



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 026 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 16 juin 2009

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le mardi 16 juin 2009

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la 26^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

L'ordre du jour est le suivant: conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, une étude sur les services de circulation aéroportuaire de Nav Canada.

Nous recevons aujourd'hui, de Nav Canada, John W. Crichton, président et chef de la direction; Rudy Kellar, vice-président de l'exploitation ainsi que Larry Lachance, vice-président adjoint, Soutien à l'exploitation, Exploitation.

Bienvenue. Je présume que vous avez des déclarations préliminaires; ensuite, nous passerons aux questions des membres du comité.

Commencez, je vous prie.

M. John Crichton (président et chef de la direction, Siège social, NAV CANADA): Bon après-midi, monsieur le président, mesdames et messieurs les députés. Merci de m'avoir invité à nouveau à parler devant votre comité.

Pour parler de cette question encore une fois, je suis accompagné de Rudy Kellar, vice-président, Exploitation et de Larry Lachance, vice-président adjoint, Soutien à l'exploitation.

Lors de ma comparution devant le comité en mars dernier, nous avons traité de l'examen des services de circulation aéroportuaire lancés par Nav Canada pour examiner les besoins en service à un certain nombre d'aéroports. Nous amorçons, à l'heure actuelle, une consultation exhaustive des clients, des employés, des collectivités et d'autres intervenants concernant les changements qui ont été proposés. Cette consultation inclura également les députés des circonscriptions où se situent les aéroports. Toutefois, le greffier m'a indiqué que le comité aimerait aborder aujourd'hui la question de l'aéroport de Mirabel.

Comme vous le savez, l'exploitation à l'aéroport de Mirabel a considérablement évolué au cours de la dernière décennie. La circulation à cet aéroport a fléchi de plus de 40 p. 100 depuis 2000 et le service aux passagers a complètement cessé en 2004. L'exploitant aéroportuaire a fermé une des deux pistes et est en pourparler avec un consortium privé pour transformer l'aérogare en parc thématique. À l'heure actuelle, l'aéroport est utilisé principalement par des transporteurs de fret, l'industrie manufacturière aérospatiale, l'aviation générale et les écoles de pilotage.

Comme le comité l'a appris au cours de nos discussions antérieures, Nav Canada examine régulièrement ses niveaux de service. Ces examens sont une bonne pratique commerciale et constituent une partie intégrante de notre mandat, qui exige que nous appliquions uniformément notre politique sur les niveaux de service.

À la suite des changements importants qu'a connus l'exploitation aéroportuaire à Mirabel, nous avons lancé en juillet 2006 une étude aéronautique pour examiner nos niveaux de service à cet aéroport. Nous avons mené une consultation et une analyse et soumis le rapport de l'étude aéronautique à Transports Canada en mai 2007.

L'étude a recommandé le remplacement du service de tour de contrôle d'aéroport de 24 heures sur 24 par un service de station d'information de vol de 24 heures sur 24. Transports Canada a analysé les résultats de l'étude et les a acceptés en novembre 2007. La transformation du service a eu lieu environ un an plus tard, soit le 20 novembre 2008.

Les services que nous offrons à Mirabel sont conformes à notre politique sur les niveaux de service dont nous avons parlé en mars. Cette politique précise que le service de contrôle d'aéroport est généralement requis lorsque l'activité régulière à un aéroport dépasse 60 000 mouvements d'aéronefs par année. Le service d'une station d'information de vol est généralement requis lorsque le total des mouvements d'aéronefs annuels dépasse 20 000, dont 7 500 sont des mouvements de transporteurs aériens réguliers.

J'ai annexé à la fin de mes remarques plusieurs graphiques faisant voir les mouvements annuels à l'aéroport de Mirabel depuis 2000 et le nombre moyen de mouvements par heure ainsi qu'un graphique démontrant les mouvements de 2008 par rapport à nos lignes directrices pour l'évaluation des niveaux de service. À environ 26 000 mouvements d'aéronefs par année, la demande de trafic à l'aéroport de Mirabel est adéquatement comblée par une station d'information de vol.

Les spécialistes de l'information de vol sont des professionnels de l'aviation hautement qualifiés qui assurent un service sécuritaire et efficace à 58 aéroports au Canada, notamment à certains aéroports où la composition du trafic est complexe et où le volume de trafic est beaucoup plus élevé.

Certaines sociétés vous ont fait part de leurs inquiétudes concernant l'absence d'une tour de contrôle à Mirabel. Nous avons rencontré ces sociétés à deux reprises au cours des dernières semaines et nous les rencontrerons de nouveau plus tard cette semaine pour analyser leurs inquiétudes et trouver des moyens de les apaiser. Une des solutions possibles pour les sociétés qui demandent à avoir une tour de contrôle serait de payer pour ce service. Nous estimons qu'il en coûterait environ 500 000 \$ par année.

•(1540)

Je peux vous assurer que je reconnais pleinement l'importance de l'activité manufacturière aérospatiale à Mirabel et que notre évaluation a tenu compte de la spécificité des opérations à cet aéroport, où un nombre important de vols d'essai décollent et atterrissent.

Nos spécialistes de l'information de vols offrent un service de premier ordre au monde de l'aviation. Ils exécutent une gamme complète de fonctions et leur bilan en matière de sécurité et de qualité des services est exemplaire. Soyez assurés que nous sommes disposés à offrir une oreille attentive et notre collaboration étroite à nos clients et intervenants pour analyser les préoccupations qui ont été soulevées récemment.

Sur ce, monsieur le président, je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Folco.

[Français]

Mme Raymonde Folco (Laval—Les Îles, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je voudrais remercier M. Crichton de sa présentation.

Monsieur Crichton, je voudrais vous féliciter pour ce que je considère comme une certaine ouverture envers le dossier de Mirabel. Je viens de Montréal et j'aimerais vous poser des questions qui nous permettraient de mieux comprendre la situation à Mirabel dans un contexte plus large. Par exemple, la situation de l'aéroport de Sudbury, en Ontario, est à peu près la même que celle de Mirabel, c'est-à-dire que la tour de contrôle de Sudbury a été remplacée par une FSS. Est-ce bien cela?

[Traduction]

M. John Crichton: Oui, c'est exact.

[Français]

Mme Raymonde Folco: J'ai une liste de huit autres aéroports au Canada: Gander, Prince George, Regina, Sault Ste. Marie, Saint-Jean à Terre-Neuve, Saint-Jean au Québec, Whitehorse et Windsor. Pourriez-vous me dire quel est le niveau de trafic aérien par année de ces aéroports, s'il vous plaît?

[Traduction]

M. John Crichton: Nous pourrions vous communiquer ces renseignements. Nous ne les avons pas avec nous, mais nous pourrions les envoyer au comité.

[Français]

Mme Raymonde Folco: Je comprends très bien que vous n'avez pas ces documents sous la main, mais pouvez-vous me dire s'il y a des aéroports, parmi les huit que je viens d'énumérer, qui accueillent moins de 60 000 atterrissages par année?

[Traduction]

M. John Crichton: Et qui ont des tours de contrôle?

[Français]

Mme Raymonde Folco: Pouvez-vous me dire si certains aéroports parmi ceux que j'ai énumérés accueillent moins de 60 000 atterrissages par année?

[Traduction]

M. John Crichton: Je pense qu'il y en a sans doute quelques-unes.

[Français]

Mme Raymonde Folco: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Crichton qu'il fasse parvenir au comité de l'information sur le nombre d'atterrissages à ces aéroports dans une année. Je pourrai fournir la liste des aéroports à un autre moment.

J'aimerais également savoir si M. Crichton projette de faire remplacer les tours de contrôle par des FSS dans un ou plusieurs des aéroports que je viens de nommer.

• (1545)

[Traduction]

M. John Crichton: Je vous reviendrai. Nous ne sommes pas sûrs s'il y en a, mais j'attire l'attention des membres du comité sur la dernière page du document que nous vous avons remis. Le fait pour un aéroport d'avoir moins de 60 000 mouvements d'aéronefs ne signifie pas automatiquement que l'aéroport perd le service de tour de contrôle. Nous tenons également compte d'autres facteurs.

L'un de ces facteurs est le nombre de mouvements prévu, de même que le fait de savoir si l'aéroport compte des mouvements de transport aérien réguliers, la complexité de l'espace aérien et la surface de l'aéroport. Une variété de facteurs différents peuvent être pris en considération. Pour ce qui est de la complexité de l'espace aérien avoisinant, je pense que la députée a mentionné Windsor, en Ontario. Cette situation est unique en raison de la proximité de l'aéroport de Détroit et de l'espace aérien très dense du terminal de Détroit. Une partie de l'espace aérien canadien est en fait contrôlée depuis Détroit.

Il y a donc différents facteurs. Il ne s'agit pas d'un simple calcul mathématique; il y a toute une série d'autres questions, mais nous vous fournirons ces renseignements spécifiques.

[Français]

Mme Raymonde Folco: Cela me permet justement de revenir sur un autre élément, et je suis heureuse que vous ayez pu me le dire. En fait, vous étudiez ces aéroports individuellement. Vous examinez quelles sont les variantes et vous prenez une décision qui s'applique à un aéroport en particulier, et non à tous. Est-ce exact, monsieur Crichton?

[Traduction]

M. John Crichton: Nous faisons une étude aéronautique; cette étude ne porte que sur la sécurité. Il s'agit d'une analyse des risques et des dangers. Il s'agit d'un processus très ouvert réalisé en consultation avec les intéressés, y compris les exploitants, et qui est axé sur la sécurité.

