



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

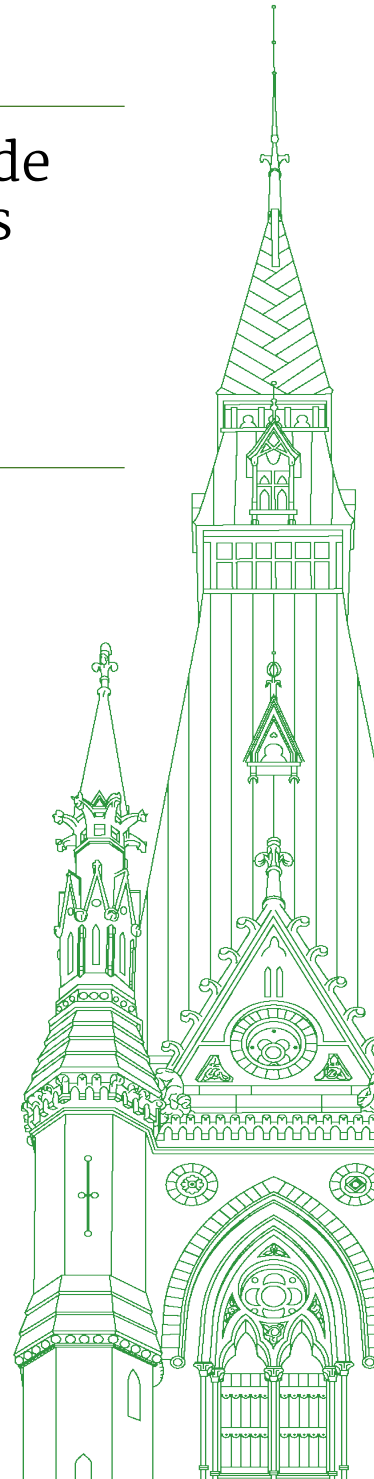
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 043

Le mercredi 30 novembre 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mercredi 30 novembre 2022

• (1630)

[Français]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la 43^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 février 2022, le Comité se réunit pour étudier le transport interurbain par autobus au Canada.

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

[Traduction]

Nous accueillons aujourd'hui, par vidéoconférence, le Dr Jacob Alhassan, professeur adjoint, Département de santé communautaire et d'épidémiologie, Collège de médecine, University of Saskatchewan, et Mme Cindy Hanson, professeure, Département de sociologie et sciences humaines, Université de Regina. Ils comparaissent à titre personnel.

Nous accueillons également par vidéoconférence Michael Cassidy, propriétaire de Coach Atlantic Maritime Bus; Matt Gemmel, directeur, Politiques et recherche, Fédération canadienne des municipalités; et de Kasper Transportation, Kasper Wabinski, président.

J'aimerais profiter de l'occasion pour informer les membres du Comité que tous les participants à la vidéoconférence d'aujourd'hui ont effectué les vérifications audiovisuelles nécessaires.

Je vais demander à nos estimés interprètes de nous donner le feu vert et de s'assurer que tout va bien de leur côté.

Nous allons maintenant commencer par la déclaration préliminaire de M. Jacob Alhassan, pour une durée de cinq minutes.

Monsieur, vous avez la parole.

Dr Jacob Alhassan (professeur adjoint, Département de santé communautaire et d'épidémiologie, Collège de médecine, University of Saskatchewan, à titre personnel): Merci.

Permettez-moi tout d'abord de souligner que je me joins à vous aujourd'hui depuis Saskatoon, sur le territoire visé par le Traité n^o 6, la patrie traditionnelle des Métis. Je rends hommage aux ancêtres des Premières Nations et des Métis de ce pays.

Au cours des dernières années, j'ai eu l'occasion de mener des recherches sur la façon dont l'absence de transport en commun interurbain touche les collectivités marginalisées. D'après mes constatations, je crois que le Canada a besoin d'un réseau national de transport en commun.

Premièrement, le transport en commun favorise l'accès aux possibilités et aux services, ce qui, au bout du compte, améliore la santé de la population. L'accès à des transports publics interurbains sécuritaires, fiables et inclusifs a une incidence sur les accidents de la route, sur les soins de santé et sur d'autres résultats. Les pays qui ont des réseaux d'autobus bien financés ont des taux d'accidents moins élevés parce que les autobus sont moins sujets aux accidents que les véhicules privés. Par exemple, les comparaisons avec d'autres pays de l'OCDE révèlent que le Canada a des taux de mortalité plus élevés que la moyenne de l'OCDE, vraisemblablement parce qu'il y a peu d'offre de transport public. Pour cette raison, les gens dépendent des véhicules privés, qui sont beaucoup plus susceptibles d'être impliqués dans des collisions que les autobus.

De plus, l'accès à des déplacements sûrs et fiables en autobus réduit la pauvreté en matière de transports et facilite l'accès aux possibilités économiques et autres. L'accès des personnes aux soins de santé, à l'épicerie et à d'autres services dépend de la disponibilité de transports en commun uniformes, fiables et sécuritaires.

Le transport en commun est aussi bien meilleur pour l'environnement, parce que tandis qu'un autobus peut transporter, disons, 50 personnes d'une ville à l'autre, l'absence d'autobus signifie 50 voitures sur la route, ou peut-être 25 s'il y a deux personnes à bord.

Bien que l'absence de transport en commun ait des répercussions négatives pour tout le monde, ces répercussions ne sont jamais ressenties de façon homogène, mais elles touchent de façon disproportionnée les aînés, les collectivités autochtones, les femmes, les personnes handicapées, les jeunes et d'autres populations vulnérables et marginalisées. Au Canada, ces réalités ont été aggravées et profondément ressenties par de nombreuses personnes suite au départ de la compagnie d'autobus Greyhound.

J'aimerais vous raconter comment la disparition d'un réseau public d'autobus interurbains en Saskatchewan a causé des souffrances indicibles aux plus marginalisés.

En 2017, la Saskatchewan Transportation Company, la STC, un service d'autobus vieux de 70 ans, a été fermée par notre gouvernement provincial dans le cadre d'un budget d'austérité. Au moment de la fermeture, la STC disposait d'un parc de 41 autobus reliant environ 253 collectivités et parcourant 2,8 millions de milles par année. La fermeture de la STC sans aucune donnée de recherche, officiellement pour économiser 85 millions de dollars, constitue une étude de cas très importante pour comprendre ce qui se passe lorsque nous perdons le transport en commun interurbain.

La STC s'est appuyée sur un système de tableau de bord équilibré, offrant ses services sans but lucratif, mais pour faciliter l'accès à des services clés pour certaines des personnes les plus vulnérables de la province. Par exemple, les patients qui voyageaient pour des traitements prescrits par un médecin pouvaient obtenir un laissez-passer médical coûtant 54 \$, ce qui leur permettait de voyager de façon illimitée sur un axe donné pendant 30 jours. Pour mettre les choses en contexte, la subvention d'exploitation annuelle de 14,2 millions perçue par la STC signifiait que les autobus ne coûtaient qu'environ 14 \$ par personne.

Le système de santé de la Saskatchewan comptait sur les autobus pour transporter les vaccins et l'équipement, et la fermeture de la STC l'a laissé en plan. De nombreux travailleurs de la santé ont malheureusement dû informer les patients que leurs médicaments n'étaient pas disponibles parce qu'il n'y avait pas d'autobus pour les transporter.

De plus, la perte de l'autobus a entraîné l'isolement des personnes et a été la cause d'un fardeau énorme de déplacements en voiture contraints, souvent subi par des femmes d'âge moyen, qui assumaient le rôle de soignantes pour des membres de leur famille qui étaient malades.

J'ai élaboré le concept de la toile de la dépossession pour mettre en évidence cette complexité. Le manque de transport en commun nous touche tous, même si nous ne nous en rendons pas compte.

Je pourrais vous raconter de très nombreuses histoires qui illustrent la façon dont l'absence d'un système d'autobus public affecte les gens, et je veux vous parler d'une personne que j'ai interviewée il y a trois ans.

Louise est une Autochtone de 60 ans de Qu'Appelle, en Saskatchewan. C'est une grand-mère qui a travaillé dans le domaine du service social pour les Autochtones. Louise souffre de paralysie et au début de notre entrevue, elle m'a demandé si je savais ce que c'était que d'être paralysé. C'était une question simple, mais je n'y avais jamais pensé.

Parce que Louise devait suivre des traitements réguliers contre le cancer et qu'elle a dû relever plusieurs défis à ce titre, elle a eu recours à un fauteuil roulant, ce qui a coûté très cher.

Étant donné l'imprévisibilité des conditions météorologiques, elle a décrit de nombreuses situations où elle aurait préféré un autobus public. Elle a donné l'exemple d'un blizzard, et je la cite:

J'avais un cathéter. Puis, alors que j'étais sur le bord de la route à cause du blizzard, le moteur s'est rempli de neige et n'a pas pu continuer à fonctionner parce qu'il y avait trop de neige. Ce n'était pas un blizzard prévu, c'est le genre de choses auxquelles vous êtes confrontés. Il peut faire beau de ce côté-ci de la vallée, mais de l'autre côté, quand vous vous déplacez, la météo peut être infecte. C'est exactement ce qui s'est passé. J'ai dû attendre que l'on vienne à mon secours. Qui a besoin de cela lorsqu'il est malade? Il faisait tellement froid dans cette voiture que des cristaux de glace se formaient dans mon sac d'urine.

Des histoires comme celle-ci soulignent l'importance de créer un réseau national de transport en commun pour veiller à ce que les gens puissent accéder aux services dont ils ont besoin sans que leur dignité humaine ne soit profondément compromise.

• (1635)

À bien des égards, le statu quo actuel est discriminatoire et problématique. Dans un pays comme le Canada, où on croit généralement que le système de santé est solide et que les soins de santé sont gratuits à l'endroit où ils sont dispensés, beaucoup d'entre nous ne peuvent pas exercer leur droit à la santé. Quelles que soient les

améliorations que nous apportons aux services de santé, les gens doivent avoir accès à ces services pour qu'ils soient efficaces.

Le Canada a besoin d'un réseau national de transport en commun guidé par les principes des droits de la personne, de l'équité et de l'inclusion, plutôt que par les profits ou les analyses coûts-avantages habituelles. Nous avons besoin d'un réseau national de transport en commun pour assurer l'accès aux soins de santé et à d'autres services, et pour réduire la vulnérabilité des sous-groupes clés.

L'expérience de la Saskatchewan est une mise en garde morbide...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Alhassan. Malheureusement, je vais devoir vous interrompre.

Nous passons maintenant à Mme Hanson. La parole est à vous. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

Mme Cindy Hanson (professeure, Département de sociologie et sciences humaines, University of Regina, à titre personnel): Je vous remercie de m'avoir invitée à témoigner.

Je tiens d'abord à reconnaître le territoire autochtone, le Traité n° 6 et la terre natale des Métis, où je me trouve aujourd'hui.

Je suis une utilisatrice des transports en commun et je travaille comme chercheuse. Je vis actuellement en Saskatchewan dans une collectivité qui n'a pas accès au transport en commun depuis la fermeture de la STC. Le Comité m'a demandé de parler du transport interurbain.

J'aimerais commencer par dire qu'il est important que nous considérions le transport interurbain au-delà des villes — c'est-à-dire, à l'échelle interrégionale ou entre les collectivités — parce que si nous ne le faisons pas, les citoyens des régions rurales et éloignées n'auront pas voix au chapitre et elles représentent de 20 à 30 % de la population, selon l'endroit où vous vivez. Les systèmes de transport doivent être inclusifs et dirigés par les citoyens.

Qu'est-ce que j'entends par là?

Lorsque les systèmes publics sont remplacés par des systèmes privés, les citoyens sont remplacés par des « consommateurs ». Je crains qu'une politique axée sur les centres urbains et le transport privé ne se traduise par une perte de participation des citoyens, qui n'auront plus leur mot à dire. L'absence d'une politique qui prend en compte tous les citoyens crée un risque que certains — c'est-à-dire les citoyens des régions rurales, les aînés, les Autochtones, ceux qui ont des problèmes de mobilité, etc. — deviennent des citoyens de deuxième classe.

Ce n'est pas ainsi que le Canada a été construit. Nos collectivités sont interreliées. Les régions rurales appuient les régions urbaines et les régions urbaines appuient les régions rurales. C'est ainsi que le Canada a été structuré. Par conséquent, il faut d'emblée aller au-delà de l'interurbain.

Deuxièmement, dans l'élaboration de la politique de transport, le Canada doit tenir compte non seulement des régions rurales et éloignées et de la façon dont le transport à destination et en provenance de ces régions est structuré et soutenu, mais aussi du fait que les populations ne sont pas homogènes.

Il y a deux exemples. L'un d'eux est la route des pleurs dans le nord de la Colombie-Britannique. C'est un endroit qui, jusqu'à tout récemment, n'était pas desservi par les transports en commun et qui compte un grand nombre de femmes et de filles autochtones disparues ou assassinées. Un autre exemple est celui des citoyens qui ont des problèmes de mobilité.

La route des pleurs était connue, surtout pour les femmes autochtones qui faisaient de l'auto-stop, parce jusqu'à tout récemment il n'y avait pas de service d'autobus. Comme je vis maintenant au nord de Prince Albert, je sais parfaitement que le nord de la Saskatchewan est en train de devenir une autre route des pleurs. L'appel à la justice 4.8 dans le rapport sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, ainsi que les appels à l'affectation sécuritaire des ressources dans le rapport de la Commission de vérité et réconciliation, témoignent tous de la nécessité de s'attaquer à ces problèmes.

