réponses à ces questions, mais il faut y répondre. Si les réponses sont ambiguës ou générales, nous continuerons d'avoir un système de transport du XIX^e siècle quand nous serons au XXII^e siècle.

C'est la première réponse: une étude sur le transport multimodal. On présume implicitement que tant le secteur public que le secteur privé ont un rôle à jouer, parce qu'il y a de l'argent à faire de tous les côtés de l'équation avec la clientèle qui existe. Cette clientèle est composée de 36 ou 37 millions de Canadiens, au dernier recensement, et de quelques centaines de milliers d'immigrants chaque année.

Voilà notre clientèle, dont la structure est répartie entre environ cinq grandes villes du pays et une poignée de petites collectivités rurales qui ne sont pas connectées à l'heure actuelle. C'est l'état de notre marché, alors il nous faut ces réponses. Qui veut-on transporter? Combien de Canadiens? Où, à quel coût et à quelle vitesse entre ces différents marchés? Ce sont là les enjeux de logistique des passagers et de déplacement de la clientèle. Ce n'est pas différent du transport de marchandises dont vous avez parlé. La question est d'assurer le déplacement des personnes avec la capacité limitée du système que nous avons aujourd'hui, et d'augmenter cette capacité graduellement.

Par conséquent, je donnerais comme deuxième élément de réponse à la première question, sur l'étude multimodale, qu'il est insuffisant de se limiter à une stratégie nationale en la matière. Ce doit être une étude dans le cadre de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, parce que, comme au sujet de l'électrification et de l'utilisation de l'hydrogène, où il ne suffit pas que le Canadien Pacifique ou le Canadien National trouve de l'hydrogène d'un côté ou de l'autre du pays, il faut une solution nord-américaine. Le déplacement des Canadiens d'est en ouest et du nord au sud nécessite qu'on les intègre aux carrefours de Seattle, New York et de l'autre côté de la frontière. L'étude doit donc se pencher sur la capacité d'intégration, au moins pour les grands centres de Vancouver et Toronto.

C'est la réponse à la première question. Évidemment, les transporteurs privés par autocar et par navette, mais également les services sur demande, font partie de l'équation.

La réponse à la deuxième question sur les données comporte deux volets.

D'abord, il faut savoir qui est la clientèle. À titre d'exemple, ce n'est qu'il y a quelques années que VIA Rail a commencé à répertorier les profils des passagers. Air Canada sait tout à notre sujet depuis des années. Aéroplan sait tout sur nous; Air Miles aussi. VIA commence à peine à le faire.

Toute personne qui a déjà dirigé une entreprise sait qu'il faut connaître ses clients. Nous ne savons rien de nos clients, et pas uniquement chez VIA. Les organismes de transport en commun ne recueillent presque pas de données sur leurs clients. Comment traite-t-on les clients, alors? En leur donnant un coup de pied aux fesses, parce qu'ils ne sont pas traités comme des clients; ils sont traités comme les serveurs obligés d'un système d'aide sociale. Ça ne va pas du tout et ça ne peut pas continuer.

Le premier enjeu des données est de définir la clientèle de manière à savoir ce qu'elle veut. Où vont les clients? Qui sont-ils? Quel est leur groupe démographique? Quel est leur profil en matière de revenu? Ces données peuvent être intégrées à l'étude, parce que les données peuvent être recueillies à chaque point de contact: sur l'application que je télécharge, d'après le billet que j'achète, ou le bus que je prends. Je peux consentir à fournir mes données en échange d'un meilleur service. Cette collecte doit se faire pour tous les modes de transport.

Le deuxième aspect est très commercial. Qu'un service soit subventionné par l'État ou non, les données recueillies permettent de mesurer le rendement. Elles permettent de savoir combien de personnes se déplacent, sur quelle distance, à quelle vitesse et à quel coût, et si le service que nous subventionnons offre le niveau de rendement auquel nous nous attendons.

Le président: Merci beaucoup, madame Petrunic. Vos réponses nous sont précieuses.

Merci beaucoup, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame. C'était excellent.

[Français]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

À mon tour, je vais m'adresser encore une fois à Mme Petronic. Elle semble être populaire aujourd'hui.