Une fois l'étude terminée et si les résultats indiquent que le changement ne poserait aucun risque pour la sécurité, elle sera alors présentée à l'organisme de réglementation en matière de sécurité, Transports Canada. Transports Canada fait alors sa propre analyse à ce sujet, et si ce ministère est satisfait et convaincu qu'il n'y a pas de risque pour la sécurité, il nous permet d'apporter le changement; c'est ce qui s'est passé dans le cas de Mirabel.

[Français]

Mme Raymonde Folco: Puisque vous parlez de sécurité, monsieur Crichton, j'aimerais apporter un autre élément, qui est justement l'atterrissage d'engins de l'industrie aérospatiale au Québec.

Vous n'êtes pas sans savoir que l'industrie aérospatiale au Québec est extrêmement importante non seulement pour le Québec mais pour l'ensemble du Canada. Cette industrie utilise justement les pistes d'atterrissage de Mirabel pour tester ses engins. C'est donc un élément extrêmement important pour elle. La sécurité des individus et des engins est une question importante. Donc, en transformant la tour de contrôle en une FSS, il me semble que la sécurité des engins, et celle des individus en particulier, est mise en danger.

Je vous demanderais de revoir la situation de l'aéroport de Mirabel à la lumière de la sécurité des individus et des engins — j'oserais même dire de la sécurité de l'industrie aérospatiale du Canada. À ma connaissance, la piste d'atterrissage de Mirabel est la seule au Canada à avoir la capacité de recevoir ce genre d'engins.

Pourriez-vous faire un commentaire à ce sujet, s'il vous plaît?

• (1550)

[Traduction]

M. John Crichton: Nous examinons toutes les préoccupations spécifiques. Je pense que vous parlez de Bombardier, qui est le principal fabricant à cet endroit, et de Bell Hélicoptère.

En fait, avant le passage à une station d'information de vol, à la demande de Bell Hélicoptère, nous avons modifié une partie de l'espace aérien pour que celui-ci soit mieux adapté à leurs activités. Dans le cas de Bombardier, nous avons ouvert un tout nouveau bloc d'espace aérien au nord-est de Montréal pour réaliser des vols d'essai, en plus de celui dont il disposait déjà au nord-ouest de Montréal. Nous poursuivons ce dialogue.

À titre de renseignement, pour le moment, nous n'avons trouvé aucune différence, du point de vue de la sécurité, pour les exploitants qui reçoivent un service de contrôle ou un service consultatif de la même tour par le spécialiste de l'information de vol.

J'ajouterais qu'il faut se rappeler que l'objectif principal d'un service de contrôle est de prévenir les collisions entre les aéronefs. Ce n'est pas un service qui se préoccupe de l'aéroport physique en soi. Le service est davantage lié au fait d'empêcher les aéronefs d'entrer en collision entre eux et avec les véhicules sur la piste. Le système d'information de vol fonctionne extrêmement bien et, comme je le dis souvent, son bilan est excellent.

Le président: Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Crichton, vous avez chiffré le problème à 500 000 \$. Il n'y a plus de service à Mirabel parce que vous vouliez économiser 500 000 \$. Toutefois, je me préoccupe du développement de l'industrie aérospatiale. Tout le monde parle de la situation de Montréal. Cela varie selon les chiffres, mais on dit que Montréal occupe le deuxième ou le troisième rang mondial, après Toulouse et Seattle. Les aéroports de ces deux villes ont des tours de contrôle, 24 heures par jour. Il n'y a pas de tour de contrôle à Mirabel, pour économiser 500 000 \$!

Vous dites que vous avez eu deux réunions. Je vous fais donc part de certains commentaires émis à la suite de ces deux réunions. Le journal local, qui suit l'affaire, révèle qu'un représentant de Bell Helicopter a déclaré, à la suite des rencontres, que certaines personnes ne comprenaient pas l'importance de l'enjeu de la sécurité.

D'autre part, j'ai parlé à des représentants de l'industrie. Ces gens veulent que je taise leurs noms; ils semblent avoir peur de vous. Néanmoins, ils disent que c'est un pétard mouillé et que les réunions n'ont absolument rien donné parce que vous ne voulez pas, tout simplement, dépenser 500 000 \$. C'est le problème.

On a des problèmes de sécurité. Des gens de l'industrie aérospatiale nous disent qu'ils font des essais. Il y a là des CF-18. Pratt & Whitney fait des essais de ses moteurs, c'est son banc d'essai. Il y a aussi Bombardier et Bell Helicopter. Tous ces gens signent une lettre, et vous vous bornez à dire que ce n'est pas important. Vous savez sûrement que deux événements, qui auraient pu être

malheureux, se sont produits. Il s'agissait de quasi-accidents. Vous nous dites que vous n'êtes pas là pour contrôler ça, mais ces gens savent comment cela fonctionne. S'ils nous disent qu'une tour de contrôle aurait permis d'éviter de telles choses, je pense qu'on se doit au moins de les croire, monsieur Crichton.

Vous nous dites que vous allez avoir une rencontre cette semaine. Je me demande pourquoi. Est-ce pour leur dire la même chose? Allez-vous dire que vous avez fait une analyse et qu'il n'y a absolument rien à faire?

[Traduction]

M. John Crichton: Je dois répondre à deux ou trois points que vous avez soulevés.

En ce qui concerne votre dernier point, nous allons les rencontrer dans le cadre d'un effort continu pour comprendre quelles sont leurs exigences, en quoi elles peuvent poser un risque pour la sécurité, s'il s'agit d'un risque pour la sécurité fondé et ce que nous pouvons faire pour le pallier.

Cela dit, et parce qu'on a parlé des installations de Boeing à Seattle et de Toulouse, qui ont des tours de contrôle, je dois attirer votre attention sur le fait que l'aérodrome de Boeing à Seattle compte 300 000 mouvements par année alors que Toulouse en compte 94 000. C'est ce que vous trouverez dans les documents devant vous. Si on comptait de tels mouvements au Canada, on aurait manifestement aussi des tours de contrôle.

La question des 500 000 \$ est en lien avec notre façon de fonctionner et l'obligation que nous avons d'appliquer notre politique en matière de niveau de service. Nous sommes tenus par la loi de l'appliquer de façon uniforme. À l'heure actuelle, le coût de la remise en service d'une tour à Mirabel serait en fait assumé par des gens qui ne desservent pas cet aéroport. C'est un fait établi. Le Canada s'est doté d'une politique nationale pour évaluer les frais liés aux terminaux pour une bonne raison: s'il n'en avait pas, les exploitants d'avion des grands centres, comme Montréal, Toronto et Vancouver, se verraient imputer des coûts extrêmement faibles alors que les exploitants des petits centres, comme Kelowna, Fort McMurray et Val d'Or assumeraient des coûts qui pourraient être 10 ou 20 fois supérieurs. Voilà pourquoi nous disposons d'une politique nationale d'évaluation des frais de terminaux, ce qui signifie que tout le monde assume les coûts indus encourus pour un aéroport.

Voilà aussi pourquoi je reviens à une solution possible à ce problème. Puisqu'un groupe très précis de compagnies demande à ce qu'on rétablisse la tour de contrôle, une solution très simple s'impose. Si elles sont prêtes à en assumer les coûts, et je ne pense pas que cela représente beaucoup d'argent pour des compagnies de cette taille, nous pourrions éviter ce problème. Nous serions tout à fait disposés à la rétablir, mais nous avons l'obligation juridique d'appliquer uniformément nos politiques en matière de niveau de services, et ce, pour de bonnes raisons.

• (1555)

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Crichton, vous êtes en train de dire que vous allez pénaliser nos fournisseurs mondiaux de l'industrie aérospatiale. Vous allez leur faire payer des frais que leurs compétiteurs, partout dans le monde, ne paient pas. Tout ça parce que vous voulez économiser de l'argent. J'ai beaucoup de difficulté à accepter ce genre de situation.

Je ne reviendrai pas sur les questions qui vous ont été posées. Certains aéroports canadiens bénéficient d'une tour de contrôle alors que le trafic aérien y est moins important qu'à Mirabel. À ce que je sache, Mirabel est encore un aéroport international. Vous voulez désavantager l'industrie aérospatiale, mais il me semble que si vous faites ce choix, c'est que vous répondez à une commande du gouvernement. Autrement, il faut s'asseoir et discuter. Votre façon de fonctionner consiste tout simplement à imposer de nouveaux frais à notre industrie aérospatiale.

C'est ce que vous souhaitez?

[Traduction]

M. John Crichton: Monsieur Laframboise, les frais que perçoit Nav Canada se situent dans la tranche des 10 p. 100 les plus faibles à l'échelle mondiale. Ils sont beaucoup moins élevés que les frais à Toulouse et de ce que les gens paient par le biais de différentes taxes aux États-Unis, et cela, même si nos frais étaient payés.

À l'heure actuelle, les vols d'essai sont exempts de frais. L'année passée, à Mirabel, Bombardier et Bell Hélicoptère ont pu effectuer des vols dont la valeur dépassait largement 200 000 \$ sans payer de frais. Nous n'avons rien reçu pour ces vols. Les autres entreprises de l'industrie aérienne ont dû payer ces frais même si elles n'approchent pas Mirabel.

La situation n'est pas simple. À mon avis il s'agit d'un vrai problème si l'on cherche à être juste envers tout le monde, y compris les autres exploitants de vols au Québec.

Dans le cadre de consultations, nous tentons à l'heure actuelle de comprendre quels sont les problèmes de sécurité de ces clients. Pour le moment, nous n'avons pas conclu qu'il y avait un problème de sécurité. Nous aurons une autre réunion où peut-être d'autres renseignements seront fournis.