La deuxième catégorie de citoyens qui n'ont pas accès au transport est celle des personnes à mobilité réduite, comme mon amie Terri Sleeva. Terri est en fauteuil roulant et n'a plus accès à l'autobus depuis la fermeture de la STC. Sans cet accès, elle fait partie d'une « sous-classe de la mobilité », et son désavantage en matière de transport limite sa capacité de travailler, d'accéder aux services de base et de contribuer à la société. Il a fallu deux ans à Terri pour mener une action devant les tribunaux contre Transports Canada jusqu'à ce qu'on lui accorde enfin l'accès à bord d'un transporteur privé en Saskatchewan.

Ces exemples parmi d'autres montrent que le manque de transport signifie un manque de sécurité et un manque de participation à la société. Le transport ne doit pas s'adresser uniquement à ceux qui peuvent payer. Il doit veiller à ce que nous ayons un processus décisionnel démocratique, des résultats équitables, des possibilités et des retombées locales. Cela comprend l'accès aux soins de santé avant, après et pendant une pandémie.

La mobilité façonne notre vie. Si, par exemple, les citoyens de la ville ont accès à des subventions allant jusqu'à 60 % pour le transport en commun, pourquoi n'y a-t-il pas les mêmes droits pour les gens des régions rurales et éloignées du Canada?

Le retrait de Greyhound démontre que le transport doit être public et ne pas être conçu uniquement en fonction de considérations économiques. Cette entreprise a cessé ses activités parce qu'il n'était plus rentable pour elle de les maintenir. Les politiques doivent tenir compte des facteurs sociaux, sanitaires, environnementaux et autres. Elles peuvent être conçues, surveillées et évaluées dans l'optique de l'égalité, de la sécurité et de l'accessibilité.

Par exemple, on pourrait examiner la fiche de pointage de la STC. Lorsque la STC a été fermée, on a dit au public que le secteur privé prendrait la relève. Cela ne s'est pas produit. Il n'y a qu'une seule entreprise qui fonctionne encore en Saskatchewan, et seulement sur les lignes rentables. Bien qu'un groupe d'intérêts puisse intervenir pour répondre aux besoins des gens de la collectivité, cela ne fait que créer des lacunes pour les gens qui ne font pas partie de ce groupe.

Les droits à la mobilité sont des droits de la personne. Le Canada a signé le Pacte international relatif aux droits civils et politiques, mais compte tenu des obstacles actuels à la mobilité, ces libertés ne peuvent pas se concrétiser.

• (1640)

Enfin, je terminerai par les principales recommandations de notre étude intitulée « Ici aujourd'hui, ailleurs demain ». Il s'agit notamment de recherches plus poussées, de la planification communautaire des transports en commun, de la mobilité en tenant compte de la diversité des utilisateurs et des groupes vulnérables et de la prise en compte de facteurs qui vont au-delà des indicateurs économiques.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Hanson.

Nous passons maintenant à M. Cassidy.

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

M. Michael Cassidy (propriétaire, Coach Atlantic Maritime Bus): Merci.

Le transport interurbain par autocar est une industrie à très faible marge et à forte intensité de capital, qui présente de nombreux défis financiers bien documentés.

En 2012, la société Orléans Express annonce à la région des Maritimes qu'elle doit renoncer à ses droits de transporteur routier parce qu'elle perd deux millions de dollars par année. En 2014, Orléans Express dit au gouvernement du Québec qu'elle perd 3,5 millions de dollars par année, ce qui met en péril les lignes à faible revenu de la province de Québec. En 2018, la société Greyhound se retire de ce qu'elle appelle l'Ouest non rentable. En 2020-2021, la COVID-19 a fait de son mieux pour paralyser ce secteur. En 2021, Greyhound cesse ses activités au Canada et vend ses activités aux États-Unis. Oui, cette industrie a besoin d'un modèle.

Nous réclamons un modèle depuis quatre ans. Nous avons présenté ce modèle aux comités permanents, aux tables rondes, au caucus rural, au caucus de l'Atlantique, aux représentants du gouvernement et aux conseillers en politiques, et nous avons rencontré notre ministre des Transports lorsqu'il était à Halifax en mars dernier. C'est un modèle qui est basé sur ce qui suit.

Il doit être collaboratif et sans lien avec le gouvernement.

Les liaisons rurales-urbaines doivent être une priorité. Il faut reconnaître que le transport en commun sur les routes provinciales n'est pas différent du transport en commun dans les rues des municipalités.

Le prix des billets doit être abordable et le service doit être accessible. Il faut reconnaître que les transporteurs à but lucratif ont été l'épine dorsale de cette industrie.

Les nécessités futures de ce modèle d'entreprise sont très claires: pour le financement de la prochaine génération d'infrastructure, nous suggérons que le transport interurbain par autocar soit considéré comme un projet admissible, et les transporteurs à but lucratif devraient être désignés comme des bénéficiaires admissibles dans le cadre du financement futur de l'infrastructure.

Il est très important que la collaboration soit mise en avant par rapport aux gouvernements. Lorsque vous tentez de présenter ce modèle, vous devez vous assurer que les provinces sont d'accord. Cette année, en avril, nous avons écrit aux trois provinces maritimes. Nous les avons remerciées du soutien qu'elles ont apporté à Maritime Bus pendant la pandémie de COVID-19, mais, plus important encore, nous avons dit qu'un programme d'immobilisations en infrastructures permet de réduire les coûts d'acquisition des autobus. Il faciliterait les flux de trésorerie, créerait un modèle d'exploitation durable et atténuerait de nombreuses demandes potentielles de subventions de fonctionnement annuelles.

Nous leur avons donné un exemple, si pour un réseau interurbain, 25 autobus étaient achetés pour les provinces maritimes avec le partage des coûts suivant: 8 millions de dollars provenant d'un programme fédéral, 6 millions de dollars, soit 30 %, provenant des provinces des Maritimes et 30 %, soit 6 millions de dollars provenant de Maritime Bus, soit 8 millions de dollars, 6 millions de dollars et 6 millions de dollars, il y aurait de nouveaux autobus entièrement accessibles dans la région des Maritimes.

Je suis très heureux d'annoncer ce soir que les trois provinces maritimes, ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador, ont écrit en juillet dernier au ministre des Transports et au ministre de l'Infrastructure pour leur confirmer que nous sommes intéressés à examiner toute demande fondée sur le mérite pour le soutien des autobus interurbains. Les quatre provinces ont dit qu'il s'agissait d'un service important qui représente une valeur considérable pour les Canadiens de l'Atlantique. Nous espérons que le transport interurbain par autocar de notre région continuera de fonctionner.

En conclusion nous avons établi que les autobus interurbains constituent un service très précieux et très important. Nous avons une solution. Nous proposons la collaboration. Il faut maintenant modifier les politiques.

Les gens nous demandent « Pourquoi faites-vous cela? ».

Maritime Bus répond: « Parce que c'est la chose à faire ».

• (1645)

J'espère qu'à l'avenir, le Comité conviendra que c'est la chose à faire.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cassidy.

Nous passons maintenant à M. Gemmel.

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

• (1650)

M. Matt Gemmel (directeur, Politiques et recherches, Fédération canadienne des municipalités): Excellent. Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonsoir à tous les membres du Comité permanent.

Je vous parle aujourd'hui depuis les bureaux de la Fédération canadienne des municipalités à Ottawa. Tandis que la FCM donne suite à son engagement à l'égard de la réconciliation, nous reconnaissons que nos sièges sociaux sont situés sur le territoire non cédé de la nation algonquine anishinabe, dont la présence ici remonte à des temps immémoriaux.

Je suis très heureux d'être ici au nom des plus de 2 000 administrations municipales membres de la FCM d'un océan à l'autre. Le

service intercommunautaire de transport de passagers par autobus est une question cruciale pour les municipalités de toutes les régions du pays. Je tiens donc d'abord à remercier le Comité d'avoir choisi d'étudier ce sujet très important.

Il ne fait aucun doute qu'il est difficile d'offrir un service d'autobus de passagers fiable, abordable et efficace dans un pays aussi vaste que le nôtre, et nous l'avons déjà entendu ce soir. La perte des lignes de Greyhound a porté un coup terrible aux Canadiens des régions rurales, particulièrement ceux des régions où les possibilités de transport étaient déjà limitées. Cela fait suite à des annonces semblables faites au cours de la dernière décennie concernant la société Acadian et, comme nous l'avons déjà entendu ce soir, la STC, la Saskatchewan Transportation Company, dans les Prairies.

Il s'agit d'une tendance préoccupante. Nous n'allons pas dans la bonne direction. Ces défis ne sont pas nouveaux et pourtant, nous n'avons toujours pas d'approche coordonnée en matière de transport de passagers par autobus au Canada. La FCM espère sincèrement que cette étude servira de catalyseur pour que le gouvernement fédéral prenne des mesures concrètes en partenariat avec les provinces, les territoires, les municipalités et les gouvernements autochtones.

Comme le Comité l'a déjà entendu dans le cadre de son étude, le transport de passagers par autobus est un élément essentiel d'un système de transport national équitable et durable. C'est non seulement vital pour le développement économique — surtout dans un contexte rural —, mais c'est aussi un élément clé de la sécurité publique et du bien-être des collectivités. Il y a un lien direct entre le manque de possibilités de transport abordables et sécuritaires dans certaines régions et la violence faite aux femmes et aux filles autochtones et aux communautés bispirituelles et LGBTQ+. Comme nous l'avons déjà entendu ce soir, l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées a recommandé d'améliorer les possibilités de transport dans les régions rurales et éloignées précisément pour cette raison.

[Français]

Les services d'autobus interurbains sont aussi essentiels à l'atteinte d'un système de transport à zéro émission.

Partout au pays, les émissions du secteur des transports sont en hausse. Les municipalités et le gouvernement fédéral ont choisi d'investir en priorité dans les transports publics urbains. Ce partenariat permet aux villes et aux collectivités de développer des réseaux de transport qui permettront à ces collectivités d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

[Traduction]

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports, il ne faut pas oublier les déplacements entre les collectivités. Les Canadiens ont besoin de transports en commun abordables, que ce soit l'autobus ou le train, entre les collectivités afin de réduire le nombre de véhicules à passager unique sur nos routes, quand bien même nous passons aux véhicules électriques et aux carburants à faible teneur en carbone.

Pour les dirigeants municipaux, la question de savoir comment transporter les Canadiens de façon sécuritaire et fiable d'une collectivité à l'autre est de plus en plus urgente. Lors de notre conférence annuelle de 2021, peu après l'annonce de la réduction du service de Greyhound sur le marché canadien, les délégués municipaux ont voté en faveur d'une résolution demandant un soutien fédéral urgent pour le transport de passagers par autobus entre les collectivités.

La résolution demande au gouvernement fédéral de faire preuve de leadership dans ce dossier en désignant un ministère fédéral responsable — fort probablement Transports Canada — et en collaborant avec les provinces et les territoires pour élaborer et mettre en œuvre un modèle de financement à long terme pour le transport de passagers par autobus dans toutes les régions du pays.

Le mandat du gouvernement fédéral énoncé dans la Loi sur les transports au Canada est de contribuer au développement d'un réseau de transport national concurrentiel, économique et efficace, et c'est dans cet esprit que les membres de la FCM ont adopté la résolution l'an dernier. Le gouvernement fédéral a un rôle essentiel à jouer en matière de coordination et de financement de ce service public essentiel.

L'un des messages clés que je veux vous transmettre aujourd'hui — et j'espère que nous pourrions en discuter davantage pendant la période de questions et de réponses —, c'est que nous ne partons pas de zéro. Certains des éléments d'un système national complet sont déjà en place, et nous en avons déjà entendu parler ce soir. Il y a des régions du pays qui sont desservies par le transport ferroviaire de passagers, et le gouvernement fédéral cherche à juste titre à développer et à améliorer le service ferroviaire dans le corridor Toronto-Québec. Au fil du temps, le transport ferroviaire de voyageurs pourrait être mis en place ailleurs au pays également, en commençant par l'infrastructure existante des lignes ferroviaires sur courtes distances qui est sous-utilisée.

Au Canada, nous avons une longue histoire de compagnies de transport de passagers par autobus administrées ou subventionnées par l'État aux niveaux provincial et régional. Nous en avons entendu quelques exemples ce soir. Comme le Comité l'a entendu la semaine dernière, il y a de plus en plus de transporteurs privés et sans but lucratif qui entrent sur le marché depuis le départ de Greyhound — sur certaines lignes et dans certaines régions du pays — et on peut les aider à se développer.

• (1655)

Enfin, le gouvernement fédéral a déjà des programmes de financement pour le transport en commun, notamment le Fonds pour des solutions de transport en commun en milieu rural qui a été annoncé en 2021. Il existe un très solide partenariat fédéral-municipal en matière de transports en commun, et nous pouvons en tirer parti. Je serais heureux d'en parler davantage pendant la période de questions.

La FCM demande au gouvernement fédéral de s'appuyer sur ces éléments et de travailler avec les gouvernements provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones pour créer une approche nationale qui comprend un modèle de financement durable en partenariat avec les provinces et les territoires. Un tel plan devrait être élaboré en consultation avec les municipalités pour s'assurer qu'il reflète le plus possible les réalités locales. Le gouvernement fédéral devrait veiller à ce que toute stratégie visant à combler les lacunes dans les services évite une approche universelle.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gemmel. Malheureusement, il ne reste plus de temps.