J'aimerais aborder un sujet que nous n'avons pas traité jusqu'à maintenant et que j'aurais aimé voir être abordé, même si les autres sujets que nous avons traités étaient particulièrement intéressants. Il s'agit de l'électrification du transport par autobus. Je sais que c'est un des sujets que vous avez étudiés. J'aimerais connaître votre avis, car, jusqu'à présent, j'ai eu de la difficulté à obtenir de l'information à ce sujet au cours de notre étude.

Grâce à la technologie actuelle, quelle distance est-il envisageable de voir un autobus électrique parcourir?

À moyen terme, que peut-on s'attendre à voir apparaître sur le marché?

• (1215)

[Traduction]

Mme Josipa Petronic: Il y a la réponse doctorale, qui prendrait trop de temps, et il y a la réponse simplifiée. La réponse simple est que l'autonomie dépend de la taille de la batterie et de la plateforme. Toutefois, normalement, pour un autobus urbain ordinaire qui fait 40 pieds — la taille normale d'un bus urbain — et que vous avez un bloc-batterie de 400 kilowattheures, on obtiendra plus ou moins d'autonomie. Généralement, au printemps et en été, dans de bonnes conditions météo, on obtient 300 kilomètres; 250 à 300 kilomètres pour un bloc-batterie de 400 kilowattheures. En hiver, c'est moins de 200; l'autonomie est réduite de moitié.

Si on met ce même bloc-batterie dans un autocar, on en obtient encore moins. Le compartiment à bagages prend beaucoup de place dans un autocar, et le comportement dynamique d'un autocar fait en sorte qu'on ne peut pas placer tout le bloc-batterie sur le dessus, parce que cela ferait basculer l'autocar.

Malheureusement, l'autonomie n'est pas la même. C'est pourquoi la solution des autocars électriques et du transport public électrique doit nécessairement inclure la présence de bornes de recharge à haute puissance le long des trajets, en pleine ville ou, dans le cas de Metrolinx, dans les stations GO. Ces ajouts requièrent beaucoup d'intégration et de planification entre les municipalités, les régions et les provinces. Voilà ce qui nous attend.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, il serait raisonnable de croire que le transport par autobus électrique pourrait être assuré sur une distance de 150 à 200 kilomètres entre deux arrêts, par exemple. Il serait même possible de faire un arrêt à ce point et de repartir un peu plus tard, étant donné que la technologie de recharge est de plus en plus efficace, si je ne me trompe pas.

Pourriez-vous aussi nous parler de cet aspect, c'est-à-dire de la recharge? Cela pourrait être intéressant.

[Traduction]

Mme Josipa Petronic: Votre première affirmation est correcte. Il est possible d'augmenter l'autonomie du système électrifié dans son ensemble, que l'on parle d'autobus ou d'autocars — ou même de transport ferroviaire — en ajoutant de la capacité de recharge, ce qui exige de s'arrêter à une borne, de faire la recharge, puis de poursuivre son trajet.

Relativement à la deuxième partie, la question n'est pas tant de rendre les bornes plus efficaces. Ce sont des bornes de recharge de très haute puissance pouvant atteindre 450 ou 600 kilowatts. Elles produisent beaucoup d'électrons à un niveau de puissance très élevé. Elles sont assez efficaces. Le problème est l'absorption par l'autobus. C'est la capacité du bloc-moteur, de la batterie et du logiciel à absorber ce niveau de courant électrique. Si on transmet une tonne d'énergie au groupe propulseur, on risque de surcharger la batterie, de la dégrader.

Jusqu'à maintenant, c'est la vitesse d'absorption qui est problématique et qui ralentit le gain d'autonomie. On peut mettre des bornes à haute puissance partout.

Le président: Merci encore, madame Petronic. Je sais que vous pourriez continuer, et nous aimons beaucoup vous écouter parler.

Je sais que M. Bachrach a des questions pour M. McKay. Avant de lui passer la parole, j'aimerais donner l'occasion à M. McKay de faire une déclaration liminaire de cinq minutes.

Monsieur McKay, le choix vous revient entièrement. Sentez-vous libre. Je sais que nous vous mettons sur la sellette, mais si vous souhaitez faire une déclaration, nous serions heureux de l'entendre.

M. Joel McKay: Oui, absolument. Je vous remercie.

M'entendez-vous correctement?