Au bout du compte, la décision revient aussi à l'organisme de réglementation en matière de sécurité. Il n'y a pas que Nav Canada qui n'a pas constaté de problème de sécurité pour le moment, l'organisme de réglementation n'en a pas trouvé non plus. Nous comprenons les préoccupations de l'industrie, mais nous essayons d'être justes envers tout le monde, y compris les gens qui doivent payer des frais et qui ne s'approchent jamais de Mirabel. Il s'agit aussi d'un problème.

• (1600)

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Je suis ravi de vous voir de nouveau témoigner devant le comité, monsieur Crichton.

Quel est le coût de la station d'information de vol de Mirabel, si c'est bien ce que nous préférons à la tour de contrôle? Quelle est la différence de coût entre les deux possibilités?

M. John Crichton: C'est 500 000 \$.

M. Dennis Bevington: Je devrais dire, quel est le coût total?

M. John Crichton: Je devrai vous revenir là-dessus parce que je n'ai pas de chiffres précis, mais on parle d'environ 750 000 \$ par année contre 1,25 million de dollars.

M. Dennis Bevington: Les activités aéroportuaires permettraient de couvrir quel pourcentage de ce montant, si c'est le cas?

M. John Crichton: Nous percevons des frais dans les aéroports où nous avons déployé du personnel, qu'il oeuvre dans une tour de contrôle ou une station d'information de vol. Toutefois, la formule utilisée pour établir les frais est nationale. Elle est fondée sur le poids des aéronefs, et non pas sur les coûts particuliers aux aéroports. Des frais fixes à l'échelle nationale s'appliquent, voilà pourquoi cela n'est pas pertinent.

Prenons un aéroport comme celui de Toronto, où l'on compte 450 000 mouvements par année. Je pense qu'en ce moment, les frais de terminal pour un B-737 sont d'environ 1 500 \$. Voilà le montant que paiera le jet quel que soit l'endroit où il atterrit au Canada, que ce soit Toronto, Montréal, Thunder Bay, Yellowknife, Kelowna ou Fort McMurray. Si l'on passait à un système de frais établis en fonction d'un aéroport particulier, et certains pays sont dotés d'un tel système, un avion paierait probablement 200 \$ à Toronto et 7 000 ou 8 000 ou même 9 000 \$ à Yellowknife ou à Fort McMurray.

M. Dennis Bevington: Ces 1 500 \$ couvrent seulement les services de vol et non pas l'exploitation générale de l'aéroport?

M. John Crichton: Ces frais sont seulement demandés en échange des services que nous fournissons.

M. Dennis Bevington: Quel est le montant total payé par un avion lorsqu'il atterrit? Le connaissez-vous? Ce montant est sans doute déterminé par l'aéroport. Les aéroports ont-ils établi d'autres frais en fonction de leurs coûts particuliers, alors que seuls les vôtres sont fondés sur une politique nationale?

M. John Crichton: Nos frais sont établis au moyen d'une formule nationale. Cette pratique remonte à loin. Nous cherchons à éviter de privilégier certains groupes au détriment de l'autre à l'échelle du pays. Je pense que cette pratique est très efficace.

L'autre possibilité, c'est d'établir des frais propres à chaque aéroport. Le problème avec ce modèle, c'est qu'il est en lien direct avec le volume du trafic. Lorsqu'un aéroport établit des frais fixes, moins le volume du trafic est élevé, plus les coûts assumés par chaque avion sont élevés puisqu'ils sont répartis entre un nombre restreint d'appareils. Si l'on rejetait le système actuel, cela créerait de graves problèmes. Nous ne proposons pas de le rejeter parce qu'il semble bien fonctionner et tous nos clients semblent penser que c'est bien le cas.

Nous avons certaines préoccupations dans ce cas précis parce que si on majorait les coûts en remettant en service la tour, on ferait en sorte que ces coûts soient assumés non pas par les gens qui réclament le service, mais par le reste des exploitants du pays, dont les avions ne passent même pas par Mirabel.

À notre avis, il s'agit d'une bonne solution. Nous leur dirions que s'ils veulent vraiment le service, nous pourrions le leur dispenser même si nos lignes directrices et celles de Transport Canada ne le réclament pas et même si nous pensons qu'il n'y a pas de problème de sécurité, mais ils devront en assumer les coûts.

•(1605)

M. Dennis Bevington: Faisons les calculs. On compte 25 000 atterrissages là-bas et vous dites qu'une station d'information de vol vous coûte 750 000 \$. Est-ce que cela ne signifie pas que chaque atterrissage coûte 30 \$?

M. John Crichton: Les frais varient en fonction du poids de l'aéronef. Les très petits avions pèsent pratiquement rien. Les avions-écoles se voient imposer des frais annuels fixes de 70 \$ et ils peuvent aller où ils veulent au pays. Tout dépend du poids de l'aéronef.

Mais là n'est pas la question. La question est la suivante: si nous remettons en service une tour, nous générerions des coûts additionnels de 500 000 \$. Selon les formules actuelles, cet argent devra provenir d'ailleurs. Il ne faut pas oublier que la compagnie est établie à Mirabel et que pratiquement tous ces vols sont désignés comme étant des vols d'essais pour lesquels la compagnie ne nous paie rien. La situation est un peu délicate. Nous ne voulons pas entraver quiconque, mais à un moment ou un autre, nous devons être équitables.

Le président: Merci.

Madame Hoepfner.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'apprécie votre franchise et je suis d'accord avec vous, il s'agit d'une question épineuse. J'estime que les réponses que vous nous fournissez sont honnêtes et je l'apprécie. Je pense que cela nous aide à mettre les choses en perspective, même si c'est difficile.

Pouvez-vous m'expliquer, à moi qui ne suis pas experte, la différence entre les services fournis par un contrôleur aérien et ceux fournis par une station d'information de vol? Y a-t-il une différence entre les deux en ce qui a trait à la sécurité?

M. John Crichton: Oui. Les contrôleurs aériens assurent un contrôle intégral. La tâche principale du contrôleur est de s'assurer que les aéronefs sont séparés pour ne pas qu'ils entrent en collision ou qu'ils percutent, sur le tarmac, un chasse-neige ou tout autre véhicule desservant l'aéroport.

Dans ce cas de figure, les pilotes doivent suivre les directives des contrôleurs aériens. Ils n'ont pas de pouvoir discrétionnaire, sauf en cas d'urgence. Le contrôleur dit au pilote d'attendre, lui interdit le décollage ou l'autorise à atterrir. Ils le font lorsqu'ils estiment qu'il y a un risque, que la piste pourrait être obstruée.

Dans le monde de l'information et de la consultation de vol, le spécialiste de l'information de vol fournit au pilote toute l'information. Il lui dit ce qui se passe, et c'est le pilote qui décide ce qu'il convient de faire.

Les pilotes sont formés pour pouvoir travailler avec les deux systèmes, qu'ils connaissent bien. Ce qui fait que l'on opte pour l'un ou l'autre système, c'est le volume du trafic. Bien sûr, dans un espace aérien donné, plus le nombre d'avions présents en même temps est élevé, plus la situation est complexe et plus les risques qu'un incident se produise sont élevés. Voilà pourquoi, partout dans le monde, on détermine le type de service approprié en fonction du volume du trafic.

Le seuil de 60 000 mouvements par année est de plus en plus utilisé au Canada. Aux États-Unis, le seuil est de 100 000 mouvements par année et dans d'autres pays, les nombres utilisés sont différents.

Voilà, essentiellement, ce qu'il en est. Pour faire une analogie avec la conduite, c'est un peu comme la différence entre une intersection

où il y a un feu de circulation et une autre où il n'y a qu'un arrêt. Devant un feu de circulation, vous n'avez pas le choix: si le feu est au rouge, vous ne traversez pas l'intersection; vous attendez qu'il tourne au vert. C'est comme le contrôleur qui vous dirait que tout est beau maintenant et que vous pouvez y aller. Devant un arrêt, vous regardez des deux côtés et vous déterminez quand vous pouvez traverser sans risque. C'est l'analogie la plus simple. Ils disposent tous des mêmes renseignements.

Un peu plus tôt, M. Laframboise a mentionné deux incidents. Nous les avons analysés tous deux. Ils n'étaient aucunement liés au niveau de service. S'il y avait eu trois tours en place à ce moment-là, ça n'aurait fait aucune différence.

•(1610)

Mme Candice Hoepfner: J'ai une autre question.

À quelle fréquence examinez-vous l'activité? Examinez-vous souvent les aéroports et leurs opérations? Effectuez-vous une surveillance constante?

M. John Crichton: Nous assurons une surveillance constante.

Mme Candice Hoepfner: Si le niveau d'activité augmentait au point où ça nécessiterait une tour de contrôle, est-ce qu'elle serait alors installée?

M. John Crichton: Absolument. À vrai dire, nous venons tout juste d'installer une tour de contrôle à Fort McMurray, parce qu'avant cela il y avait une station d'information de vol. L'activité s'est accrue et on a dépassé les 60 000 mouvements, alors nous avons installé une tour de contrôle l'année dernière.

Mme Candice Hoepfner: Très bien.

Je voudrais partager mon temps de parole avec M. Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je suis heureux que vous ayez mentionné Fort McMurray, et je vous remercie d'être venu ici aujourd'hui.