C'est maintenant au tour de M. Wabinski de faire une déclaration préliminaire.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Kasper Wabinski (président, Kasper Transportation): Bonjour à tous.

Nous sommes basés à Thunder Bay, en Ontario. Nous exploitons des lignes régulières jusqu'à Winnipeg à l'ouest, Sioux Lookout et Longlac au nord, et jusqu'à White River à l'est.

Nous exploitons 16 autobus sur quatre lignes desservies quotidiennement, nous livrons des colis et nous offrons des services essentiels d'affrètement et un service à horaire fixe.

Pour donner une idée de...

Le président: Je suis désolé, monsieur Wabinski. Nous allons faire une vérification du son. Votre signal est très faible. Nous voulons nous assurer que tous les députés, ainsi que nos interprètes, vous entendent correctement.

Si vous pouviez vous rapprocher de votre micro, ce serait peut-être utile. Nous allons essayer.

M. Kasper Wabinski: Qu'en pensez-vous? Est-ce mieux?

Le président: Très bien, monsieur Wabinski. Nous allons régler le problème ici.

Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes, monsieur Wabinski, pour que les techniciens du son puissent vous appeler et régler le problème. Nous voulons simplement nous assurer que tous les interprètes vous entendent, de même que les membres du Comité.

La séance est suspendue pour deux minutes. Je demande à tous les témoins qui se joignent à nous par vidéoconférence de patienter un peu. Merci.

• (1655)

(Pause)

• (1703)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Monsieur Wabinski, pourriez-vous reprendre votre exposé? Merci beaucoup de votre patience.

La parole est à vous.

M. Kasper Wabinski: Merci.

Bonjour à tous.

Nous sommes basés à Thunder Bay, en Ontario. Nous exploitons des lignes régulières jusqu'à Winnipeg à l'ouest, Sioux Lookout et Longlac au nord, et jusqu'à White River à l'est. Nous exploitons 16 autobus sur quatre lignes desservies quotidiennement, nous offrons des services essentiels d'affrètement et surtout nous offrons un service à horaire fixe. Pour vous donner une idée de la région que nous desservons, nous parcourons entre 4 000 et 5 000 kilomètres par jour.

Je ne vais pas mâcher mes mots pour commencer cette déclaration préliminaire. Le réseau d'autobus interurbains d'aujourd'hui est une honte nationale. Le plus gros problème que pose le transport interurbain par autocar dans notre pays, c'est que nous avons une poignée d'exploitants qui desservent des régions limitées du pays selon une approche incohérente et localisée. La moitié des provinces ont montré à maintes reprises qu'elles s'intéressaient peu à ce dossier. Il n'y a pas de leadership, et de plus, l'Ontario a un conflit d'intérêts majeur, avec des préoccupations potentielles concernant des violations de la Loi fédérale sur la concurrence.

Aujourd'hui, les exploitants agissent de leur propre chef et font ce qui est le mieux pour leurs entreprises. C'est le résultat de l'élimination des commissions provinciales du transport routier et c'est la démonstration des priorités provinciales. En l'absence d'une vision, d'un plan et d'une orientation, nous ne verrons jamais une ligne d'autobus transcanadienne cohérente. Nous ne pouvons plus jamais permettre à une seule entreprise de tenir notre pays en otage en monopolisant le Canada, comme certains nouveaux venus travaillent à le faire. Il faut former une coalition d'exploitants aux vues similaires qui travaillent à la réalisation d'une vision fédérale. Trop souvent, le transport interurbain par autocar est utilisé par nos provinces comme monnaie d'échange politique. À part dans les provinces maritimes, il y a peu de coopération entre les provinces et le secteur privé pour parvenir à une forme de transport par autocar qui soit durable.

Aujourd'hui, bon nombre d'entre nous planifient ou se font concurrence pour obtenir des parts de marché sur des axes très fréquentés comme celui de Toronto à Ottawa. Les marchés libres concentrent les ressources financières sur les grands centres actifs où il y a du volume et plus d'argent à gagner. Cette approche ne fonctionne pas dans le secteur des autobus interurbains.

Je demande aux membres du Comité d'examiner la proposition de la coalition nationale des sociétés d'autocar. Nous avons signé un engagement à établir des liens intercompagnies à l'échelle nationale et à collaborer avec le gouvernement fédéral pour créer un réseau national d'autobus durable. Nous proposons une solution privée-publique pilotée par l'industrie.

Je crois que nous avons besoin d'un conseil national du transport routier interurbain et d'une loi nationale sur le transport essentiel par autobus pour nous guider vers l'avenir. Je crois que le gouvernement fédéral a la responsabilité de desservir le Canada par autobus et, à mon avis, cela devrait être l'un des principaux mandats d'Infrastructure Canada. Le gouvernement fédéral peut et doit inclure les autocars privés dans le financement du transport en commun et du transport en commun en milieu rural. Il n'y a aucune raison pour que les exploitants privés comme nous soient exclus du fonds alors que les municipalités peuvent présenter une demande. Le volet du transport en commun rural ne vise pas, dans sa forme actuelle, à régler les problèmes de transport interurbain rural. C'est parce que dans des régions comme le Nord de l'Ontario, les petits cantons et les municipalités n'accordent pas la priorité à l'amélioration du transport entre eux ou n'ont pas la capacité de le faire, et si la province ne fait pas preuve de leadership, toute la région se retrouve avec des services inadéquats et est déconnectée du reste du Canada.

Le gouvernement fédéral peut accorder des subventions aux exploitants d'autocars privés pour les aider à développer des lignes interprovinciales. Par exemple, le programme de services aériens essentiels du gouvernement américain a donné 350 millions de dol-

lars en 2021 aux plus petites compagnies aériennes des 48 États du Sud qui desservent des villes éloignées. Pourquoi ne pas avoir un programme de services d'autobus essentiels semblable, mais axé sur le transport interurbain par autocar? Le gouvernement fédéral peut utiliser le financement direct pour financer des exploitants d'autocars privés, comme des incitatifs fiscaux, des remboursements de taxe sur le carburant ou des subventions de projet plus directes pour corriger diverses lacunes en matière de réseau de transport.

Nous sommes l'épine dorsale la plus fondamentale de notre infrastructure interurbaine. Là où il y a une volonté politique, des solutions seront mises en œuvre. Le transport interurbain par autocar traverse les frontières provinciales, et cela devrait être une question fédérale, tout comme les trains, les avions et les navires.

Seul un leadership et un plan fédéral permettront au Canada de reconstruire son réseau de transport. Je demande à notre gouvernement d'assumer la responsabilité du dossier du transport et d'en faire à nouveau un mandat fédéral.

Merci.

• (1705)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wabinski.

Nous allons commencer notre série de questions aujourd'hui par M. Lewis.

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

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

Merci à tous les témoins de ce soir et merci pour leurs témoignages.

J'ai pas mal de questions, mais je commencerai par dire, par égard pour les témoins, que ma circonscription d'Essex se trouve près de Windsor, à côté du poste frontalier international le plus fréquenté d'Amérique du Nord.

Pour commencer, monsieur le président, je pense que cette étude aurait pu simplement s'appeler « Transport interurbain par autobus au Canada et aux États-Unis », parce que dans une région comme Windsor, il y a beaucoup de déplacements transfrontaliers. Des médecins et des infirmières traversent la frontière en utilisant notre réseau de transport. Je me rends compte que ce n'est pas le sujet de l'étude, mais il me fallait en parler, parce que même pour quelque chose d'aussi frivole qu'un match de football... Soit dit en passant, les Lions de Detroit viennent de perdre leur dernier match, mais ils en ont gagné trois de suite.

Il y a ce qu'on appelle le Tunnel Bus, ou le « bus spécial », que beaucoup de nos usagers ont emprunté pour assister à un match des Lions de Detroit, un match des Red Wings ou un match des Tigers de Detroit. Après deux ans et demi de pandémie de COVID-19, il a rouvert ses portes à la mi-novembre. Cela touche vraiment la vie des gens.

Tout d'abord, monsieur Cassidy, de Coach Atlantic Maritime Bus, j'ai beaucoup de respect pour vous, surtout parce que vous avez dit que même si l'industrie traverse une mauvaise passe, c'est la bonne chose à faire. Ce sont là des mots assez forts à l'égard d'une industrie qui, très franchement, a été relativement négligée.

Monsieur Cassidy, ma question s'adresse d'abord à vous, puis à M. Wabinski. Serait-il juste de dire que bon nombre des difficultés sont attribuables à la pénurie de main-d'œuvre? Il ne s'agit pas seulement de nos chauffeurs, mais de nos mécaniciens.

Monsieur Cassidy, je vais commencer par vous.

M. Michael Cassidy: Merci, monsieur Lewis.

Certainement pas. Il n'y a jamais eu de pénurie depuis que nous gérons la desserte régulière et le transport interurbain par autobus. Demain, nous célébrerons notre 10^e anniversaire ici, dans les Maritimes, après qu'Orléans a cédé ses droits de transporteur routier en 2012, et nous n'avons jamais manqué de mécaniciens ou de conducteurs.

• (1710)

M. Chris Lewis: Merci, monsieur.

Allez-y, monsieur Wabinski.

M. Kasper Wabinski: Je suis d'accord avec Michael Cassidy. Cette déclaration vaut pour nous aussi.

M. Chris Lewis: D'accord. Merci.

C'est ahurissant, parce que vous êtes probablement les seules personnes que j'ai rencontrées depuis un an et demi qui ne déclament pas désespérément de la main-d'œuvre. Pour le porte-parole en matière de travail que je suis, c'est une bonne nouvelle. Nous avons toujours besoin de bonnes nouvelles.

Par votre entremise, monsieur le président, je m'adresse à Mme Hanson. Vous avez parlé du transport privé par opposition au transport public. Le message est reçu. Cependant, notre système de transport en commun, pour revenir à l'exemple de Windsor-Detroit, en ce sens qu'il a été fermé...

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Si je vous ai bien comprise, vous avez dit que si nous ne faisons pas en sorte que cela reste public, nous aurons des problèmes du côté privé.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Mme Cindy Hanson: Bien sûr.

Je pense qu'il y a beaucoup de possibilités, mais permettez-moi de commencer par dire que les transporteurs privés sont motivés par le profit. Si la ligne n'est pas rentable, pourquoi continueraient-ils de proposer des services sur cette ligne?

Prenons l'exemple de la Saskatchewan, où le gouvernement a dit que les transporteurs privés prendraient la relève lorsque la STC serait fermée. Sur les 10 entreprises privées qui se sont présentées, je crois, une seule existe toujours et elle n'est présente que dans trois villes de la province, parce que c'est là que c'est rentable.

Nous devons commencer à considérer le transport en commun au-delà des indicateurs économiques de rentabilité des lignes. Nous devons examiner... Il y a tellement d'autres façons d'en tirer profit. Je pense que Kasper Wabinski a fait allusion aux services de location d'autobus et à ce genre de choses.

Il y a aussi ce qu'on appelle un audit social. À mon avis, c'est là que le gouvernement fédéral doit faire davantage d'études. Nous devons connaître les coûts d'exploitation réels et les coûts provoqués par le fait que certaines régions des provinces ne sont pas desservies par des autobus. Quel est le coût réel des rendez-vous médicaux manqués et des personnes qui ne peuvent pas avoir accès, par exemple, aux vaccins — si c'est leur choix — contre la COVID-19?

Cela limite ce que les gens peuvent faire. Dans le cas de la mobilité et de mon amie Terri qui ne peut pas être citoyenne canadienne parce qu'elle est handicapée, il a fallu deux ans à Transports

Canada pour régler son problème, alors qu'en fait, le PDG de l'Office des transports du Canada a déclaré dans une étude...

M. Chris Lewis: Terminez très rapidement, s'il vous plaît, madame Hanson.

Mme Cindy Hanson: L'étude disait: « L'accessibilité est un droit fondamental et nous sommes résolus à prendre les moyens nécessaires pour qu'il soit respecté en pratique. » Un transport réussi...

M. Chris Lewis: Merci.

Je suis désolé, madame. Il ne me reste que 30 secondes.

Très rapidement, monsieur le président, je m'adresse à M. Gemmel de la Fédération Canadienne des Municipalités. Je suis un peu préoccupé par le tourisme. Nous commençons à peine à nous remettre sur pied et nous devons parler de tourisme.

Il ne me reste qu'environ 10 secondes. Pouvez-vous me dire ce que la FCM en pense et ce que nous pouvons faire pour améliorer notre secteur touristique?

M. Matt Gemmel: En 10 secondes, la FCM se concentre sur l'avenir des programmes fédéraux d'infrastructure. Certains de nos membres nous ont dit que les infrastructures ont un rôle à jouer dans la reconstruction de ce secteur, surtout dans les grands centres urbains après la pandémie, pour soutenir les attractions et aider à ramener les touristes.

Je dirais, dans le contexte de cette étude...

Le président: Je suis désolé, monsieur Gemmel. Je vais devoir vous arrêter ici et passer à la prochaine série de questions, qui seront posées par M. Chahal.

La parole est à vous. Vous avez six minutes.

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

Je remercie tous les témoins d'aujourd'hui. Merci pour vos témoignages.

Je vais commencer par M. Alhassan et je passerai ensuite à Mme Hanson.