Le président: D'après ce que je vois dans la salle, je crois que c'est acceptable.

M. Joel McKay: Bonjour à tous.

Je suis désolé de mon retard. J'ai informé le personnel à l'avance que je devais assurer le transport de mes filles ce matin. Voilà qui explique mon retard.

Je m'appelle Joel McKay. Je suis le directeur général du Northern Development Initiative Trust. Nous formons une organisation de développement économique régional qui dessert la Colombie-Britannique, un territoire de la taille de la France, pour vous donner une idée de l'ampleur de nos responsabilités. Nous détenons des actifs d'une valeur approximative d'un demi-milliard de dollars.

Il y a un an et demi, nous avons assumé la responsabilité, en partenariat avec B.C. Transit et le ministère provincial du Transport et de l'Infrastructure, de B.C. Bus North et du transport interurbain dans la partie de la province que l'on appelle le Nord de la Colombie-Britannique, composé du canyon du Fraser et de la région au nord s'étendant jusqu'à la limite avec le Yukon. Depuis, avec 7,5 millions de dollars en poche — une somme très modique —, nous avons pu créer un réseau de transport intégré comprenant 18 services de transport interurbain pour de courtes et longues distances — soit des distances de 100 à 200 kilomètres — desservant tant les communautés autochtones que non-autochtones. Nous avons été en mesure d'ajouter des trajets dans toute la région desservie, de réduire les coûts et de maintenir les prix des billets proportionnels à l'inflation.

Cette année, nous lancerons un nouveau projet — une première au Canada — qu'on appelle le réseau connecté. Ce réseau créera pour la première fois une technologie assurant des correspondances entre tous ces services au moyen d'un appareil mobile ou d'un service téléphonique, et ce, de façon très conviviale pour les passagers.

À l'heure actuelle, en Colombie-Britannique — et, bien franchement, partout au Canada —, les voyageurs doivent se transformer en agents de voyage pour leurs déplacements. La tâche est complexe lorsqu'on compose avec différents services de transport régis par divers organismes à but lucratif et non lucratif. À nos yeux, il s'agit là d'un grand obstacle. Nous avons adopté une technologie déjà déployée en Europe de l'Ouest et dans un réseau de transport beaucoup plus complexe que celui du Canada. Nous allons la mettre à l'essai dans un projet-pilote et intégrer les services cet été.

En bref, nous croyons avant tout — et c'est la raison expliquant notre participation au projet — que le transport terrestre est essentiel à l'économie du Nord de la Colombie-Britannique. Notre mandat est de le favoriser, et nous adoptons une approche axée sur le développement économique communautaire. En 18 mois, nous avons réussi à élargir considérablement les services de transport terrestre dans le Nord de la province, à les intégrer, à ajouter de nouveaux trajets et même à réduire les coûts. C'est sans compter le lancement imminent d'une nouvelle technologie.

J'espère vous avoir donné un aperçu de notre implication dans ce dossier.

• (1220)

Le président: Merci beaucoup, monsieur McKay.

Certains députés me demandent que vous nous transmettiez ces renseignements, si c'est possible. Ce serait très utile de les avoir sous les yeux.

Monsieur Bachrach, je vous donne la parole pour que vous posiez vos questions. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur McKay. Je tenais à ce que le Comité entende votre témoignage, d'autant plus que l'évolution du transport interurbain fait du Nord de la Colombie-Britannique un endroit unique au Canada. Je suis vraiment reconnaissant du rôle que votre organisation et vous, en tant que PDG, avez joué pour tenter d'intégrer ce qui est devenu, au fil du temps, une mosaïque de services en évolution. Bien entendu, le phénomène remonte à plus d'une décennie et est en grande partie attribuable aux préoccupations entourant le passé tragique de notre autoroute régionale.

Vous avez parlé du réseau actuel qui compte 18 services différents — dont de nombreux reçoivent du financement public —, du besoin de les intégrer et du rôle de la technologie. Vous avez aussi mentionné les 7,5 millions de dollars qu'on vous a remis pour réaliser cette tâche monumentale.