J'aimerais que vous me confirmiez qu'actuellement le gouvernement fédéral, Nav Canada ou les contribuables canadiens subventionnent les vols d'essai à Mirabel à hauteur d'approximativement 200 000 \$ par année et que l'on économise 500 000 \$ du fait qu'il n'y a plus de tour, puisqu'elle n'est plus nécessaire.

À Fort McMurray, nous avons l'aérodrome à piste unique le plus achalandé en Amérique du Nord, et je me demandais si, avec ces économies, Nav Canada pouvait investir davantage de fonds pour nous permettre de construire une autre piste.

M. John Crichton: Premièrement...

M. Brian Jean: C'était une blague. Je sais bien que cela n'est pas de votre ressort. Je me disais tout simplement que cela pourrait être approprié, étant donné que nous produisons 6 p. 100 du PIB canadien.

M. John Crichton: Les contribuables ne subventionnent pas cet écart de coût. Nav Canada ne reçoit aucun financement public et n'en a jamais reçu. Ceux qui subventionnent cet écart, si on veut s'exprimer ainsi, ce sont les autres transporteurs aériens, tant nationaux qu'étrangers. C'est avec les frais qui leur sont imposés que l'on comble l'écart.

Ce que je tentais de faire valoir c'est qu'au Canada on a accepté un mécanisme tout à fait raisonnable — et j'ai cité l'exemple de Yellowknife ou Fort McMurray. On ne paierait pas de 8 000 à 10 000 \$ pour y faire atterrir un B-737 et seulement 200 \$ à Toronto, ça ne serait pas juste. Alors les gens ont accepté cette façon de faire. Néanmoins, lorsque vous avez une situation unique comme à Mirabel, où le niveau de service est bien en deçà du seuil établi, nous croyons qu'il serait exagéré de demander à ceux qui n'utilisent jamais Mirabel de payer 500 000 \$ de plus pour avoir une tour de contrôle, et cela sans justification légitime au niveau de la sécurité.

M. Brian Jean: Je comprends, et c'est ce que je tentais de faire valoir.

L'autre chose que je voulais dire c'est que j'ai entrepris mes cours pour obtenir une licence de pilote. Je suis élève-pilote. Je fais des vols en solo, et j'ai fait deux promesses à mes amis: la première c'est que je les avertirais à chaque fois que je piloterais un avion et je m'assurerais qu'ils ne sont pas dans la zone de vol; et la seconde, c'est que j'étudierais et mémoriserais le manuel de vol. En l'étudiant, j'ai été étonné de voir à quel point il fallait assurer une coordination lors de circuits de piste. En fait, les gens qui sont responsables des programmes de pilote d'essai sont la crème de la crème. Ils ont des dizaines de milliers d'heures de vol à leur actif. Il est vraiment étonnant de constater leur niveau d'expertise et le bilan exemplaire en matière de sécurité partout au Canada, et ce grâce aux circuits de piste, aux niveaux, etc. Je veux tout simplement dire à ceux qui nous écoutent que ce secteur est hautement organisé, et je suis assez étonné de voir à quel point il est structuré et sécuritaire.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Brian Jean: C'était une annonce publicitaire.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs.

Monsieur Crichton, lorsqu'il est question de la gestion du trafic aérien, que ce soit à l'aéroport de Mirabel ou à l'aéroport de Bathurst, près de ma circonscription de Newton—North Delta, l'aéroport YVR, les plaintes sont semblables, à Surrey comme à Montréal. Je tiendrai une séance de discussion ouverte le 9 juillet dans ma circonscription de Newton—North Delta, et vous êtes le bienvenu, vous et Nav Canada.

À la lecture de l'étude effectuée par Nav Canada sur la gestion du trafic aérien dans ma région, je me suis posé quelques questions. Pourquoi Nav Canada ne peut-elle pas faire comme ailleurs dans le monde et imposer des corridors pour le bruit afin d'en réduire l'importance dans les régions densément peuplées?

• (1615)

M. John Crichton: En fait, vous soulevez une question importante. Comme vous le savez pertinemment, des problèmes se sont posés dans la région métropolitaine de Vancouver, et particulièrement à Surrey et à North Delta, suite à des changements apportés ces dernières années dans les trajectoires d'approche et de départ à l'aéroport international de Vancouver. Soit dit en passant, ces modifications permettent aux compagnies aériennes d'économiser 20 millions de dollars par année en carburant et — j'oublie les chiffres exacts — ont permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre de milliers de tonnes métriques. Toutefois, la situation a contrarié certains résidents qui ont l'impression de ne pas avoir été consultés suffisamment. Ils entendent maintenant le bruit des aéronefs, alors qu'ils étaient auparavant épargnés. Nous les avons écoutés et avons ajusté nos trajectoires en conséquence.

Depuis, le nombre de plaintes pour le bruit que nous avons reçues a considérablement diminué. Le problème ne s'est pas complètement résorbé, et c'est pourquoi nous avons financé, de concert avec l'aéroport YVR, l'installation de stations de surveillance du bruit dans ces régions. Nous avons également créé récemment un site Web interactif qui montre en temps réel le trafic aérien dans cette zone et identifie les vols. Les gens ont aussi un recours: si un vol les dérange, ils peuvent déterminer duquel il s'agit précisément parce qu'ils peuvent faire rejouer la bande enregistrée au moment précis où ils ont entendu le bruit.

Toutefois, en ce qui concerne la surveillance du bruit, jusqu'à maintenant, à une ou deux rares exceptions, il n'est pas arrivé que des aéronefs dépassent les normes de bruit de fond urbain pour entrer dans les niveaux de bruit acceptés internationalement. Nous avons de toute évidence détecté de nombreux autres bruits qui ne sont absolument pas liés à l'aviation.

Cela étant dit, de nombreuses personnes sont toujours inquiètes. Nous continuons de rencontrer ces groupes et les divers conseils municipaux. Je prends bonne note de votre invitation pour le 9 juillet. Nous essaierons de faire en sorte que quelqu'un puisse assister à cette séance. Nous sommes conscients des inquiétudes de la population. Nous nous sommes également engagés, à l'avenir, à consulter au préalable davantage les diverses collectivités si nous considérons qu'il pourrait y avoir des effets négatifs.

M. Sukh Dhaliwal: Les gens de ma collectivité, ceux qui investissent des centaines et des milliers d'heures de façon bénévole dans ce dossier, tiennent un discours totalement différent. Ils nous disent que votre ministère n'est pas ouvert au dialogue, qu'il n'est pas transparent ni prêt à entamer une discussion avec les différents intervenants afin qu'ils puissent avoir voix au chapitre.

M. John Crichton: Monsieur Dhaliwal, je veillerai à ce que les responsables de ce dossier vous contactent pour recueillir vos commentaires, tout d'abord, mais également pour vous montrer les consultations que nous avons tenues, les rapports que nous avons produits et ceux que nous avons étudiés, ainsi que les réunions que nous avons organisées. Nous vous fournirons également les résultats de la surveillance du bruit, qui, soit dit en passant, est la seule façon indépendante et objective de régler ce problème.

Honnêtement, certaines personnes s'offusquent de voir passer un aéronef, même si elles ne peuvent l'entendre. Elles n'aiment tout simplement pas voir passer des avions. La seule façon d'aller vraiment au fond des choses, c'est... L'équipement de surveillance du bruit est opéré par des entreprises indépendantes, pas par nous. Il s'agit d'entreprises d'ingénierie scientifique. L'équipement effectue des mesures précises 24 heures sur 24 de tous les bruits. Il peut même déterminer la nature du bruit et d'où il provient. Cet équipement ne nous signale aucun problème, mais je pense qu'il faudrait en parler davantage.

• (1620)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui, merci.

Monsieur Crichton, dans une lettre que vous ont adressée Bombardier, Pratt & Whitney, Bell Helicopter, L-3 Communications, Hélibellule et Federal Express, on dit ceci:

La situation actuelle a un impact sur les opérations et les finances des utilisateurs de l'aéroport de Mirabel [...] Bombardier et Pratt & Whitney sont sur le point de commencer la construction de nouvelles usines dans ce secteur [...] Par conséquent, le trafic aérien et terrestre à l'aéroport de Mirabel va augmenter davantage au cours des prochaines années et deviendra encore plus complexe. En outre, nous devons encore une fois souligner les craintes importantes en matière de sécurité ressenties par les utilisateurs.

Pensez-vous que ce soit par caprice que ces gens vous ont envoyé cette lettre?

[Traduction]

M. John Crichton: Non. Ce que je veux dire, c'est que nous avons rencontré les entreprises dont vous parlez, les quelques sociétés qui, à ma connaissance, ne font pas partie du groupe réclamant une tour. Si j'ai bien compris, Bombardier, Bell Hélicoptère et Pratt & Whitney sont les trois seules à le faire, et nous sommes en discussion avec elles.

En collaboration avec Transports Canada, nous essayons de déterminer si un problème de sécurité se pose véritablement. J'essaie simplement de dire que, jusqu'à maintenant, malgré toutes nos recherches, nous n'avons pas été en mesure d'établir l'existence d'un risque pour la sécurité. Les choses pourraient changer. La semaine prochaine, on pourrait découvrir quelque chose de nouveau.

[Français]

M. Mario Laframboise: Que faudrait-il pour que vous changiez d'idée: une collision entre deux avions ou entre un CF-18 et un avion utilisé pour les cours de pilotage?

[Traduction]

M. John Crichton: Eh bien, non. Partout dans le monde, notre industrie doit appliquer des normes reconnues d'évaluation des risques qui sont très détaillées et absolument exactes, et nous ne faisons pas exception. C'est ainsi que nous procédons.