Le gouvernement fédéral a offert de collaborer avec les provinces pour rétablir certaines lignes après que Greyhound se soit retiré de l'Ouest canadien. À votre connaissance, comment le gouvernement de la Saskatchewan a-t-il réagi à cette offre?

Monsieur Alhassan, pourriez-vous commencer?

• (1715)

Dr Jacob Alhassan: Merci beaucoup.

C'est une très bonne question. Dans le cas de la Saskatchewan, la province a en fait rejeté l'offre de soutien financier du gouvernement fédéral dans le contexte de la disparition de la Saskatchewan Transportation Company.

À bien des égards, c'est probablement parce que la fermeture de la STC était liée à des raisons idéologiques. Les raisons pour lesquelles un gouvernement refuse une aide financière destinée à empêcher la fermeture d'une entreprise non rentable ne sont pas tout à fait claires.

Nous avons écrit des articles à ce sujet et nous les avons publiés dans des revues spécialisées. Les considérations idéologiques sont probablement l'explication la plus logique pour justifier une telle décision de notre gouvernement en réponse au gouvernement fédéral.

M. George Chahal: Merci. Il est triste d'entendre que c'est la raison qui motive les décisions de ce gouvernement.

Madame Hanson, avez-vous quelque chose à ajouter?

Mme Cindy Hanson: Je pense que cela témoigne simplement de la nécessité d'un réseau de transport national qui mobilise un large éventail de citoyens partout au pays.

Il n'y a pas eu beaucoup d'études sur les transports au Canada. Beaucoup d'études ont été faites à l'échelle internationale. Transports Canada et Infrastructure Canada ont financé des travaux du Conseil de recherches en sciences humaines auxquels nous avons eu le privilège de contribuer. Cependant, je pense qu'il y a place à beaucoup plus de travaux portant sur le coût de l'absence d'un système de transport national.

M. George Chahal: Très bien. Merci.

Je vais revenir à M. Alhassan.

Le retrait de Greyhound a eu lieu peu après la fermeture de la Saskatchewan Transportation Company par le gouvernement de la Saskatchewan. Est-ce exact?

Dr Jacob Alhassan: C'est exact. C'est arrivé peu de temps après. La STC a fermé ses portes en mai 2017 et, en 2018, Greyhound s'est retiré de la majeure partie de l'Ouest canadien.

M. George Chahal: D'accord. Je pense que c'est un point très important.

Je veux continuer avec vous, puis je passerai à Mme Hanson.

Quelles collectivités de la Saskatchewan ont été les plus touchées par la fermeture de la STC et par le départ de Greyhound?

Dr Jacob Alhassan: Il m'est difficile de répondre pour Greyhound, mais je peux vous parler de la STC, qui desservait les résidents de la Saskatchewan avant que Greyhound ne se retire.

À l'époque, la STC desservait 253 collectivités. C'est beaucoup comparé à ce que Mme Hanson disait au sujet de trois collectivités qui sont maintenant desservies par des transporteurs privés. C'était un système bien connecté.

Je pense que dans une large mesure, la fermeture de la STC et le retrait de Greyhound sont liés parce qu'ils s'alimentaient l'un l'autre. Si une personne sait qu'elle peut sortir de la Saskatchewan et prendre un autre autobus relié à Greyhound et aller au Manitoba ou ailleurs, les deux sont reliés. Si la STC disparaît pour quelque raison que ce soit et que Greyhound ne peut plus recevoir les passagers qu'il aurait reçus par l'entremise de la STC, cela a une incidence sur la capacité d'exploitation de Greyhound. Ces choses sont interreliées d'une certaine façon.

Nous sommes passés de 253 collectivités à 3, ce qui vous donne une idée de l'échelle du changement dont nous parlons.

M. George Chahal: Madame Hanson, pouvez-vous nous dire quelles collectivités de la Saskatchewan ont été les plus touchées?

Mme Cindy Hanson: Je suis d'accord avec le Dr. Alhassan, mais cela illustre également l'interconnexion des aspects intercommunaux, interurbains et interrégionaux — tous ces aspects d'un

système de transport —, et nous ne pouvons pas régler un aspect sans régler les autres.

Lorsque vous m'avez demandé ce qui a été touché, je pense à ma dernière visite dans ma collectivité, qui se trouve au nord de Prince Albert. J'ai vu une personne qui essayait de faire du vélo avec un panneau dans le dos qui disait, s'il vous plaît, emmenez-moi quelque part.

M. George Chahal: Merci.

Monsieur Alhassan, dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé des économies liées à la réduction de 85 millions de dollars dans le cadre du budget d'austérité. Si vous deviez rétablir ce service aujourd'hui, quel en serait le coût? Avez-vous une estimation?

Dr Jacob Alhassan: Non, malheureusement, je n'ai pas d'estimation, mais je sais que ce serait beaucoup plus que ce qu'on supposait. Le budget annuel de la STC ne dépassait pas 20 millions de dollars. Ce montant de 85 millions de dollars devait correspondre aux économies réalisées sur une période de cinq ans.

Pour ce qui est du coût réel du redémarrage, les autobus ont été vendus. Ce sont 41 autobus qui ont été vendus. Les gens ne travaillent plus pour la STC. Il est beaucoup plus difficile de maintenir quelque chose de ce genre que de le redémarrer, alors ce sera un peu plus coûteux, mais bien sûr, comme quelques personnes l'ont mentionné, nous devons aussi penser au coût du statu quo. La situation actuelle est beaucoup plus coûteuse que les 85 millions de dollars ou que le coût d'un redémarrage. Le coût des gens qui ne vont pas à l'hôpital et le coût des gens...

• (1720)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Alhassan, et merci, monsieur Chahal.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole 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 sont devant nous aujourd'hui pour nous parler de la réalité du transport par autobus intermunicipal.

Je dois reconnaître que j'ai appris beaucoup de choses en écoutant vos témoignages. Venant du Québec, il faut dire que je ne connais pas vraiment la réalité de l'Ouest canadien. En tout cas, je constate combien la perte de Greyhound a dû être traumatisante, puisque tout le monde, témoin après témoin, en a parlé.

Au Québec, je dirais que cela nous est moins familier. Il existe des services de transport interurbain qui ont été durement affectés pendant la pandémie, mais je ne pourrais pas dire qu'il y a eu une crise aussi importante que ce qu'on a vu dans l'Ouest, où il y a eu des fermetures en série, même si des difficultés financières importantes ont été vécues par les transporteurs québécois.

Monsieur Cassidy, dans votre intervention, vous avez dit qu'on pourrait rendre le secteur privé admissible à certaines formes de financement afin qu'il offre des services de transport interurbain, étant donné que c'est difficilement rentable. Pour ma part, j'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs exploitants d'autobus au Québec. Ils disaient que ce qu'ils avaient trouvé difficile pendant la pandémie, c'était de ne pas avoir d'aide pour payer leurs autobus. Même s'il y avait des mesures d'aide pour la main-d'œuvre et le loyer, les autobus, eux, ne se payaient pas tout seuls, même s'ils étaient immobilisés et qu'il n'y avait personne à bord.

Dans ce contexte, il serait logique de mettre en œuvre un programme qui permettrait de relancer le secteur du transport par autobus et de compenser les difficultés vécues par le passé par les exploitants, comme vous. Cependant, je sais que nous avons aussi une volonté commune de faire la transition vers des énergies propres, d'atteindre la carboneutralité et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Si un programme visant l'électrification des autobus, par exemple, était mis en place, y verriez-vous un certain intérêt?

[Traduction]

M. Michael Cassidy: Merci beaucoup.

L'industrie du transport par autocar sera électrifiée à l'avenir, mais pour l'électrification d'un autocar, nous devons penser à la distance et au stockage des batteries. Les batteries sont entreposées sous notre autobus, où se trouvent habituellement des valises ou des colis lorsqu'il s'agit de lignes de transport.

Un autocar électrique n'est envisageable que s'il est capable de parcourir chaque jour le même nombre de kilomètres que ce que nous parcourons aujourd'hui. Par ailleurs il n'y a littéralement pas d'espace de rangement sous l'autobus. Je le répète, aujourd'hui les passagers et les colis occupent cet espace d'entreposage.

L'autre problème, c'est qu'aujourd'hui, un autobus diesel flamboyant neuf coûte environ 725 000 \$. Un autobus électrique pourrait coûter jusqu'à 1,2 million de dollars. Le prix à lui seul est un autre facteur qui donne à penser que les autocars électriques pour les trajets de ligne ne sont pas envisageables aujourd'hui. Cependant, je pourrais inverser le discours en ce qui concerne le transport en commun dans le Grand Charlottetown. Je peux vous dire que l'électrification du transport en commun dans les rues municipales est envisageable. Il y a du financement gouvernemental pour aider à faire face aux prix, et l'autonomie est suffisante, mais c'est le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun qui est à l'origine de l'électrification au niveau municipal.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, le transport en commun sur les routes provinciales ne devrait pas être traité différemment du transport en commun dans les rues municipales.

• (1725)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous semblez dire qu'à votre avis, la technologie n'est pas assez avancée pour permettre à ce type de programme de contribuer à une relance du secteur de façon générale. Y aurait-il d'autres façons de relancer le secteur du transport par autobus?

Évidemment, le sujet à l'étude est très intéressant, mais il reste que le transport par autobus est géré par les municipalités et les provinces. Alors, dans une perspective de respect des responsabilités

de chacun des paliers de gouvernement, je me demandais de quelle manière le gouvernement fédéral pourrait vous aider dans le cadre de vos opérations.

[Traduction]

M. Michael Cassidy: Dans mon exposé préliminaire, j'ai parlé de la lettre que nous ont adressée les quatre provinces de l'Atlantique pour nous dire que, à leur avis, la sphère de compétence n'est pas un problème. Elles sont prêtes à participer. Elles sont prêtes à collaborer avec le gouvernement fédéral. Je pense que c'est très important.

Ce n'est pas une question de sphère de compétence. Il s'agit de faire quelque chose parce que c'est ce qu'il faut faire. Quand quatre provinces de l'Atlantique écrivent au ministre des Transports et que le ministre de l'Infrastructure est prêt à contribuer à l'acquisition d'autobus de ligne, je pense que c'est très favorable, au point même que j'ai essayé de présenter les provinces de l'Atlantique comme une étude pilote pour que nous puissions comprendre exactement ce qui se passe dans ce domaine et appliquer le programme partout au pays.

Chez Maritime Bus — comme on vous l'a dit la semaine dernière au cours de vos réunions ici —, il y a sept terminaux. Nous faisons des expéditions croisées. Nous vivons d'un réseau d'alimentation. Nous soutenons 40 collectivités dans notre région. Nous avons des trajets qui rapportent peu. Nous voulons continuer de soutenir les gens, mais un programme d'infrastructure pourrait aussi nous aider à absorber le coût en capital de nos autobus et à réduire nos paiements. Ce flux de trésorerie supplémentaire pourrait nous aider à garantir la viabilité de nos activités.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cassidy.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, c'est à vous. Vous avez six minutes.

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

Merci à tous nos témoins. Nous avons entendu d'excellents témoignages qui, je crois, nous seront très utiles dans le cadre de notre étude.

J'aimerais commencer par M. Alhassan.

Vous avez, d'emblée, appelé de vos vœux un système national de transport en commun. Au cours de notre étude, nous avons beaucoup parlé des avantages et des inconvénients d'un modèle public par rapport à un modèle privé ou à une forme de modèle hybride.

Quels seraient, selon vous, les principaux avantages d'un modèle public?

Dr Jacob Alhassan: Un modèle public a beaucoup d'avantages. Il y a d'abord l'élimination du profit comme valeur première et la possibilité de tenir compte d'autres facteurs très importants, comme la mobilité considérée comme l'un des droits de la personne.

Quand on envisage le transport en commun comme moyen d'atteindre un certain nombre d'objectifs au-delà du profit, on donne au Canada la possibilité d'assumer un leadership dans la conception du transport en commun. Pensons, par exemple, aux changements climatiques. Je viens de donner l'exemple de 50 personnes dans un autobus, qui représentent 50 voitures de moins sur la route. Si on privatise, si on envisage le transport selon une perspective privée plutôt que publique, il s'ensuit que des collectivités sont souvent laissées pour compte parce ces trajets ne rapportent pas assez. Je pense que la STC est un très bon exemple de passage d'un système desservant 253 collectivités à un système desservant les collectivités jugées les plus rentables.

Quand on utilise un modèle public, on s'intéresse plus aux moyens de veiller à ce que les gens puissent avoir accès à des biens et services dans des conditions que des fournisseurs privés n'envisageraient pas nécessairement. Cela peut arriver, et je suis certain qu'il y a des entreprises qui accepteraient d'exploiter un trajet même si celui-ci ne rapporte pas les profits nécessaires, mais on ne peut pas s'attendre à cela de la plupart des entreprises privées.

La raison pour laquelle je continue de préconiser un réseau national de transport en commun est que nous nous débarrassons du problème des gens qui refusent d'exploiter certains trajets parce qu'ils estiment que ce n'est pas rentable. On peut alors commencer à accorder la priorité au principe d'équité. On peut commencer à veiller à ce que certains groupes ou les personnes handicapées, les communautés autochtones et les communautés racialisées qui sont souvent exclues puissent avoir la priorité. Ces groupes peuvent alors avoir accès aux biens et aux services de façon équitable et conforme aux principes des droits de la personne.

• (1730)

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Alhassan.