Vous pourriez peut-être nous parler de façon générale du leadership fédéral. Que ferait le gouvernement fédéral s'il voulait sérieusement améliorer le transport public terrestre et s'il désirait jouer un rôle majeur pour appuyer votre travail? Comment le gouvernement fédéral pourrait-il jouer un rôle significatif pour garantir aux résidents du Nord de la Colombie-Britannique un accès abordable, sécuritaire et pratique au transport par autobus?

M. Joel McKay: Je vous remercie de la question.

À mon avis, en tant que personne qui a fait carrière en développement rural et, auparavant, dans les médias, je trouve qu'il serait bien que le gouvernement fédéral se mette à se soucier du développement rural, point à la ligne. Le leadership fait défaut dans ce dossier depuis un demi-siècle, tant sur le plan du développement économique, du transport, du commerce que de la défense. C'est le premier point.

Deuxièmement, je crois que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer au niveau interprovincial. Sur le plan des champs de compétences, le transport est, à mon avis, du ressort des provinces. Ce sont elles qui devraient faire preuve de leadership. Le gouvernement fédéral peut néanmoins diriger les efforts en incitant les provinces et les territoires à collaborer afin de bâtir un réseau intégré qui parcourra les provinces.

À l'échelon de la Colombie-Britannique, nous travaillons déjà en ce sens dans le Nord de la province. D'ici deux à trois ans, nous voulons que notre réseau desserve toute la province. Or, notre influence et notre capacité s'arrêtent aux limites géographiques de la province. Il serait vraiment bénéfique d'intégrer notre réseau à celui d'autres provinces et, comme un autre témoin l'a dit plus tôt, à celui des États-Unis aussi. C'est tout à fait essentiel pour les déplacements des personnes en Amérique du Nord.

Voilà où le gouvernement fédéral devrait être un chef de file. Il faut du leadership. Il faut des directives, mais je ne pense pas qu'il faut des sommes astronomiques. On peut créer un système très efficace en misant sur des solutions existantes dans toutes les administrations canadiennes, en établissant des liens entre elles et en maintenant une collaboration comme nous l'avons fait dans le Nord de la Colombie-Britannique.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur McKay.

J'aimerais poursuivre sur la question de leadership et sur le besoin de coordination interprovinciale.

Le ministre a comparu devant notre comité, et nous lui avons posé des questions à ces sujets. Il croit fermement que le dossier relève des provinces. Or, j'imagine que vous parlez à des passagers du Nord de votre province qui doivent se rendre à Calgary, Winnipeg ou Toronto.

Selon vous, devons-nous demander au gouvernement fédéral d'en faire davantage pour promouvoir ces solutions, même si l'on sait que certaines provinces ne priorisent pas suffisamment la question?

• (1225)

M. Joel McKay: Oui, tout à fait. Au sujet des champs de compétences, toutes les provinces vous diront que la solution ne fonctionnera pas au-delà de leurs limites. Les taxes et impôts provinciaux ne suffisent pas. C'est sur ce plan que le gouvernement fédéral doit intervenir et offrir du leadership direct, voire des mesures incitatives — ou les deux — pour veiller à l'intégration du réseau.

J'ajouterais qu'il manque un tronçon dans la région que nous desservons: des trajets vont jusqu'à Fort Nelson, mais aucun ne relie Fort Nelson à Watson Lake ou à des destinations plus au nord, au Yukon. Le gouvernement fédéral assume un lot de responsabilités différent pour les gouvernements des territoires; dans le Nord canadien, son leadership devrait donc être accru comparativement à celui qu'il exerce auprès des provinces. C'est fondamental pour le transport des gens au Yukon, au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest, et pour l'intégration du réseau avec les provinces.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur McKay.

Ma dernière question porte sur le transport intermodal.

Mme Petrunic et d'autres nous ont décrit une vision pour intégrer le transport par train et par autobus. Nous habitons tous deux dans le Nord de la Colombie-Britannique et nous savons à quel point il est difficile d'utiliser le transport ferroviaire à des fins autres que touristiques.

Avec la technologie que vous tentez d'implanter, prévoyez-vous d'intégrer le transport ferroviaire pour passagers? Le potentiel d'intégrer le transport intermodal dans le Nord de la Colombie-Britannique est-il réel, à la lumière des défis inhérents tenaillant VIA Rail?