Nous discutons avec ce groupe pour déterminer s'il existe un facteur particulier dont nous avons omis de tenir compte, ou si un élément inhabituel entre en ligne de compte. Nous sommes à l'écoute, et nous étudions la question. En attendant, si Mirabel devait prendre de l'expansion, comme beaucoup de gens l'espèrent, nous y compris, et si la circulation dans son espace aérien se compliquait à nouveau, ce serait peut-être une raison suffisante pour qu'on y réinstalle une tour. Mais dans l'intervalle...

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous considérez qu'il faut 60 000 vols, mais il n'y en a que 25 000. Dans votre tête, puisque tous les autres paient et que ces compagnies ne paient pas, vous n'allez jamais leur donner cela. Je ne vous crois pas. Vous allez attendre qu'il y ait 60 000 déplacements avant de payer cela.

Vous savez qu'un des deux événements est survenu parce qu'un CF-18 a dû revenir et qu'il aurait pu frapper l'autre avion. Ce n'est pas arrivé, puisqu'il a réussi à ne pas atterrir d'urgence et à éviter l'accident. Lorsque vous analysez la situation, vous dites qu'il n'y a pas de problème de sécurité. Attendez-vous que deux avions se frottent pour réagir?

Cela va être de plus en plus complexe et vous le savez. Ces industries développent des équipements, font des tests et ont à revenir sur les pistes rapidement. De plus, beaucoup de situations d'urgence peuvent survenir.

Vous me dites qu'il y a plus de déplacements à Toulouse ou à Seattle. C'est parfait. Cependant, ces compagnies développent des systèmes et ont des besoins. Ces gens vous écrivent cette lettre parce qu'ils ont besoin d'une tour de contrôle. Ce n'est pas par caprice.

Vous voulez simplement qu'ils vous paient 500 000 \$, alors réglez cela avec le gouvernement.

S'il y a un problème de sécurité, réglons-le, car il faut assurer le développement de ces compagnies et de ces industries. Qui va payer? Vous avez le droit de me dire que vous ne voulez pas payer, mais dites-nous au moins qu'il y a un problème de sécurité. Vous dites qu'il n'y a pas de problème de sécurité. Attendez-vous que se produise un accident?

[Traduction]

M. John Crichton: Nous n'avons pas pu cerner de problème de sécurité.

Vous avez fait référence à un incident précis où un CF-18 est entré en collision avec un oiseau et a dû retourner à l'aéroport. L'existence d'une tour de contrôle n'aurait absolument pas changé l'issue de la situation. Il ne s'agissait pas d'un problème de sécurité.

Chaque jour dans le pays, des aéronefs ont des problèmes mécaniques et dans des aéroports dotés de stations d'information de vol et doivent retourner dans des aéroports où le trafic est souvent plus important qu'à Mirabel. Sans vouloir vous offenser, dans ce cas bien précis, il ne s'agissait pas d'un problème de sécurité qui aurait fait toute la différence entre une tour de contrôle et une station d'information de vol.

•(1625)

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Crichton, vous savez que le problème ne vient pas du fait qu'il ait frappé des oiseaux, mais du fait qu'il y avait sur la piste un avion de pilotage qu'il aurait pu frapper en revenant. Ce n'est ni qu'il ait frappé l'oiseau, ni qu'il ait eu un problème de vol, ni qu'il s'agissait d'un test et qu'on lui avait demandé de revenir.

Il aurait pu frapper un avion puisque vous n'étiez pas capable de le détecter. Là est le problème. Vous avez dit à ce comité qu'une tour de contrôle sert à empêcher les avions de se frapper. Cela aurait pu arriver. Soyez au moins assez honnête à ce sujet. Cela ne s'est pas produit, parfait, mais la prochaine fois, cela pourrait se produire.

[Traduction]

M. John Crichton: C'est également le rôle d'une station d'information de vol. Dans ce genre de cas, si un pilote doit atterrir d'urgence, le spécialiste de l'information de vol avertit l'autre aéronef de son arrivée prochaine sur la piste et lui demande de lui laisser la place. Un contrôleur aérien ne ferait pas les choses différemment. C'est tout.

Le président: Madame Brown, soyez très brève.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Je le serai.

Monsieur Crichton, j'aimerais savoir si d'autres aéroports se trouvent dans la même situation, où des partenaires peuvent vous aider à assumer les coûts. L'aéroport de Mirabel est-il unique en son genre au Canada?

M. John Crichton: Mirabel étant un aéroport public, dans le sens large que vous lui donnez, il est probablement unique en son genre. Je ne veux pas prendre le député de Fort McMurray à partie, mais étant donné l'exploitation des sables bitumineux, nous avons conclu une entente avec un certain nombre de compagnies pétrolières qui ont construit des bandes d'atterrissage pour jet au nord de Fort McMurray, dans la zone d'extraction des sables bitumineux. Nous leur fournissons divers types de services commerciaux, qu'elles achètent parce qu'elles en ont besoin et qu'elles sont en quelque sorte hors normes.

Donc, la situation à Mirabel est en effet particulière, mais nous avons d'autres ententes commerciales ailleurs au pays concernant différents services, le plus souvent offerts à des aéroports. En ce qui concerne les aéroports publics, Mirabel est un peu spécial parce qu'un très petit groupe cohésif d'intervenants réclament une tour, et pas les autres. C'est ce qui crée la situation que je vous ai décrite plus tôt.

Mme Lois Brown: Mais ailleurs, vos ententes fonctionnent bien.

M. John Crichton: Oh oui, et nous sommes tout à fait en droit de conclure des arrangements commerciaux de ce genre. Nous le faisons régulièrement, et volontiers.

Mme Lois Brown: Merci.

Le président: Là-dessus, je tiens à remercier nos invités. Nous vous sommes reconnaissants de votre contribution.

Nous allons faire une petite pause pour laisser le temps à notre prochain invité de s'installer, puis nous allons poursuivre.

Merci beaucoup.

- _____ (Pause) _____
-
- (1630)

Le président: Bienvenue à la deuxième partie de notre réunion. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous effectuons une étude du train à grande vitesse au Canada.

Je tiens à informer le comité que nous avons réservé les 15 dernières minutes de la séance pour passer en revue les discussions du sous-comité à la réunion précédente. Si nous pouvions faire preuve de concision dans nos questions, tout devrait bien aller.

Nous avons maintenant avec nous M. Michael Roschlau, président et directeur général de l'Association canadienne du transport urbain.

Je vous souhaite la bienvenue. Je sais que vous connaissez la chanson, alors allez-y.

M. Michael Roschlau (président et directeur général, Association canadienne du transport urbain): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie de me donner l'occasion aujourd'hui de prendre part à la discussion sur ce dossier complexe qu'est le train à grande vitesse au Canada. Je dis complexe, parce que pour assurer la réussite d'un tel train au Canada, il faut tenir compte de plusieurs facteurs.

D'abord, pour qu'un train à grande vitesse soit efficace et transforme vraiment le Canada, il doit absolument être complémentaire au transport collectif. En d'autres mots, il doit être intégré aux systèmes de transport en commun locaux et régionaux partout au pays. Le transport interurbain implique que les systèmes de transport public au départ et à l'arrivée soient viables.

[Français]

Le TGV en France,

[Traduction]

Le ICE en Allemagne et le AVE en Espagne fonctionnent parce qu'ils permettent aux habitants des quartiers périphériques d'avoir accès directement aux systèmes de transport en commun de renommée internationale des villes de France, d'Allemagne et d'Espagne. C'est la même chose au Japon et en Corée du Sud. Les trains à grande vitesse sans correspondance avec les systèmes de transport collectif ne mènent nulle part. La France, l'Allemagne et l'Espagne ont tous investi massivement dans le transport en commun bien avant d'envisager la création d'un train à grande vitesse.

Ensuite, je tiens à mettre en lumière la question de la rentabilité de l'investissement. Voici une question qui revient souvent: quelle importance relative accorder à nos investissements dans le réseau de transport public de l'avenir?

Il faut allouer les ressources de façon optimale afin que nos systèmes de transport répondent aux besoins de tous les Canadiens. Le président Obama, aux États-Unis, a intensifié le débat et suscité l'enthousiasme à propos des trains à grande vitesse en Amérique du Nord. C'est un pas dans la bonne direction, mais qui doit s'accompagner d'un bémol.

De nombreux députés et décideurs seront stupéfaits d'apprendre que le gouvernement fédéral des États-Unis fournit près de 10 milliards de dollars en investissement direct consacré au transport en commun chaque année. Il s'agit de financement durable à long terme. Le Canada doit étudier ce modèle avant d'investir de façon isolée et dans un train à grande vitesse.

Les Canadiens continuent d'opter pour le transport collectif comme jamais auparavant. L'année dernière, le taux d'utilisation des transports en commun au Canada a dépassé tous les records pour la sixième année consécutive, pour s'établir à 1,82 milliard de déplacements dans l'ensemble du pays. Cela signifie qu'en moyenne, chaque femme, homme et enfant canadiens emploient le transport en commun 60 fois par année, soit plus d'une fois par semaine.

- (1635)

[Français]

L'augmentation du recours au transport collectif souligne la tendance croissante à utiliser ce service. Si nous voulons maintenir cette tendance et inciter encore plus de gens à l'adopter, il faut faire des investissements prévisibles et à long terme pour améliorer les services.