Je m'adresse maintenant à Mme Hanson.

Madame Hanson, le transport de passagers est-il un enjeu distinct ou fait-il partie d'une tendance plus générale qui touche le Canada rural?

Mme Cindy Hanson: Je pourrais vous en parler, je crois, à partir de l'exemple de la STC. En l'occurrence, il y avait le transport de passagers, mais le volet des autocars nolisés était rentable. Le système de transport de marchandises d'une localité à l'autre aussi est rentable, de sorte qu'il y a des volets sources de profits dans un système de transport en commun. Je ne suis pas sûre que cela réponde entièrement à votre question.

Je tiens également à souligner que des universitaires et des responsables politiques du Mexique et des États-Unis ont préconisé une déclaration des droits à la mobilité. Si le Canada pouvait appuyer cette initiative — et je crois que notre ministre des Transports l'appuie —, on commencerait à envisager la liberté de circulation comme l'un des droits de la personne.

Je veux aussi parler de l'environnement, car ce serait aussi un moyen pour le Canada d'atteindre ses objectifs environnementaux.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Hanson.

Je m'adresse maintenant à M. Gemmel.

Monsieur Gemmel, pourriez-vous nous dire où en sont les discussions concernant un réseau national interconnecté de transport de passagers par autobus. Où en sont les discussions intergouvernementales?

M. Matt Gemmel: Merci, monsieur Bachrach. C'est formidable d'être interrogé par un ancien maire.

Aux yeux de la FCM, cela ne progresse pas très rapidement.

Nous sommes très encouragés par le fait que le Comité étudie la question, mais, en dehors de cela, nous ne voyons aucun signe de progrès dans ce dossier. Le gouvernement fédéral ne s'intéresse pas autant au transport de passagers par autobus interurbain qu'au transport en commun urbain.

En écho aux propos de M. Cassidy et simplement pour rappeler ce que j'ai dit dans mon exposé préliminaire, nous avons un excellent partenaire au sein du gouvernement fédéral au sujet du transport en commun urbain. Les gouvernements successifs, le gouvernement conservateur précédent et, depuis 2015, le gouvernement actuel, nous ont accordé un soutien important pour l'achat d'autobus et d'autres investissements dans les infrastructures de transport en commun.

Au cours des dernières années, nous avons même vu la création d'un nouveau fonds, le Fonds pour des solutions de transport en commun en milieu rural, qui élargit ce partenariat au-delà des villes pour inclure les petites collectivités, mais, comme on l'a dit, ce fonds est conçu et envisagé pour soutenir le transport en commun dans une petite ville ou à l'échelle régionale pour relier une zone rurale à cette même ville. C'est extrêmement important, et la FCM y est absolument favorable, mais ce n'est pas...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gemmel, et merci, monsieur Bachrach.

[Français]

Monsieur Martel, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

Monsieur Alhassan, vous avez dit que certaines régions étaient mal desservies. Quelles sont ces régions, précisément?

[Traduction]

Dr Jacob Alhassan: En gros, on peut envisager les choses du point de vue géographique, mais aussi du point de vue démographique. Sur le plan géographique, on parle de régions rurales aux populations plus petites, qui sont des régions souvent négligées. Les autres groupes souvent exclus et mal desservis sont les personnes handicapées, les communautés autochtones et d'autres personnes vulnérables. Ces groupes sont souvent désavantagés parce qu'il n'y a pas assez d'achalandage sur ces trajets, et, s'ils sont privés, le fournisseur peut décider de tout simplement se retirer de ces secteurs.

• (1735)

[Français]

M. Richard Martel: Par curiosité, les routes sont-elles adéquates ou faudrait-il de nouvelles infrastructures?

Monsieur Alhassan, vous avez dit que les régions rurales, les personnes handicapées et les Autochtones étaient mal desservies.

Ce que je cherche à savoir, c'est si les routes sont adéquates pour un système de transport privé, s'il y en avait un.

[Traduction]

Dr Jacob Alhassan: C'est une bonne question.

Il me semble difficile de répondre de façon exhaustive, mais, par exemple en Saskatchewan, il existait un système de transport par autobus bien établi, et si on souhaitait créer un système public, on aurait déjà une infrastructure. Mais, dans d'autres régions du pays, il se peut que les solutions de transport en commun n'existent plus depuis beaucoup plus longtemps. Dans ce cas, il faudrait investir beaucoup plus dans l'infrastructure pour relancer les choses dans ces régions mal desservies depuis beaucoup plus longtemps.

[Français]

M. Richard Martel: Je vous remercie, monsieur Alhassan.

Je vais maintenant m'adresser à M. Wabinski.

En 2018, Greyhound Canada a annoncé la réduction importante de plusieurs trajets, particulièrement en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique. L'entreprise a tout de même maintenu ses trajets en Ontario et au Québec. Or il y a eu la fameuse pandémie de COVID-19, et on ne pouvait plus voyager. Cela a mis un frein à l'économie nationale et a porté un grand coup à Greyhound Canada, qui a décidé d'arrêter d'offrir ses services au Québec et en Ontario, les deux provinces restantes. L'une des raisons évoquées par le transporteur est la diminution de 41 % du nombre de passagers à l'échelle du pays depuis 2010.

En tant que président d'une compagnie d'autocars semblable à Greyhound Canada, avez-vous observé une baisse importante du nombre de passagers depuis 2010?

[Traduction]

M. Kasper Wabinski: En fait, notre clientèle a augmenté depuis notre arrivée sur le marché. Nous avons commencé nos opérations en 2015. Il me semble essentiel qu'une compagnie d'autobus fournisse le genre de service que les gens veulent, et, à mon avis, on croit à tort que les autobus sont réservés aux personnes à faible revenu. Quatre-vingt-dix pour cent des Canadiens pourraient prendre l'autobus, mais ce n'est pas le cas. C'est une question de subventions pour les gens qui n'en ont pas les moyens, et ce serait une solution facile à ce problème.

Le nombre d'usagers peut augmenter de plus en plus si nous donnons aux gens ce qu'ils veulent, s'ils veulent se déplacer en sécurité et confortablement et s'ils veulent vivre l'expérience. Ils veulent une sorte d'expérience Uber nouvelle mouture, ils ne veulent pas être enfermés dans des autobus aux sièges inconfortables. Notre entreprise s'efforce de répondre à ces besoins, et nous avons remarqué que l'achalandage a considérablement augmenté de 2015 à 2020. À l'arrivée de la COVID-19, évidemment, cela a baissé de 90 %, mais nous sommes maintenant revenus à 90 % de l'achalandage pré-COVID-19. La clientèle est encore à la baisse parce que le coût du transport a augmenté, et les gens ne sont pas tous revenus à leurs anciennes habitudes. Beaucoup de gens se déplacent encore moins qu'auparavant, mais nous pensons que la tendance à la hausse se poursuivra au cours des cinq prochaines années.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Martel.

[Traduction]

C'est au tour de Mme Koutrakis.

La parole est à vous, madame. Vous avez cinq minutes.

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

Je remercie tous nos témoins de leurs précieux témoignages cet après-midi. C'est une étude très importante, et je suis très heureuse que mes collègues et moi-même ayons décidé que cela figure au compte rendu.

J'aimerais commencer par Mme Hanson.

Vous avez parlé d'« audit social » dans votre témoignage. J'aimerais en savoir un peu plus à ce sujet. De quel genre de données manque-t-on pour évaluer les répercussions socioéconomiques de la diminution du nombre d'autobus interurbains? Que sait-on effectivement et que devrait-on savoir?

Mme Cindy Hanson: Lorsque la STC a cessé ses opérations en Saskatchewan, nous avons insisté auprès du vérificateur pour qu'il nous fournisse un audit social, parce que le gouvernement disait que c'était une question de coûts. Nous voulions connaître les coûts réels.

L'audit social porterait sur des éléments comme le nombre de personnes ayant manqué des rendez-vous médicaux. Le transport de produits sanguins était effectué par la STC, la compagnie d'autobus provinciale. Le sang était transporté en toute sécurité d'une localité à l'autre. Cela se fait maintenant par taxi. Vous pouvez imaginer le coût supplémentaire au privé lorsque ces services publics sont retirés. Les livres de bibliothèque étaient toujours transportés par le réseau d'autobus public. Ces prêts entre bibliothèques sont maintenant pris en charge par un service de messagerie privé.

Quand on confie des services publics au secteur privé, les coûts augmentent. Tout cela serait démontré dans un audit social.

Vous aviez une première question.

• (1740)

Mme Annie Koutrakis: Quelles sont les répercussions socioéconomiques de la diminution des services d'autobus interurbains?

Mme Cindy Hanson: Je viens d'en signaler quelques-unes.

Il y a aussi, évidemment, le fait que des gens n'ont pas accès à des services pour se sortir d'une situation. Par exemple, certains conducteurs nous ont raconté qu'ils avaient aidé des personnes fuyant des situations de violence dans leur communauté d'origine. Ces personnes ne peuvent plus partir parce qu'elles n'ont pas de moyen sûr de le faire.

Les autobus publics offrent un moyen de se sortir de diverses situations de vulnérabilité. La Route des larmes en est un exemple.

Mme Annie Koutrakis: C'est une excellente transition, parce que je voulais vous demander de nous parler des effets sexospécifiques de la diminution des services d'autobus interurbains.

Mme Cindy Hanson: En fait, la STC a constaté — je l'utilise comme exemple parce qu'elle avait de très bonnes statistiques, dont nous aurions besoin en plus grande quantité sur les réseaux de transport par autobus au Canada — que 60 % des gens qui prennent l'autobus sont des femmes et que 71 % sont des membres de groupes vulnérables.

Ces statistiques révèlent donc que la majorité des utilisateurs du transport par d'autobus dans la province étaient des femmes. Il faut aussi tenir compte du vieillissement de la population. Les femmes ont tendance à vivre plus longtemps. Les personnes âgées sont généralement des conducteurs plus dangereux. Ne le prenez pas mal. Je suis une femme vieillissante et je peux en témoigner. Les autobus publics sont en général, comme l'a dit M. Alhassan au début de son exposé sur l'OCDE, des moyens de transport plus sûrs. Ils sont également moins polluants. Les raisons sont multiples.

Voilà certains des éléments sexospécifiques. Mais le gouvernement du Canada doit vraiment effectuer une analyse ACS+ des répercussions d'un réseau de transport public ou privé au Canada et déterminer le meilleur système pour les liens intercommunautaires.

Mme Annie Koutrakis: Outre le fait que Greyhound laisse maintenant cet espace vide et qu'on peut espérer que d'autres exploitants privés s'en emparent, j'aimerais connaître les autres facteurs importants qui entrent en ligne de compte dans le déclin du transport interurbain par autobus. Y a-t-il d'autres facteurs que la fermeture d'opérateurs privés?

Mme Cindy Hanson: Parmi les autres facteurs, il y a l'accès aux êtres chers. Il y a aussi, par exemple en Saskatchewan, le fait que père et mère vivent dans des collectivités différentes. Les services sociaux placent maintenant des enfants dans des taxis, accompagnés de travailleurs sociaux. Comptez le temps que ces travailleurs sociaux passent en accompagnement et le coût du transport privé.

Voilà certaines des répercussions. Les gens ne peuvent pas se rendre d'une province à l'autre parce qu'il n'y a pas toujours des réseaux d'autobus interprovinciaux. Il y a l'accès aux spécialistes et les coûts de santé, etc.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

[Français]

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

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

J'ai bien écouté, entre autres, les propos de Mme Hanson et M. Alhassan qui ont l'air de plaider vigoureusement pour un système canadien de transport par autobus géré par une compagnie ressemblant à une société d'État, si je comprends bien leur vision de la chose.

De mon côté, je me pose quand même certaines questions. En ce moment, il existe d'autres préoccupations en ce qui a trait aux transports. Cela dit, sachez que je suis fortement en faveur du transport en commun. Cela change beaucoup de choses pour les étudiants, par exemple, tout comme pour les personnes retraitées ou pour n'importe qui voulant se déplacer d'un endroit à un autre sans utiliser une voiture.

Nous devrions parler des compétences du gouvernement fédéral. Par exemple, nous avons mené des études sur la question du transport interrégional par avion et nous avons constaté que c'était très difficile à rentabiliser et que très peu de services étaient en place. Il y avait là un problème qu'il faudrait régler.

Nous devrions aussi parler du transport par train. Par exemple, il y a le fameux projet de train à grande fréquence de VIA Rail Canada qui desservirait plusieurs villes. Ce n'est peut-être plus un projet de VIA Rail; aujourd'hui, on ne le sait plus. Je pense qu'on en

parle depuis plus de trois élections et ce projet ne s'est pas encore concrétisé.

J'aimerais connaître votre point de vue dans le contexte où le gouvernement fédéral a déjà des responsabilités importantes en matière de transport. Le gouvernement a fait des annonces de projets concernant les transports interurbains et interrégionaux relevant de ses champs de compétence, mais ceux-ci ne se sont pas concrétisés et n'avancent pas très rapidement.

Pourquoi créerait-on un autre projet alors qu'on a du mal à voir à quoi il ressemblerait et qui s'en chargerait? Cela ne viendrait-il pas dédoubler les services qui existent déjà et créer des chicanes sur les champs de compétence?

Le représentant de la Fédération canadienne des municipalités aurait-il un commentaire à faire à ce sujet?