M. Joel McKay: Oui. Nous nous attendons à ce que la majeure partie de l'intégration multimodale par l'entremise du réseau connecté se fasse dans les 12 à 24 prochains mois. Nous allons commencer par les 18 services de transport que nous avons déjà. Nous allons les étendre jusqu'à Northern Health Connections — notre service de navette provincial dans le Nord —, nous allons ajouter VIA Rail et B.C. Ferries, puis songer à intégrer le co-voiturage et les taxis également.

La technologie existe. Elle est bien établie et est utilisée en Europe. L'environnement de transport du Canada est beaucoup moins complexe, étant donné le nombre de services offerts dans une région concentrée. Notre enjeu, c'est la distance, le climat, etc. On doit aussi procéder à une analyse de rentabilisation.

Je crois que c'est tout à fait possible, sur le plan technologique. Le problème avec le transport ferroviaire de passagers, c'est qu'à l'heure actuelle, le nord de la Colombie-Britannique utilise principalement les chemins de fer pour le transport de marchandises. C'est excellent pour l'économie, mais cela entraîne des retards — comme vous le savez et comme j'en ai fait l'expérience — pour les passagers de train du nord de la Colombie-Britannique.

Avec la structure actuelle, je ne vois pas comment le transport ferroviaire dans l'Ouest canadien pourra représenter une solution abordable et fiable pour le citoyen moyen ayant un revenu familial moyen. C'est trop cher et trop long. Les infrastructures ne suffisent pas.

Le président: Merci, monsieur McKay.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, avez-vous une question à me poser?

M. Xavier Barsalou-Duval: Je voudrais juste comprendre quelque chose, monsieur le président. Aujourd'hui, des témoins n'ont pas été en mesure de témoigner d'une façon appropriée et nous n'avons pas pu leur poser de questions. J'aimerais savoir si les tests de connexion avaient été faits à l'avance avec ces témoins et si les résultats avaient été adéquats pour les interprètes.

Le président: Oui, c'était le cas, sauf pour Mme Perry.

Dans le cas de M. McKay, il lui était malheureusement impossible d'être en ligne avant la rencontre pour faire le test de son. Le test a donc été fait hors ligne. Quand M. McKay a finalement pu se joindre à nous, j'ai demandé à la greffière de faire le test de son.

Malheureusement, il y a plein de choses dans cette salle qui ne fonctionnent pas aujourd'hui. J'ai entendu la greffière dire que cette

salle était réputée pour ses problèmes de son. Nous allons donc essayer de ne jamais plus l'utiliser dans l'avenir.

C'était une bonne question, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Madame Perry, nous tenions à vous entendre et à ce que vous puissiez livrer votre témoignage. J'ai parlé à la greffière et il nous reste une réunion dans le cadre de cette étude. Nous recevrons alors quatre témoins, mais nous avons de la place pour six dans le cadre d'une réunion de deux heures. Nous aimerions vous inviter à nouveau, si vous êtes en mesure de nous redonner deux heures de votre temps, qui est très précieux. Nous allons vous transmettre une invitation à cet effet.

Je vais maintenant céder à parole à M. Lewis, si cela vous convient, qui posera les dernières questions avant que nous laissions partir les témoins.

● (1230)

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie bien sûr tous les témoins de leur présence avec nous.

Madame Breen, quelques-unes de vos interventions ont capté mon attention. Vous avez parlé des zones urbaines adjacentes. Pouvez-vous m'expliquer la différence entre ces milieux et les zones rurales adjacentes?

Pour vous mettre en contexte, ma circonscription, Essex, se trouve à côté de Windsor, qui se trouve à côté du pont international le plus achalandé de l'Amérique du Nord. Une grande partie de ma circonscription est très rurale. Nous avons cinq municipalités qui comptent environ 25 000 personnes chacune, et il n'y a qu'un seul autobus — selon ce que je comprends — dans la région de Leamington-Kingsville qui se rend jusqu'à la ville.

Pouvez-vous nous expliquer la différence entre une zone urbaine adjacente et une zone rurale adjacente? J'aimerais ensuite aborder la question du passage de la frontière.

Mme Sarah-Patricia Breen: Oui, certainement. La définition n'est pas claire, comme c'est souvent le cas dans le milieu universitaire. Une zone urbaine adjacente est une région rurale à partir de laquelle on peut se rendre au travail au quotidien. Par exemple, mon frère vit dans une telle zone et il se déplace quotidiennement vers Mississauga pour le travail. Il a la possibilité de le faire. J'habite au milieu de nulle part. Ce n'est pas possible pour moi.