[Traduction]

Nos systèmes de transport collectif continuent de servir plus d'utilisateurs que jamais, et par surcroît, leur infrastructure vieillissante doit être remise en état et remplacée. Le plus récent rapport sur les besoins en infrastructure de transport en commun au Canada a estimé l'investissement total nécessaire sur cinq ans pour la période de 2008 à 2012 à 40 milliards de dollars, ce qui comprend le renouvellement et l'expansion du réseau.

[Français]

Le transport collectif ne devrait pas être en concurrence directe avec un train à grande vitesse, mais plutôt un partenaire potentiel.

[Traduction]

Mesdames et messieurs, le transport collectif ne devrait pas être en concurrence directe avec un train à grande vitesse, mais plutôt un partenaire potentiel. Toutefois, la question qui se pose aux décideurs est très claire: quel investissement aura des répercussions sur le plus grand nombre de Canadiens et stimulera davantage notre économie? Qu'est-ce qui sera le moteur de nos économies urbaines: le financement d'un train à grande vitesse interurbain ou l'investissement dans un système de transport public local et régional?

Finalement, nous devons tenir compte des avantages d'un train à grande vitesse pour les Canadiens et le pays. Combien de Canadiens bénéficieront directement d'un système de train à grande vitesse?

Le transport en commun a des répercussions sur la vie de tous les Canadiens, et vos électeurs, et ce de bien des façons. Les jeunes couples prennent l'autobus ou le train pour aller travailler tous les jours. Les familles dépendent du réseau de transport en commun pour avoir accès aux soins de santé. Les étudiants, qui sont les futurs dirigeants de notre pays, prennent l'autobus pour aller à l'école. Ce sont là des exemples de Canadiens qui dépendent du transport collectif pour se déplacer quotidiennement. En fait, nous devons relever les défis économiques, sociaux et environnementaux de notre pays.

Comparons cela aux objectifs d'un train à grande vitesse, qui, principalement, faciliterait le transport interurbain dans quelques corridors clés, ce qui n'est pas une préoccupation quotidienne pour la plupart des gens.

Si nos ressources étaient illimitées, un système de train à grande vitesse et un réseau efficace et efficient de transport en commun bénéficieraient grandement à notre pays. Toutefois, étant donné nos ressources limitées, nous devons tout d'abord veiller à répondre aux besoins immédiats et futurs des Canadiens en matière de déplacement. Pour construire un pays meilleur, il nous faut une vision audacieuse qui assure une distribution juste et équitable des ressources en matière d'infrastructure de transport en commun.

Des investissements bien ciblés dans le transport collectif feront une vraie différence, et ils seront nécessaires si nous voulons que les réseaux répondent à la demande et aux attentes des Canadiens et des Canadiennes. Ces investissements représentent un véritable avantage pour l'environnement, pour l'économie et pour la qualité de vie.

Mesdames et messieurs, je vous remercie énormément. Il me fera plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Kennedy.

[Français]

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Merci de votre témoignage.

J'ai des questions peut-être un peu différentes. Quelle synergie peut-il y avoir entre les deux systèmes? Je pense que des grands changements d'attitude sont possibles envers le système de transport. Je crois que le fait d'avoir les mêmes moyens de transport entre les villes et à l'intérieur des villes peut s'avérer efficace, si on convainc les usagers que c'est le moyen le plus efficace pour se déplacer.

[Traduction]

Je comprends que les ressources soient limitées, mais j'aimerais que vous nous en parliez un peu plus. Un train à grande vitesse, c'est un peu la conviction que l'on changera la façon de se déplacer. Or, en me basant sur la collectivité que je connais, je peux dire que cette vision doit aussi s'appliquer au transport local.

Je me demande tout simplement si des études ont été effectuées. Par le passé — puisque cette idée n'est pas nouvelle — certains de vos membres ont-ils tenu des discussions avec les promoteurs de cette initiative pour essayer d'en tirer des avantages mutuels? Je suis convaincu que vos membres surveillent de près leurs dépenses actuelles étant donné les rénovations, le renouvellement.

J'imagine que l'ACTU a une vision d'avenir pour le pays, qu'elle mette l'accent sur l'écologie, l'efficacité du transport des biens et services ou les gens. Pourriez-vous donc nous parler de certaines de ces synergies? Nous nous attendions à ce que vous exprimiez une préférence, et nous prenons bonne note de votre mise en garde, mais je me demande si on comprend bien ces synergies. Voilà ce que j'essaie de déterminer.

• (1640)

[Français]

M. Michael Roschlau: Vous posez d'excellentes questions. Merci.

[Traduction]

Nous venons de terminer neuf mois de travail à l'élaboration d'une vision pour l'avenir, à tenter de déterminer à quoi ressembleront les collectivités canadiennes dans 30 ans et de voir comment le transport public, surtout dans les collectivités locales et les régions, peut répondre au mieux aux besoins.

Nous avons appris que la population vieillissait. Nous avons appris que les Canadiens s'installaient de plus en plus dans les villes. Nous avons appris qu'il était difficile d'avoir accès à de l'énergie à prix abordable et qu'il existait toutes sortes de besoins en matière de mobilité et de transport collectif. Nous avons appris que les Canadiens voulaient passer de collectivités à faible densité à des collectivités compactes, à plus haute densité et à multiples fonctions.

En définitive, voilà le point essentiel: où habiteront les Canadiens, où travailleront-ils, où iront-ils à l'école, où joueront-ils? C'est ce qui détermine nos besoins en matière de transport. Ces études sur cette vision de l'avenir montrent clairement que la grande majorité des déplacements se feront à l'échelle locale et régionale. Ils se feront au sein des collectivités où les gens habitent et à proximité de celles-ci. Ce désir de passer d'un mode de transport personnel à un mode de transport collectif, par exemple, passer d'une voiture individuelle à un autobus ou un train, sera motivé par les avantages au point de vue de l'accès des collectivités.

À mon avis, l'entrée en service du train à grande vitesse dépendra de la possibilité pour les gens d'avoir un accès facile à la gare, qu'ils utilisent l'autobus, le taxi ou le train de banlieue. Ou alors, vont-ils conduire leur voiture? Si c'est le cas, on revient au même modèle. Une fois dans leur voiture, jusqu'où ces gens se rendront-ils? Conduiront-ils jusqu'à l'aéroport, jusqu'à la gare ou jusqu'à leur destination?

Vous avez posé une question complexe et je vous ai probablement fourni une réponse complexe, mais tout est étroitement lié. Je crois que les gens veulent changer et adopter un mode de vie plus durable. Il nous incombera de fournir des systèmes intégrés d'utilisation du territoire. Les municipalités doivent déterminer comment croître et quels types de réseaux de transport mettre en place pour répondre aux besoins de leurs résidents.

M. Gerard Kennedy: Une étude sera publiée. Je pense que la décision n'a pas encore été prise. Nous ne voulons passer outre votre point principal; nous voulons le mettre en perspective. Nous devons nous doter d'une stratégie nationale de transport, c'est clair. Nous devons prendre des décisions à long terme et non pas à court terme en ce qui concerne l'infrastructure.

Je me demande si vous pourriez parler d'une question qui est reliée à tout ça, soit l'électrification. Pouvez-vous me dire rapidement où l'on en est en ce qui concerne le dialogue sur le transport régional et local? Un tel dialogue est en cours à Toronto et peut-être dans d'autres endroits. Est-ce inévitable? Il a grandement été question d'un corridor pour l'aéroport de Toronto, notamment. Les gens se demandent pourquoi on n'entre pas dans cette voie si toutes ces constructions ont lieu.

Je me demande si vous pourriez nous en parler. Je ne veux pas que vous vous empêtriez dans des explications poussées sur ce que penseront Metrolinx, la TTC ou d'autres, mais j'estime qu'il s'agit d'un élément clé en ce qui concerne l'infrastructure. Est-ce une infrastructure intelligente de l'avenir ou seulement un choix que nous devons faire? La plupart des correspondances pour les trains à grande vitesse emploient différentes technologies, dont la plupart sont très écologiques.

• (1645)

M. Michael Roschlau: À mon avis, il n'y a aucun doute que, du point de vue technique, l'électricité est la meilleure source d'énergie pour les véhicules très rapides ou pour ceux qui doivent faire de nombreux arrêts. Il s'agit de déterminer si l'électricité doit être générée à bord du véhicule ou provenir d'une source extérieure. Par exemple, les autobus hybrides génèrent leur propre électricité au moyen d'un moteur fonctionnant au diesel ou au gaz naturel et l'emmagasine dans des batteries pour pouvoir l'utiliser lorsque le véhicule freine.

Le train à grande vitesse doit recevoir son alimentation électrique par un fil, de la même façon qu'un wagon de métro puise directement son électricité d'un troisième rail, ce qui lui permet de pouvoir accélérer et décélérer d'une façon très efficace, sans créer de pollution. Il en va de même des tramways ou des trolleybus comme ceux qui circulent à Vancouver.

Toutefois, pour justifier l'investissement dans l'infrastructure, très coûteuse, il faut que le service soit très intensif. Il serait difficile de justifier l'électrification d'une ligne si le train passe toutes les demi-heures. Il est cependant logique d'électrifier une ligne où le service est très fréquent et très achalandé: l'investissement permet alors de desservir un grand nombre d'usagers. S'il s'agit d'un train de banlieue comportant un départ toutes les cinq minutes, l'électrification se justifie probablement mais s'il n'y a que cinq départs par jour, ce n'est sans doute pas le cas.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Permettez-moi de vous dire qu'au Québec, l'électricité n'est pas un problème. De plus, le Québec a payé ses installations lui-même, sans obtenir d'argent du fédéral. Ce n'est pas le cas des secteurs pétrolier et nucléaire.