• (1745)

M. Matt Gemmel: Merci.

[Traduction]

Je peux tenter une réponse. À notre avis, le gouvernement fédéral a un rôle à jouer. Je pense que c'est un domaine de compétence partagée. C'est ainsi que nous le voyons.

Là aussi, je ferais un parallèle avec le transport en commun en contexte urbain. La sphère de compétence est clairement municipale, mais les réseaux de transport en commun sont financés par les gouvernements provinciaux et par le gouvernement fédéral. Ils sont d'ailleurs de plus en plus financés par le gouvernement fédéral. Je le répète, nous avons un très solide partenaire au sein du gouvernement fédéral en matière de transport en commun urbain. Je ne vois aucune raison — et d'autres témoins semblent de mon avis — pour laquelle le gouvernement fédéral ne pourrait pas jouer un plus grand rôle dans l'avenir.

Quant à la diversité des besoins régionaux au pays, le gouvernement fédéral a un rôle de coordination à jouer. De nombreux modèles différents pourraient être adoptés au sein d'un réseau de transport national, et le gouvernement fédéral est le mieux placé pour assumer ce rôle de coordination.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gemmel.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est au tour de M. Bachrach. La parole est à vous, monsieur. Vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Au sujet de la compétence, j'en ai parlé avec l'actuel ministre des Transports. Il est clairement d'avis que les réseaux d'autobus sont de compétence provinciale. Le gouvernement fédéral est prêt à aider, mais les provinces doivent prendre les rênes.

Madame Hanson, que pensez-vous de ce genre de déclaration?

Mme Cindy Hanson: Au Canada, certaines provinces pensent tenir les rênes dans bien des dossiers. Mais je crois que, dans le cas d'un système de transport national, si on ne s'en tient pas seulement aux autobus, mais qu'on fait entrer en ligne de compte la centralisation du réseau et le système de transport, on peut contribuer à l'édification d'un ensemble national. À partir de là, il peut y avoir des réseaux et d'autres systèmes interprovinciaux.

Il faut sortir des sentiers battus. Il faut aussi examiner ce qui se passe quand ces systèmes sont inexistantes et tenir compte de la vulnérabilité des lieux et de celle des gens qui n'ont pas accès au transport en commun dans leurs collectivités.

M. Taylor Bachrach: Je vais essayer de poser des questions rapides pendant les secondes qui me restent, monsieur le président.

Monsieur Wabinski, qui devrait assumer le leadership pour réaliser la vision dont tout le monde parle à l'échelle nationale? Qui doit diriger?

M. Kasper Wabinski: Il faudrait créer un service national du transport routier, un conseil qui se consacrerait à la gestion des autobus. Je ne crois pas que les provinces finiront par s'entendre, et il faut donc que le gouvernement fédéral prenne les choses en main. Le seul moyen d'y arriver en temps opportun à l'échelle du pays est de centraliser cela au gouvernement fédéral, peut-être au ministère de l'Infrastructure ou à Transports Canada. C'est ce que je pense depuis trois ans.

• (1750)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Cassidy, qui devrait assumer le leadership?

M. Michael Cassidy: Il devrait s'agir d'une collaboration, dans la même veine que ce que nous avons fait ici dans les provinces maritimes. Les quatre provinces discutent avec le gouvernement fédéral du type de modèle que nous pourrions avoir dans les provinces de l'Atlantique. C'est un modèle « coopératif ».

M. Taylor Bachrach: Très bien.

Monsieur Alhassan, qui devrait assumer le leadership?

Dr Jacob Alhassan: Je dirais que le gouvernement fédéral devrait assumer un certain leadership et travailler en collaboration avec les gouvernements provinciaux pour circonscrire les collectivités qui sont clairement laissées pour compte et veiller à ce que nous ayons un système national tel que personne au Canada, quel que soit le lieu de résidence, ne soit complètement exclu de l'accès à des services très fondamentaux, comme nous l'avons constaté dans nos recherches.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Merci, docteur Alhassan.

Excusez-moi, je crois vous avoir désigné par « monsieur » auparavant. Ma femme ne me laisserait jamais l'oublier puisqu'elle est également médecin.

Sur ce, je donne la parole à Mme Lewis.

La prochaine série de questions vous appartient. Vous avez cinq minutes, madame.

Mme Leslyn Lewis: Merci beaucoup.

Je tiens à remercier tous les témoins de leurs témoignages aujourd'hui. C'était très instructif.

Ma première question s'adresse à M. Gemmel.

Vous avez parlé d'un système de transport à zéro émission. Vous avez dit vouloir y arriver d'ici 2050. Vous avez aussi parlé d'un système de transport national et d'un fonds pour le transport rural.

Je crois que M. Cassidy a dit qu'un système électrifié ne serait pas financièrement viable pour le transport de passagers par auto-

car. Dans ce cas, comment se fait-il que vous proposiez un système de transport à zéro émission, un système carboneutre, d'ici 2050? Pouvez-vous nous éclairer?

M. Matt Gemmel: Certainement. Je pense que cette question s'adresse à moi.

J'ai quelques observations à ce sujet.

En vertu de l'Accord de Paris sur le climat, 2050 est la cible à atteindre pour limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5 degré Celsius. C'est la raison de cette cible.

Quant à la technologie et aux aspects économiques, je vais faire un autre parallèle avec le transport urbain.

Ces dernières années, il n'était pas rentable pour les réseaux de transport en commun urbain d'adopter des technologies à zéro émission. Mais le coût des batteries a énormément diminué. Le coût de l'autobus et le coût total de propriété, en raison des coûts d'exploitation moins élevés des autobus électriques, ont considérablement diminué, et, grâce au leadership croissant du gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds pour le transport en commun à zéro émission annoncé il y a deux ans, on constate beaucoup de progrès dans le transport en commun urbain, qui est train d'atteindre 100 % de carboneutralité.

Je tiens à rappeler — et je crois que M. Wabinski en a parlé tout à l'heure — que le transport en commun produit, quoi qu'il en soit et intrinsèquement, moins d'émissions qu'un véhicule à passager unique. L'objectif à court terme est d'inciter plus de gens à prendre l'autobus dans un contexte urbain ou intercommunautaire, mais dans les décennies à venir, il faut probablement s'attendre — et M. Cassidy y a fait allusion — à ce que le coût de la technologie des batteries diminue et que les autobus électriques puissent couvrir de plus longues distances dans un contexte interurbain. Ensuite, d'autres technologies — l'hydrogène surtout, qui présente un grand avantage pour l'économie canadienne puisque le Canada se positionne comme chef de file mondial dans la production d'hydrogène — entrent également en ligne de compte et sont particulièrement prometteuses dans un contexte de transport à plus long terme et plus lourd.

Mme Leslyn Lewis: Ma prochaine question s'adresse à M. Wabinski.

Vous avez dit que vous fonctionniez à perte dans les collectivités rurales et vous avez expliqué pourquoi. Je vis moi-même dans une collectivité rurale. Il n'y a absolument pas de transport en commun dans ma circonscription, Haldimand—Norfolk.

Comment surmonter cette perte et comment écarter les facteurs économiques qui entravent ce développement?

• (1755)

M. Kasper Wabinski: J'ai proposé un modèle de subvention en fonction de l'itinéraire, comme on le fait aux États-Unis avec les lignes de desserte et le programme des services aériens essentiels, mais converti au système de transport par autobus. Il faut créer des trajets, et cela prend du temps. Un nouvel itinéraire peut faire perdre de l'argent pendant 8 ou 10 mois. Non seulement on n'atteint pas le seuil de rentabilité, mais on ne gagne pas assez pour payer les coûts. Il y aura peut-être très peu de gens à bord de l'autobus au départ, surtout dans les petites collectivités. Le service doit pouvoir fonctionner assez longtemps, de façon suffisamment fiable, avec le véhicule de la bonne taille et selon la fréquence qui convient pour que les gens puissent lui faire confiance. Quand les gens auront commencé à lui faire confiance, ils l'utiliseront.

Je crois que je suis le maître des trajets à faible volume. J'ai les trajets les moins achalandés au Canada, et je peux les faire fonctionner. C'est une formule très simple. Le coût de fonctionnement doit être recouvert dans le coût du billet. S'il n'est pas possible de récupérer cet argent par le paiement du billet, il faut une subvention en fonction de l'itinéraire. Je pense que c'est la solution la plus rapide et la plus facile pour régler le problème de certains trajets ne produisant pas suffisamment de recettes.

Mme Leslyn Lewis: Merci.

Le président: Merci, madame Lewis.

Merci, monsieur Wabinski.

Écoutons maintenant M. Rogers. Monsieur Rogers, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, monsieur.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue à tous nos témoins d'aujourd'hui. C'était intéressant d'entendre différents points de vue selon différentes régions du pays.

Comme je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, je vais surtout m'adresser à M. Cassidy et parler du Canada atlantique.

J'ai eu de nombreuses conversations avec les propriétaires de DRL pendant la pandémie de COVID-19. Ils ont traversé une période économique très difficile, et c'était une situation très difficile pour leur ligne d'autobus. Je suis sûr que vous avez probablement vécu la même chose.

Vous êtes en affaires depuis 10 ans. Vous exploitez votre entreprise dans une région très dispersée, où l'achalandage est parfois faible. Avez-vous pu profiter des mesures de soutien liées à la COVID-19 qui ont été offertes pendant cette période simplement pour survivre?

M. Michael Cassidy: Nous travaillons depuis 18 ans dans le secteur du transport par autobus. Demain, nous fêterons le 10^e anniversaire de notre ligne. Si ce n'était des subventions salariales et des subventions au loyer du gouvernement fédéral et des programmes de prêts et de fonds de roulement garantis par le gouvernement — et, monsieur Rogers, si ce n'était de la province de la Nouvelle-Écosse, de la province du Nouveau-Brunswick et de la province de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont subventionné et aidé Maritime Bus en 2020-2021 — nos pertes d'exploitation seraient beaucoup plus importantes que ce qu'elles ont été pendant ces deux années.

Nous sommes reconnaissants au gouvernement fédéral, mais, dans les Maritimes, nos trois provinces se sont engagées. Elles l'ont démontré pendant la pandémie de COVID-19, et maintenant Terre-Neuve-et-Labrador s'est jointe à elles pour discuter d'un programme d'infrastructure ici, dans les provinces de l'Atlantique.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur Cassidy.

Vous avez répondu à ma deuxième question, mais je vais quand même la poser. Je sais que vous avez proposé des solutions dans votre témoignage. J'aimerais que vous profitiez de cette occasion pour le faire de nouveau.

Nous avons traversé une période très difficile. De quoi auriez-vous besoin pour garantir la viabilité à long terme de votre entreprise? Quelles sont les mesures dont vous que vous avez précisément besoin?

M. Michael Cassidy: Nous avons ces défis, monsieur Rogers, bien avant la COVID. Bien avant, si on considère les pénuries de main-d'œuvre. Ces questions font l'objet de discussions depuis des années. Jason Roberts de DRL et moi avons passé du temps ensemble. Nous pouvons parler du Canada et des systèmes nationaux, mais nos activités au pays sont régionales.

Dans les provinces de l'Atlantique, les autobus coûtent cher. Nous offrons un service essentiel et, en tant qu'exploitants, Jason Roberts et moi-même demandons qu'au lieu d'avoir des subventions de fonctionnement annuelles, nous pourrions peut-être changer le libellé pour un financement de nouvelle génération dans les programmes d'immobilisations. Nous demandons que le transport interurbain par autobus soit un projet admissible dans le cadre du financement, tout comme les projets des municipalités le sont.

Nous suggérons également que des transporteurs comme le nôtre, qui sont engagés envers Terre-Neuve-et-Labrador et les Maritimes, pourraient, en tant que transporteurs à but lucratif, être admissibles au financement des infrastructures. C'est un projet admissible, monsieur Rogers, et les bénéficiaires admissibles pourraient recevoir de l'aide sur une base d'immobilisations.

Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, pour ce que M. Roberts et moi demandons, pourraient coûter un investissement en capital de 8 millions de dollars réparti dans quatre provinces. La contribution du gouvernement fédéral pourrait être de 8 à 10 millions de dollars, et celle de M. Roberts et de moi-même pourrait être de près de 8 millions de dollars.

C'est une solution régionale au transport interurbain par autobus, parce qu'on ne peut pas avoir un système national, monsieur Rogers, à moins qu'il y ait des transporteurs par autobus viables dans chaque région. C'est ce que nous essayons de proposer par l'entremise de DRL et de Maritime Bus.

• (1800)

M. Churence Rogers: Merci, monsieur Cassidy. Vous avez très clairement exposé votre position et vos besoins pour l'avenir.

En ce qui concerne votre relation avec DRL, avez-vous déjà envisagé ou discuté de la façon dont vous pourriez vous soutenir les uns les autres et s'il s'agirait d'une sorte de lien dans le secteur des affaires ou d'une sorte de fusion? Y a-t-il eu des discussions à ce sujet?

M. Michael Cassidy: Non. Je pense que si nous en discutons... Nous ne sommes que deux personnes engagées dans ce domaine. Notre seul objectif est le transport en commun sur les routes provinciales. À partir de DRL dans votre province de Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons des passagers qui prennent le traversier. Nous pouvons nous rejoindre à North Sydney et faire la navette.

Parfois, monsieur Rogers, c'est un soutien moral que de parler à un autre transporteur qui croit fermement à ce que nous faisons chaque jour avant, pendant et après la COVID-19.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

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

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

Ma première question s'adresse à M. Gemmel.