En ce qui a trait à la distance, elle peut aller jusqu'à 100 kilomètres ou plus. Bien sûr, comme la ligne n'est pas claire, nous savons qu'il y a des régions au sud de l'Ontario qui ne sont pas strictement urbaines adjacentes, même si leur proximité donne à penser le contraire. On tient compte à la fois de la distance avec la zone urbaine et des habitudes de déplacements des gens qui y vivent.

M. Chris Lewis: Merci, madame Breen. C'est vrai que la définition n'est pas tout à fait claire, mais je vous suis reconnaissant pour votre réponse.

Comme je l'ai dit plus tôt, ma circonscription est unique. Je peux passer d'une zone rurale à une zone urbaine et à une grande ville ou même à un autre pays. C'est le sujet que j'aimerais aborder avec vous maintenant: les défis associés au passage de la frontière, non seulement sur le plan interurbain, mais aussi sur le plan international. Certaines personnes se déplacent de Windsor à Detroit et inversement sur nos lignes d'autobus. Selon vous, comment nos deux pays pourraient-ils travailler ensemble pour simplifier la vie de ces gens? Je ne parle pas seulement du programme NEXUS ou des passeports. J'essaie de penser à plus grande échelle aux lignes d'autobus. Est-ce que nous devrions nous pencher sur une mesure en particulier?

Mme Sarah-Patricia Breen: Je demanderais à l'un de mes collègues de répondre à cette question. Je me centre uniquement sur les régions rurales du Canada. Je n'étudie pas le passage transfrontalier; je ne crois pas être la meilleure personne pour répondre à cette question.

M. Chris Lewis: Merci.

Madame Petrunic, pouvez-vous y répondre?

Mme Josipa Petrunic: Oui. Merci. C'est une excellente question.

Windsor est l'exemple à suivre en matière de mobilité des citoyens et de transport en commun. Transit Windsor représente une excellente étude de cas à cet égard. En prenant un autobus de la société, on peut traverser la frontière en quelques minutes seulement. La gestion du système avec Detroit, de l'autre côté de la frontière, est excellente. Avant, je devais prendre un autobus de Greyhound et attendre cinq heures à la frontière lorsque je donnais une conférence à Detroit. L'interconnectivité n'était pas aussi développée qu'aujourd'hui. C'était la même frontière et pratiquement le même poste — ils se trouvent à quelques mètres l'un de l'autre —, mais il y avait un autobus qui restait en place pendant des heures tandis que l'autre était associé à un service intégré.

Il est évident qu'il faut s'inspirer des pratiques exemplaires de Transit Windsor au Canada. Le service est très efficace. Il n'existe

aucun autre endroit au Canada où la mobilité transfrontalière est aussi peu coûteuse, aussi rapide et sans faille pour tous les passagers. Il faut miser sur cette étude de cas.

Comme je l'ai dit plus tôt, il aura fallu l'intervention du gouvernement fédéral pour rendre cette mobilité possible: elle dépassait largement la capacité et la compétence de la ville et de la province.

M. Chris Lewis: Merci beaucoup. Je vous ai bien compris. Je vais m'assurer de passer le message au maire de Windsor également. Nous les félicitons, lui et les membres de son conseil, de même que tous les ordres de gouvernement.

Je partage votre expérience en matière de transport par autobus. Une fois par année, je vais voir une partie des Lions de Detroit — mon équipe adorée — et je prends habituellement l'autobus. J'ai toujours un grand sourire à l'aller, mais je le perds souvent au retour.

Je vous remercie d'avoir répondu à mes questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis. Je vous respecte, même si vous êtes un partisan des Lions. Allez les Packers!

J'aimerais conclure la réunion en remerciant tous les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui, et en vous présentant nos excuses pour les difficultés techniques que nous avons connues, surtout à M. McKay et à Mme Perry. Nous serons heureux de vous entendre à nouveau, madame Perry. Nous vous transmettrons une invitation sous peu.

Sur ce, je vais suspendre la séance pendant cinq minutes, puis nous poursuivrons à huis clos.

Merci à tous.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>