Vous avez dit que ce train doit s'intégrer au système de transport collectif et le compléter. Je sais qu'il manque d'argent pour le développement du transport collectif. Vous dites que les Américains investissent 10 milliards de dollars par année dans le transport collectif. Le message que vous nous livrez, c'est qu'il faudrait

compléter le réseau de transport collectif avant de parler de train rapide. Est-ce cela?

M. Michael Roschlau: Il faut assurer un financement durable à long terme du transport collectif avant de songer à un train à grande vitesse. Sans un réseau sain, bien financé et efficace, l'avantage du train à grande vitesse ne sera pas optimisé. En France, le TGV relie Paris, Lyon et Bordeaux; en Allemagne, Francfort, Munich et Berlin; en Espagne, Barcelone, Madrid et Cordoba. Dans ces pays, il y avait déjà des réseaux bien développés de métro, de tramway et d'autobus intégrés avant la mise en place du TGV. Jusqu'à un certain point, le TGV dépend de cela autour de chaque gare, sauf si on installe une gare entre les villes et un grand parc de stationnement incitatif. Cependant, je me demande si c'est vraiment l'objectif visé.

M. Mario Laframboise: Je comprends, mais il reste que notre base de transport collectif permet de soutenir un réseau de trains rapides. Vous n'êtes pas de cet avis. Je suis d'accord avec vous qu'il faut toujours investir dans le transport collectif. Vous avez chiffré les demandes de transport collectif. À combien s'élèvent-elles?

M. Michael Roschlau: Si on regarde quelle proportion de la population canadienne est touchée par un train à grande vitesse, que ce soit entre Montréal et Toronto, entre Québec et Windsor ou entre Calgary et Edmonton, je ne connais pas les impacts que révélera une analyse coûts-avantages. C'est une question d'équilibre. Personnellement, j'aimerais bien faire les deux. Cela présente une complémentarité optimale pour inciter l'utilisation du transport collectif sur longue distance, c'est-à-dire un train entre les villes, et du transport collectif à courte distance, soit le transport local en commun. À mon avis, ce serait idéal. Espérons qu'on pourra se permettre de faire les deux.

• (1650)

M. Mario Laframboise: J'aime mieux ce message-là. Si, à moyen terme, on ne prend pas une orientation, on sera obligé d'élargir les autoroutes dans le corridor Québec-Montréal-Windsor. La population est grande, il y a du développement, de sorte que les autoroutes sont surchargées. Des décisions devront être prises. L'idéal serait que tout soit fait en même temps, mais il faut faire attention. Si on nous dit qu'il faut compléter le réseau de transport urbain collectif avant, on le fera, mais on devra élargir les autoroutes. Finalement, on va encourager les gens à prendre l'automobile pour sortir des villes et voyager. Ce n'est pas évident. Je pense qu'on est à un tournant.

Vous avez souligné ce que fait l'administration américaine. Je pense que le Canada est rendu là. Tout comme vous, j'espère qu'on pourra développer les deux réseaux. C'est d'ailleurs pourquoi une partie de notre étude vise justement à intégrer le transport collectif. On va obtenir le rapport qu'on veut. On a les mêmes orientations. Vous sembliez dire qu'il fallait terminer le transport collectif avant de songer au train rapide. Dans ce cas, le secteur automobile prendra encore de l'ampleur. Dans certains corridors, on pense même à élargir les autoroutes.

M. Michael Roschlau: Notre position est claire. Il y a une complémentarité très importante entre l'investissement dans le train à grande vitesse et le transport collectif local et régional. Si on n'a pas les moyens de réaliser les deux, le transport collectif local sera plus avantageux partout au pays, dans les collectivités de grande taille et celles de petite taille. Par exemple, il est peu probable qu'un train à grande vitesse s'arrête dans de petites villes de 20 000, 50 000 ou 100 000 habitants. C'est un peu cela, la problématique.

M. Mario Laframboise: Vous me corrigerez si je fais erreur. Vous avez peut-être eu la chance de consulter des études ou de réaliser des analyses. Quoi qu'il en soit, il est certain que plus on va décourager les gens de posséder des voitures, plus l'ensemble du transport collectif, y compris le train à grande vitesse, sera favorisé et prendra de l'essor. Présentement, les gens utilisent le réseau de transport collectif, mais ils se sentent obligés de conserver une voiture parce qu'ils ont à se déplacer entre Québec et Montréal, par exemple. De toute façon, il n'y a pas d'autre façon de se déplacer. À un moment donné, il s'agit de faire changer la tendance.

J'ai été surpris d'entendre les gens de l'association des opérateurs d'autocars nous dire qu'ils étaient prêts à se joindre à un partenariat entre les secteurs public et privé et qu'ils voulaient intégrer leur réseau de service d'autocars. Évidemment, l'objectif de tout ça est de décourager les gens de posséder des voitures. C'est déjà une bonne chose sur le plan environnemental. À un moment donné, il va falloir que le gouvernement concentre ses investissements dans le transport collectif plutôt que d'envisager de construire des routes et d'élargir des autoroutes.

M. Michael Roschlau: C'est le même choix. Pour les longues distances, il faut se demander si on investit dans les autoroutes ou dans le transport ferroviaire, et pour les courtes distances, si on investit dans les autoroutes urbaines ou le transport collectif.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Si on veut intégrer différents systèmes, par exemple celui de Toronto, pour favoriser un tel achalandage du train à grande vitesse, quels changements faudra-t-il apporter au système de transport en commun de Toronto? Je parle seulement de l'achalandage à Toronto, sans tenir compte de la destination finale du voyageur.

• (1655)

M. Michael Roschlau: Pour qu'on mette en place au Canada un réseau de train à grande vitesse, il faudrait pouvoir compter sur un système de correspondance très solide à tous les arrêts. Cela vaut aussi bien pour la Gare centrale de Montréal, pour l'Union Station à Toronto ou pour tout autre endroit qui doit être le pivot ou la plaque tournante du système dans une autre ville. Cet endroit pivot doit être très facilement accessible de la zone urbaine avoisinante. Il devrait en être ainsi pour tous les arrêts, partout où il y a une station, pour éviter d'avoir à construire d'immenses parcs ou structures de stationnement aux alentours. Il faut que tous les éléments soient bien interreliés à l'intérieur d'un réseau et du point de vue du coût du titre de transport.

M. Dennis Bevington: L'étude qu'on va réaliser permettra-t-elle de déterminer ces enjeux? À votre avis, l'étude qu'on a commandée pour actualiser les résultats d'études antérieures sur le train à grande vitesse tiendra-t-elle compte de ces exigences liées à la connectivité?

M. Michael Roschlau: Je ne suis pas en mesure de vous répondre puisque je ne connais pas très bien les paramètres de l'étude. Mais je vous prie instamment d'évaluer les avantages de l'investissement en cause pour tous les Canadiens.

M. Dennis Bevington: On avait déjà fait une étude sur le sujet. Il s'agit maintenant d'une mise à jour de cette étude. Connaissez-vous bien l'étude antérieure?

M. Michael Roschlau: J'en connais les grandes lignes, mais pas tous les détails.

M. Dennis Bevington: Les hypothèses d'achalandage qui y figurent sont-elles fondées sur un système doté d'une grande connectivité?

M. Michael Roschlau: Je l'ignore, parce que je vous avoue très franchement que la notion de transport interurbain longue distance, à laquelle correspond le train à grande vitesse, déborde notre mandat d'association de transport urbain et régional.

M. Dennis Bevington: Si vous n'êtes pas au courant, c'est probablement parce que cela n'a pas été fait.

M. Michael Roschlau: C'est possible.

M. Dennis Bevington: Je pense que notre comité devra de toute évidence tenir compte de ce facteur si et quand il sera appelé à prendre connaissance d'une nouvelle étude.

M. Michael Roschlau: Ce que je peux vous dire à ce sujet c'est qu'autant que je me souviens, l'Association canadienne du transport urbain n'a pas été consultée pendant ces études antérieures.

M. Dennis Bevington: Très bien. Y a-t-il d'autres études faites ailleurs dans le monde ou d'autres exemples que vous aimeriez mentionner?

M. Michael Roschlau: Le phénomène des trains à grande vitesse a commencé au Japon il y a fort longtemps pour ensuite se développer en Europe, en France tout d'abord, puis en Allemagne, en Espagne et à présent en Italie; ces trains peuvent relier des villes de Belgique et du Royaume-Uni en passant sous la Manche. La Corée est en voie de mettre au point un train de ce genre. C'est un sujet dont on discute dans beaucoup de pays puisqu'il s'agit d'une excellente façon de rassembler les gens très vite.

Les auteurs de l'étude doivent bien définir leurs objectifs avant de privilégier une option de transport; ils doivent également cerner les résultats souhaités au chapitre des distances parcourues par les voyageurs, des distances qu'ils doivent parcourir ou qu'on les inciterait à parcourir. Du point de vue écologique, il y a un équilibre à trouver entre, d'une part, favoriser de nombreux déplacements au moyen d'un mode de transport électrique soutenable, mais sur de longues distances, et, d'autre part, le fait d'éliminer la nécessité de tous ces déplacements en favorisant la proximité de différents milieux de vie. Autrement dit, peu importe dans quoi on décidera d'investir, il y a des avantages et des inconvénients.

• (1700)

M. Dennis Bevington: J'ai pris le train à grande vitesse au Japon et j'ai trouvé l'expérience remarquable. Je devais me rendre à un endroit à une heure précise; au Japon, il y a des départs toutes les trois minutes sur les lignes à grande vitesse. C'est un véritable tour de force sur le plan du génie que d'avoir construit des trains capables de rouler à une vitesse aussi vertigineuse.