Pour réaliser le programme ou les niveaux de service que recherche la Fédération canadienne des municipalités, la FCM... Je ne me souviens pas si, dans votre exposé, vous avez parlé d'un réseau national de transport en commun ou d'un réseau national de transport par autobus. Quoi qu'il en soit, quel est le coût initial approximatif pour le gouvernement fédéral et quel serait le coût annuel?

Je suppose que si vous demandez ce type d'investissement au gouvernement fédéral, ce chiffre approximatif est au moins disponible.

M. Matt Gemmel: Merci de votre question, monsieur Strahl.

La FCM n'a pas fait d'estimation des coûts. Je pense que ce montant serait déterminé en grande partie selon qu'il s'agit d'un financement d'immobilisations du gouvernement fédéral, comme M. Cassidy l'a suggéré, ou d'un soutien plus général en ce qui concerne les coûts d'immobilisations et d'exploitation. Le modèle choisi serait aussi un autre facteur dont nous avons parlé. Il existe un certain nombre de modèles différents.

J'aimerais dire qu'avec l'engagement à l'égard du succès de la solution de transport en commun en milieu rural — 250 millions de dollars sur cinq ans —, nous constatons un vif intérêt de la part des municipalités et des fournisseurs de services de transport en commun sans but lucratif et à but lucratif dans ce contexte régional immédiat pour ce financement. Nous demandons que ce genre de programme soit maintenu.

Le gouvernement fédéral a engagé 3 milliards de dollars par année dans le Fonds permanent pour le transport en commun. À l'heure actuelle, il devrait commencer en 2026. Nous aimerions qu'il y ait un volet de transport en commun en milieu rural.

Ce qui est clair, c'est que le montant...

M. Mark Strahl: Je suis désolé. Je n'ai que cinq minutes. Je vais devoir y revenir.

Monsieur Wabinski, je vais maintenant m'adresser à vous. Vous avez parlé d'incitatifs fiscaux et de remises de la taxe sur le carburant.

Pouvez-vous nous donner une idée du montant de la taxe sur le carbone que vous payez sur le carburant chaque année? Pouvez-vous nous fournir ce chiffre et inclure le montant que vous recevez en remise du gouvernement fédéral?

Vous avez parlé d'incitatifs fiscaux. J'aimerais savoir si vous avez donné des précisions à ce sujet. Avez-vous des incitatifs précis en tête pour favoriser cet investissement privé?

• (1805)

M. Kasper Wabinski: Je n'ai pas le chiffre exact. Les taxes sur le carburant représentent une grande partie des coûts du carburant. Le carburant est un coût d'exploitation important à l'heure actuelle, jusqu'à ce que nous puissions utiliser la technologie d'électrification.

M. Mark Strahl: Recevez-vous une remise pour la taxe sur le carbone qui vous est imposée?

M. Kasper Wabinski: Non, je ne reçois jamais d'incitatifs sous forme de remboursements de taxes ou de remises sur le carburant. Ce serait bien si nous en recevions.

M. Mark Strahl: Vous avez mentionné qu'il devrait y avoir une subvention sur les circuits. Je crois que vous avez parlé d'un programme américain qui subventionne les petits transporteurs régionaux.

Dans le contexte canadien, croyez-vous que le gouvernement fédéral, pour tous les modes de transport, devrait subventionner tous les circuits de transport de passagers pour s'assurer qu'ils sont rentables?

M. Kasper Wabinski: Je crois que ce programme fonctionnerait parce qu'il nous permettrait de transformer des circuits de non rentables à durables, ou des circuits de non viables à viables. Ce ne sont pas tous les circuits qui doivent être subventionnés. J'aime l'idée de ce programme parce qu'il nous permettrait d'établir des circuits qui pourraient devenir viables au fil du temps.

M. Mark Strahl: Avez-vous une idée du coût de cette initiative? Qu'est-ce qu'un ordre de gouvernement devrait investir ou dépenser pour s'assurer que tous les circuits qui doivent être rentables le sont?

M. Kasper Wabinski: Je vous remercie de cette question. Cela dépend jusqu'où nous allons et à quelle vitesse nous pouvons aller. Il y a peu d'équipement disponible, et il faut du temps pour mettre en place l'infrastructure. Vous ne voulez pas aller trop loin, trop vite, dès le départ. D'après mes estimations, cela pourrait coûter aussi peu que 30 millions de dollars par année. Cela pourrait coûter jusqu'à 85 millions de dollars, selon le nombre de collectivités éloignées ou de petites collectivités que nous voulons relier.

M. Mark Strahl: Est-ce pour votre entreprise ou pour la province?

M. Kasper Wabinski: C'est pour l'ensemble du pays.

M. Mark Strahl: Nous avons toutefois entendu dire qu'il en coûterait 85 millions de dollars à la Saskatchewan Transportation Company, la STC, pour fonctionner de façon autonome. Comment pourrait-on subventionner l'ensemble des circuits du pays pour 30 à 85 millions de dollars?

M. Kasper Wabinski: D'après le commentaire de M. Alhassan, il ne fallait pas 85 millions de dollars pour exploiter l'entreprise. Il ne fallait qu'une subvention de 14,9 millions de dollars de la province. Le coût total était de 85 millions de dollars. Ils récupéraient les fonds grâce à la vente de billets.

M. Mark Strahl: Donc, pour le double de leur budget de fonctionnement, nous pourrions subventionner tous les circuits du pays?

M. Kasper Wabinski: Oui. Je crois que ce serait possible. Le réseau de Greyhound reliait quelque 200 collectivités. Cela dépend jusqu'où vous voulez aller...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wabinski, et merci beaucoup, monsieur Strahl.

Nous passons maintenant à M. Badawey.

Monsieur Badawey, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je vais commencer par dire ceci. Il s'agit de s'assurer d'un effet de levier et de faire en sorte que le gouvernement fédéral tienne compte de nos contributions. Par exemple, la contribution la plus récente que nous avons présentée dans le budget de 2021, soit le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, était de 250 millions de dollars sur cinq ans pour des subventions de planification et de conception, l'acquisition d'immobilisations et la construction pour un vaste éventail de modes de transport en commun qui répondent aux besoins des collectivités rurales. Le gouvernement de ma province, l'Ontario, met en place des mécanismes ou des leviers pour permettre aux municipalités d'obtenir un financement fédéral. Certaines provinces sont généreuses. La Saskatchewan, par exemple, ne l'est pas. Elle ne propose rien. L'Ontario investit un peu. Plus important encore, il y a l'effet de levier des municipalités sur leurs réseaux de transport en commun.

Ma question s'adresse à la FCM.

À l'heure actuelle, les conservateurs de l'Ontario prévoient une disposition de récupération pour permettre aux municipalités de percevoir des redevances d'aménagement auprès des promoteurs qui créent des coûts d'immobilisations ou d'exploitation liés à la croissance dans ces municipalités de l'Ontario. Ces coûts liés à la croissance, tant opérationnels que d'immobilisations, comprennent le transport intermunicipal. À cause de cette incapacité à l'heure actuelle, les municipalités sont menottées. Par défaut, elles se tournent vers les contribuables fonciers pour payer les coûts liés à la croissance, par rapport aux promoteurs qui assument ces coûts liés à la croissance, comme le transport en commun intermunicipal.

Cela dit, le fait est que les conservateurs de l'Ontario augmentent les impôts fonciers ainsi que d'autres coûts d'exploitation et d'immobilisation liés à la croissance, comme les factures d'aqueduc, et ainsi de suite.

De concert avec l'Association des municipalités de l'Ontario, l'AMO, que j'aurais bien aimé voir être représentée ici aujourd'hui, que préconisez-vous actuellement auprès de la province de l'Ontario, par exemple, pour vous assurer que ces coûts ne retombent pas sur les contribuables fonciers et qu'ils sont en fait mis à contribution par les partenaires qu'ils ont déjà été — par exemple, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, ainsi que le secteur privé, qui crée certains de ces coûts liés à la croissance?

• (1810)

M. Matt Gemmel: Merci de votre question, monsieur Badawey.

Je commencerai par dire que le mandat de la FCM est fédéral; nous ne faisons pas de défense des intérêts auprès des gouvernements provinciaux. Mes collègues de l'Association des municipalités de l'Ontario, comme vous l'avez dit, s'occupent activement du projet de loi 23 sur cette question. Comme vous le savez probablement, ils ont estimé que l'impact du projet de loi 23, qui limite la

capacité des municipalités de percevoir des redevances d'aménagement, pourrait coûter jusqu'à un milliard de dollars par année en revenus municipaux pour les 19 plus grandes municipalités de l'Ontario. C'est important, et c'est une possibilité qui préoccupe beaucoup nos collègues de l'Ontario et que nous examinons de près.

Je pense que cela nous ramène à une question plus vaste concernant la façon dont nous finançons les administrations municipales au Canada. La semaine dernière, Statistique Canada a publié des données selon lesquelles les municipalités perçoivent moins de neuf cents sur chaque dollar d'impôt perçu au pays. Pourtant, les responsabilités des municipalités ne font qu'augmenter, et nous possédons et gérons plus de 60 % des infrastructures publiques au pays. Cela doit faire partie d'une discussion plus vaste.

En ce qui concerne le transport en commun, que ce soit dans un contexte urbain ou intercommunautaire, je pense que nous devons envisager un partenariat entre les ordres de gouvernement, y compris les gouvernements autochtones, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, dans la façon dont nous finançons un système qui, de l'avis de la FCM, serait un mélange de transporteurs publics, de transporteurs privés et de transporteurs sans but lucratif. Nous avons ce modèle dans un contexte urbain, et il y a des façons de l'élargir. Les municipalités l'élargissent. Dans un contexte intercommunautaire, les municipalités ont un rôle à jouer, mais compte tenu de la nature des circuits, il y a moins de responsabilité ou de participation municipale directe, bien qu'il existe des modèles dans lesquels les municipalités contribuent par des subventions de fonctionnement aux services qui passent par leur collectivité ou qui la desservent.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Gemmel. Il ne me reste que 30 secondes et j'ai une autre question à vous poser.

En ce qui concerne les 250 millions de dollars que le gouvernement fédéral vous a accordés sur cinq ans à partir du budget de 2021, avez-vous des exemples de la façon dont vos membres utilisent ce financement pour élaborer de nouvelles solutions locales?

M. Matt Gemmel: Comme je l'ai dit, les municipalités sont très intéressées à élargir les services de transport en commun à circuit fixe existants dans leurs collectivités ou, dans de nombreuses collectivités et petites villes qui n'avaient pas auparavant de services à circuit fixe, on cherche à développer ces services pour la première fois grâce à ce financement.

De plus, on s'intéresse de plus en plus aux services sur demande, c'est-à-dire davantage à un service de navette par autobus ou à un modèle de type Uber, mais offerts publiquement par la municipalité pour fournir des services sur demande dans une région rurale. Dans toutes les régions du pays, il y a un certain nombre d'exemples de municipalités rurales qui utilisent ce financement à cette fin.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gemmel.

Merci, monsieur Badawey.

[Français]

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

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

Ma question s'adresse au directeur de la Fédération canadienne des municipalités.

Comme M. Bachrach l'a dit plus tôt, le ministre des Transports a mentionné que le transport par autobus était un champ de compétence des provinces. Cependant, en matière de transport en commun et de financement des infrastructures, il y a des ententes entre le fédéral et les provinces, notamment le Québec. D'ailleurs, le plan Investir dans le Canada, une entente bilatérale d'infrastructures entre le Canada et le Québec, a été signé en 2018 par le gouvernement fédéral. Cette entente prévoit que des sommes d'argent sont mises à la disposition du gouvernement du Québec, notamment pour des projets de transports en commun. On ne parle donc pas seulement d'infrastructure, mais aussi d'infrastructure pour le transport en commun. Cela comprend plusieurs phases.

Lors du témoignage du ministre LeBlanc, le Comité a appris que la première phase de l'entente octroyait une somme de 350 millions de dollars, mais que celle-ci n'avait pas été investie. Selon l'Entente, cette somme pouvait être utilisée pour les phases subséquentes. Malheureusement, M. LeBlanc nous a dit qu'il ne respecterait tout simplement pas l'Entente et que les 350 millions de dollars retourneraient dans le fonds consolidé. Si j'en parle, c'est parce que 290 millions des 350 millions de dollars étaient destinés au transport en commun.

L'Union des municipalités du Québec a fait campagne pour demander que ces fonds soient accordés au Québec, comme convenu dans l'entente qui a été signée.

Présentement, il y a une somme de 2,7 milliards de dollars supplémentaires en infrastructure, dont l'infrastructure pour le transport en commun, qui est en péril.

La Fédération canadienne des municipalités soutient-elle l'Union des municipalités du Québec dans sa bataille pour que le Québec puisse avoir droit à l'argent qui lui a été promis?

• (1815)

M. Matt Gemmel: Je vous remercie de votre question, monsieur Barsalou-Duval.

Je vais y répondre en anglais.

[Traduction]

C'est certainement une question que nous suivons de près et en consultation avec l'Union des municipalités du Québec, l'UMQ, dont vous avez parlé, ainsi qu'avec la Fédération québécoise des municipalités, la FQM.

Le gouvernement fédéral, la province de Québec et les municipalités partagent l'objectif d'investir dans les infrastructures publiques, y compris le transport en commun, et cela demeure la priorité de la FCM.

Il y a un calendrier en place pour désigner les projets de transport en commun avec le reste de l'argent dont vous avez parlé, et nous espérons certainement que la province de Québec identifiera les projets dans ce délai et veillera à ce que le financement soit investi au Québec et profite aux Québécois.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gemmel.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Vous avez la parole, monsieur Bachrach, pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Cassidy.

Je crois comprendre que votre entreprise a essayé d'intégrer ses horaires au transport ferroviaire de passagers, et je me demande dans quelle mesure nous devrions parler d'intégrer le transport par autobus et par train dans le cadre de ce dialogue global sur le transport de passagers au pays.

M. Michael Cassidy: C'est très important quand on parle de transport intermodal. Lorsque nous avons commencé il y a 10 ans, nous nous sommes assurés d'être dans le même terminal que VIA Rail à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

À première vue, cela semble idéal — transport terrestre, autobus, train —, mais malheureusement, nous avons l'habitude d'avoir des correspondances intertransporteurs entre l'Ontario et les provinces maritimes avec notre système d'autobus. Je crois que vous en avez parlé la semaine dernière. L'horaire des trains n'est pas respecté, et nos autobus partent avant l'arrivée des trains, en retard, normalement plus de 60, 70 ou 80 % du temps. Si nous avons un service intermodal, que ce soit par avion, par train ou par autobus, il faut qu'il y ait une relation de travail avec les horaires, avec la fiabilité et l'uniformité, parce que c'est le passager dont il faut tenir compte ici. Il faut que le transport se fasse sans heurts pour qu'ils puissent se rendre du point A au point B, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

M. Taylor Bachrach: Voici ma dernière question.

Cela fait quatre ans que Greyhound a quitté l'Ouest canadien. Cela fait un an et demi que Greyhound a quitté le Canada. D'après l'étude que nous avons menée jusqu'à maintenant, il semble que nous ne soyons même pas proches de remplacer ce que Greyhound offrait, dont les gens aimaient beaucoup se plaindre. Ils offraient un trajet à billet unique d'un océan à l'autre pour relier des centaines et des centaines de collectivités partout au Canada.

Je pense que n'importe lequel des témoins pourrait répondre à cette question, mais je vais peut-être la poser à M. Gemmel.

Quel est le seul ingrédient qui nous manque à l'heure actuelle? Pourquoi les progrès sont-ils si lents, et pourquoi ne progressons-nous pas vers l'objectif d'un réseau national véritablement interconnecté pour le transport par autobus?

Le président: Vous avez 20 secondes pour répondre, s'il vous plaît.

M. Matt Gemmel: Merci.

Il est compréhensible que le contexte de cette étude du Comité englobe le départ de Greyhound du Canada, mais comme vous l'avez fait remarquer, ce n'est pas comme si nous avions un excellent service d'autobus de passagers pour toutes les régions du pays avant Greyhound. C'est une préoccupation qui avait été soulevée par la FCM, par notre forum rural, pendant de nombreuses années avant que Greyhound quitte le Canada.

Je pense vraiment qu'il faut que ce soit une priorité politique au niveau provincial et au niveau fédéral, et qu'il y ait un effort concerté pour coordonner les services régionaux, comme M. Cassidy l'a mentionné, et s'engager à long terme à financer...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gemmel, et merci, monsieur Bachrach.

Le prochain intervenant est M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1820)

M. Mark Strahl: Merci beaucoup.

J'ai entendu M. Bachrach décrire une conversation qu'il a eue avec le ministre des Transports. Comme je n'étais pas là, je ne sais pas si c'était pendant la période des questions ou simplement lors d'une conversation privée où il a parlé du leadership provincial dans ce dossier.

Je veux parler de ma province, la Colombie-Britannique, où, par exemple, on peut maintenant partir — et ce n'est pas partout au pays — de Hope, dans ma circonscription, qui compte environ 7 000 habitants, jusqu'au centre-ville de Vancouver ou à l'aéroport international de Vancouver à bord des autobus de B.C. Transit et de TransLink. C'est un trajet d'environ 150 kilomètres. Il y a de longues périodes entre les deux, où il n'y a pas de passagers, mais les autobus s'arrêtent en cours de route dans un certain nombre de communautés des Premières Nations, et ainsi de suite. Ce système a pu être organisé en Colombie-Britannique.

Plus particulièrement, il a été dit plus tôt dans un témoignage au sujet de la route des larmes, la route 16, dans le nord de la Colombie-Britannique, où des mesures importantes ont été prises pour assurer le service, non seulement en élargissant le réseau de transport en commun de la Colombie-Britannique, mais aussi en collaborant avec des services privés comme les taxis, le covoiturage, les organismes sans but lucratif, les navettes pour personnes âgées, les autobus des centres d'amitié, B.C. Bus North, Northern Health Connections, et ainsi de suite. Le B.C. Transit Service offre ce service. Cette lacune existait et était très préoccupante pour les collectivités du nord de la Colombie-Britannique.

J'entends beaucoup parler de la nécessité de ce que j'appellerais une solution « faite à Ottawa » pour l'ensemble du pays. Pourquoi n'examinons-nous pas des modèles qui fonctionnent et n'encourageons-nous pas d'autres provinces à les adopter, plutôt que de dire que nous avons besoin d'un système national centralisé de transport par autobus? Il semble qu'une bonne partie des commentaires visent une province, mais nous ne tenons pas compte des réussites d'autres provinces comme la Colombie-Britannique.

Pouvons-nous parler du leadership des provinces et de la façon dont nous pouvons en tirer parti, plutôt que de simplement chercher une solution nationale qui ne tient peut-être pas compte de la réalité dans certaines régions du pays?

Je lance la question. Monsieur Cassidy et monsieur Wabinski, vous pourriez peut-être commencer.

M. Michael Cassidy: Eh bien, vous avez entièrement raison.

Nous devons parler à l'échelle nationale, mais avant de le faire, mettons de l'ordre dans les affaires régionales. Il faut des transporteurs par autobus viables à l'échelle régionale avant de pouvoir se rendre à l'échelle nationale, et il existe beaucoup de bons services au pays.

Nous avons entendu parler aujourd'hui de nos lacunes, et je suis d'accord pour dire qu'elles sont préoccupantes, mais avant de com-

mencer à parler d'un régime public, public-privé ou privé à part entière, il faut comprendre ce que nous avons et en faire l'inventaire.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a certainement fait sa part pendant la pandémie de COVID-19 pour aider nos transporteurs provinciaux, comme le Québec l'a fait, ainsi que la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Ils se sont tenus debout, et ils voulaient s'assurer que nous ayons des liaisons intertransporteurs pour l'avenir. Il faut commencer par les provinces qui ont le leadership et qui ont mis leur argent sur la table en 2020-2021. Elles veulent du leadership et elles veulent simplement travailler avec le gouvernement fédéral pour mettre en place un programme. C'est très simple.

M. Kasper Wabinski: J'aimerais ajouter quelque chose. Exactement, nous devons savoir ce que nous avons, travailler et faire fond sur ce que nous avons.

C'est pourquoi je pense qu'une équipe — un conseil national du transport routier, un comité ou un ministère qui se consacre à ce dossier — pourrait s'occuper de cet inventaire et travailler à combler ces lacunes au moyen de subventions d'immobilisations ou de subventions par circuit, et chaque circuit pourrait être pris isolément. Cela prendra du temps. Il peut s'agir d'une équipe de 50 personnes — des comptables, des spécialistes des transports, des avocats, des spécialistes des sciences sociale — et il faut élaborer une stratégie nationale. Cela ne se produira pas avec cinq personnes. Nous aurons besoin d'une petite équipe de personnes qui savent ce qu'elles font pour relier ce que nous avons et nous aider à combler ces lacunes.

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

Le président: Vous avez 18 secondes, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Au cours de la réunion précédente, nous avons entendu parler de la nécessité de créer un centre d'échange pour que les horaires puissent être partagés entre les transporteurs partout au pays. Appuieriez-vous cette recommandation de créer un centre d'échange comme première étape?

• (1825)

M. Michael Cassidy: De nombreux transporteurs ont maintenant des systèmes de réservation grâce auxquels nous pouvons partager nos renseignements et assurer un transport fluide pour les colis et les passagers, mais nous avons besoin d'une plateforme de communication. Oui, bien sûr, si nous voulons faire une forme quelconque d'accords intertransporteurs, nous avons besoin d'un système de communication pour tous les transporteurs.

Nous nous retrouvons avec Greyhound, à Orléans, à minuit, pour essayer de déterminer si nous avons suffisamment de sièges pour les passagers qui se rendaient de l'Ontario au Québec et dans les Maritimes. Nous avons un système manuel, mais nous le gardions pour assurer des déplacements ininterrompus.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cassidy.

Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Enfin, ce soir, nous accueillons M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins d'être aussi patients et de persévérer jusqu'à cette heure pour nous orienter quant à ce type de transport.

Madame Hanson, savez-vous s'il existe des initiatives dirigées par des Autochtones visant à rétablir le transport interurbain par autobus?

[Traduction]

Mme Cindy Hanson: Je pense qu'en raison de la façon dont la plupart des gouvernements des Premières nations sont structurés, il y a des initiatives locales dans différentes communautés. Je sais, par exemple, qu'en Saskatchewan, il y en a qui exploitent de petites fourgonnettes qui vont de leur communauté à un centre urbain où les gens peuvent avoir accès, principalement, à des soins de santé, mais je sais aussi que les services ne sont pas fournis de façon uniforme.

Il y a aussi un exemple, cependant, où le gouvernement fédéral vient de lancer un service gratuit de La Ronge à Prince Albert pour combler l'une des lacunes dans la province, mais encore une fois, il s'agit d'un cas à court terme et d'un cas individuel.

Nous avons besoin d'un service qui part de zéro. Je pense que beaucoup de gens ont parlé de ceux qui doivent participer. Je pense qu'il est vraiment important de ne pas oublier que les citoyens doivent participer. Si 70 % des usagers des autobus sont des populations marginalisées, comment faisons-nous participer les utilisateurs actuels?

L'autre point que je veux soulever et qui n'a pas été soulevé concerne l'automobile. Nous devons changer la mentalité des Canadiens à l'égard de la nécessité d'avoir une voiture pour aller partout. Nous avons des routes; utilisons-les pour des services publics comme les autobus.

[Français]

M. Angelo Iacono: Vous avez mentionné qu'il y a une grande volonté. Ces initiatives locales dont vous parliez connaissent-elles un certain taux de succès?

[Traduction]

Mme Cindy Hanson: Je ne peux pas vous donner une opinion ou une réponse éclairée à ce sujet.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Docteur Alhassan, que font maintenant les personnes qui compaient sur le transport par autobus pour se déplacer?

[Traduction]

Dr Jacob Alhassan: Merci beaucoup de la question.

Je pense que la plupart des gens font de l'auto-stop. Dans mes recherches, je peux vous donner des exemples très précis de gens qui ont marché de deux à trois jours pour avoir accès à des soins de santé. J'ai parlé à ces gens. Je les ai rencontrés. Beaucoup de gens utilisent des méthodes très dangereuses parce qu'ils n'ont pas d'autres options pour se déplacer d'une ville à l'autre, selon l'endroit où ils se trouvent.

J'ai rencontré des gens qui ont littéralement marché pendant plusieurs jours sur une autoroute pour avoir accès aux services de santé et à d'autres services.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, docteur.

Vous avez dit que vous aviez fait des recherches. Auriez-vous des données à nous présenter ou pouvez-vous nous faire part de découvertes? Par ailleurs, le besoin est-il strictement lié au transport...

[Traduction]

Dr Jacob Alhassan: Absolument. Je me ferai un plaisir de vous en faire part.

Je pense que j'en ai manqué une partie.

M. Angelo Iacono: Monsieur le président, voulez-vous que je répète la question?

Le président: Oui, si vous le voulez bien, monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Vous avez mentionné que vous avez fait des recherches. Pourriez-vous nous faire part de quelques détails ou de données à ce sujet? Les besoins se limitent-ils strictement aux déplacements pour des services médicaux? S'agit-il plutôt de besoins quotidiens?

• (1830)

[Traduction]

Dr Jacob Alhassan: Merci beaucoup.

Tout d'abord, oui, je suis prêt à partager cette information. Une partie est publiée. J'ai une thèse de doctorat de 300 pages qui porte précisément sur ce sujet. J'ai interviewé 100 personnes. Nous avons parlé à un grand nombre de personnes à ce sujet.

En résumé, les gens ont dû marcher pour obtenir des services de soins de santé, comme je l'ai décrit, mais une partie des déplacements consiste également à rendre visite aux membres de leur famille et une autre partie à accéder à d'autres services municipaux, en plus des services de soins de santé.

Comme nous le savons, dans le domaine de la santé, il y a ce que nous appelons les déterminants sociaux de la santé. Si une personne ne peut pas avoir accès à des aliments nutritifs parce qu'ils coûtent plus cher dans sa collectivité, et qu'en raison du transport, elle n'a pas accès aux soins de santé, le lien avec la santé est manifeste.

Il y a pas mal d'information à partager, et je suis tout à fait disposé à soumettre quelques articles de revues publiées au besoin.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Alhassan.

Le greffier m'a demandé de bien vouloir vous demander de présenter un résumé de votre rapport de plusieurs centaines de pages. Il vous enverra des lignes directrices à ce sujet. Nous vous en sommes très reconnaissants. Ce sera très utile.

Sur ce, au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins de leur participation et de leurs témoignages cet après-midi et ce soir.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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