C'est très impressionnant, mais le réseau ferroviaire japonais semblait manquer de connectivité. Cela m'a peut-être échappé, mais certains des aéroports étaient remarquables sur ce plan, notamment l'aéroport Schiphol, qui est une véritable plaque tournante où tout se rejoint.

Le connaissez-vous?

M. Michael Roschlau: Oui, mais je ne crois pas que le train à grande vitesse soit relié à cet aéroport. Je crois qu'il fait le lien entre la gare centrale d'Amsterdam et les villes de Bruxelles et Paris.

M. Dennis Bevington: Mais il y a une très bonne correspondance. Le métro relie...

M. Michael Roschlau: Absolument. Il est très bien relié au réseau ferroviaire local et régional ainsi qu'aux réseaux des autobus et métros des Pays-Bas.

M. Dennis Bevington: Que pensez-vous de la liaison qu'on envisage à Toronto entre l'aéroport et Union Station?

M. Michael Roschlau: Il ne fait aucun doute que nos aéroports ne sont pas assez bien reliés aux collectivités dans lesquelles ils se trouvent. Ailleurs dans le monde, de grandes villes ont mis en place des liaisons ferroviaires avec leurs villes, ce qui permet aux voyageurs d'aller au centre-ville ou ailleurs. On peut même regarder ce qui se passe aux États-Unis, par exemple à Chicago, à Washington, à Philadelphie ou à Atlanta. Nous n'avons pas atteint ce niveau de développement. Toutefois, dans deux mois, Vancouver sera dotée d'une liaison entre l'aéroport et le réseau ferroviaire. Ce sera une première au Canada.

Je crois que de telles liaisons sont très importantes, qu'elles prennent la forme d'un train ordinaire, d'un train léger ou d'une excellente correspondance par autobus comme ce qui existe à Ottawa, grâce au transitway. Chaque fois que je viens ici, je prends l'autobus 97 qui m'amène au centre-ville en 20 minutes.

Une voix: Pour deux dollars.

M. Michael Roschlau: En effet, pour deux dollars.

Des aéroports comme ceux de Toronto et de Montréal n'ont pas la connectivité qu'ils devraient avoir.

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown: Je contesterais le coût d'un billet d'autobus pour prendre l'autobus 97. Si on achète à l'unité, le billet coûte 3 \$, n'est-ce pas?

M. Dennis Bevington: C'est 2 \$ si vous l'achetez au kiosque d'information de l'aéroport.

Mme Lois Brown: J'ai acheté le mien dans l'autobus. J'admets mon erreur. Je l'achèterai au kiosque d'information dorénavant. Je prends l'autobus pour me rendre au centre-ville lorsque je suis à l'aéroport.

M. Michael Roschlau: C'est un bon prix, c'est certain.

Mme Lois Brown: Absolument, et je milite pour le transport public, monsieur Roschlau, alors merci.

D'abord je voulais vous remercier de continuer à nous envoyer vos brochures et vos magazines. Je les apprécie beaucoup, surtout pour cette étude. Ces documents sont très utiles. En ce qui concerne votre magazine, il y a environ un mois, on y a abordé en détail ce que Toronto avait l'intention de faire. Je suis certaine que mes collègues en ont plus qu'assez de m'entendre dire cela, mais je viens de la région de York et Newmarket—Aurora se trouve dans ma circonscription. Ce qui se passe dans la région de York m'inquiète beaucoup.

Nous avons manifestement connu des problèmes croissants liés au transport en commun. Notre gouvernement a alloué des sommes considérables à Toronto pour l'amélioration de son réseau de transport en commun. La région de York est en partie touchée avec le métro qui se rendra à Vaughan et son prolongement possible jusqu'à Richmond Hill. Nos investissements dans le système Viva profiteront grandement à la région de York.

J'ai lu dans votre magazine que la ville de Toronto a l'intention de créer une ligne de train léger au nord le long de Jane Street et une autre le long de Don Mills. J'ignore jusqu'où au nord elles se rendront parce qu'on ne peut voir que des flèches dans le document.

J'ai quelques questions pour vous.

Vos études ont-elles indiqué à quel moment il serait approprié qu'une région entame les discussions sur le métro? Prenons ce qui s'est passé à Toronto. Lorsque la population de la ville a atteint un million, on a créé une ligne de métro. Ils avaient déjà commencé la construction du métro à ce moment-là. La région de York compte maintenant un million de personnes. Même si le métro est prolongé au nord, nous sommes déjà en retard. Avez-vous un seuil à proposer?

De plus, pourriez-vous nous parler des correspondances dans la région de Toronto? Manifestement, Durham, Peel et York seront touchées par l'établissement de correspondances. Vous devez savoir que je militerai pour la création d'un train à grande vitesse dans la région de York.

Une voix: Bravo!

Mme Lois Brown: Si nous empruntons cette voie, je pense que les corridors allant à Union Station seront intégrés dans ce qui se passe là-bas maintenant et nous pourrions utiliser le corridor de la 407 ou les installations électriques pour le train à grande vitesse. Je propose qu'il passe par la partie nord de Markham. De là, il pourrait se rendre à l'aéroport. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

J'aimerais aussi dire d'emblée que notre gouvernement reconnaît qu'il est responsable d'investir dans le transport public tout en invitant les gens à utiliser ces investissements en leur accordant des crédits d'impôt lorsqu'ils utilisent le transport public. Le gouvernement essaie d'attaquer le problème sur deux fronts, non seulement en investissant, mais en instaurant des incitatifs pour que les gens utilisent le transport public.

Je me demande si vous pourriez nous parler de l'établissement de correspondances dans la région de York, mais aussi dans la région du Grand Toronto.

• (1705)

M. Michael Roschlau: Je suis très impressionné par votre bonne compréhension des problèmes.

Mme Lois Brown: Merci.

M. Michael Roschlau: C'est très juste, j'apprécie beaucoup l'engagement du gouvernement.

Votre question concernant un seuil de population pour le métro est intéressante. Je pense que l'important, c'est moins la population totale que la façon dont la collectivité est conçue. Une région peut compter un million d'habitants répartis de façon uniforme et elle n'aura jamais besoin d'un métro, mais le million d'habitants peut être concentré sur un corridor, comme la rue Yonge à Toronto, et cela justifierait deux lignes de métro. En définitive, tout dépend de la répartition et de la concentration de la population.

Cela me ramène à toute la question de la coordination des plans de développement et de la croissance d'une ville en fonction des investissements en transport qui y sont faits. Si le plan comporte l'aménagement de districts résidentiels, commerciaux et industriels à densité uniformément faible ou moyenne, il faut investir dans un réseau routier très étendu, avec des stationnements desservant des échangeurs locaux et régionaux à haute vitesse sur les autoroutes.

Si l'on construit des quartiers à vocation mixte et à densité moyenne à forte le long de corridors qui peuvent justifier l'aménagement d'un train léger ou d'un métro, avec une diminution de la densité à la périphérie, on peut mettre en place ce genre d'infrastructure. Voilà les questions qu'il faut se poser. À quel avenir aspirons-nous? Comment souhaitons-nous voir les villes se développer? Est-ce que nous souhaitons des collectivités à plus faible densité qui vont dépendre de l'automobile, ou est-ce qu'on préfère réunir ces millions de personnes autour de réseaux de transport en commun considérablement plus efficaces?

Mme Lois Brown: Newmarket fait partie des villes destinées à croître selon la législation de M. McGuinty. Une mesure législative déposée il y a trois ans désigne certaines conurbations ontariennes qui doivent se développer et où la population doit s'intensifier. Aurora, située à la limite sud de ma circonscription, est moins visée par l'intensification de la population, parce que dans son secteur sud, elle est traversée par la moraine d'Oak Ridges, une zone fortement rurale appartenant à un propriétaire unique.

En revanche, Newmarket va subir les effets de la loi. Néanmoins, comme le trafic s'écoule normalement vers le sud et vers Toronto, où les gens se rendent pour leurs achats et leur travail, Aurora va subir les effets de l'écoulement de ce trafic.

Alors, je vous demande une fois de plus comment il faut planifier le développement à l'avenir. Nous savons qu'il faut s'attendre à une intensification de la population, que Newmarket s'est déjà dotée de son plan d'urbanisation et qu'une grande partie de la population devra emprunter les corridors de la rue Yonge et de Davis Drive? Est-ce que les études sur l'aménagement de Toronto couvrent une superficie aussi vaste? Est-ce que ces secteurs sont pris en compte dans vos études et dans les recommandations que vous faites aux municipalités?

M. Michael Roschlau: Je pense que les perspectives de la province pour le Golden Horseshoe, qui comporte l'intégration des différents leviers politiques, qu'il s'agisse d'aménagement du territoire, de la Loi sur les municipalités ou de mesures prévoyant du développement urbain, comportent une coordination parfaitement intégrée de tous les centres de croissance avec les moyens de transport qui doivent les relier entre eux. À l'échelle mondiale, je dois dire que l'Ontario se démarque en tant que modèle au niveau de la planification des transports, de l'aménagement du territoire, des incitatifs offerts aux autorités municipales et des leviers permettant d'envisager une meilleure durabilité à l'avenir.

Pour la région d'York, c'est une évolution progressive pour passer d'un environnement axé sur l'automobile à un réseau de transport comportant un service amélioré d'autobus, des autobus rapides avec Viva, qui emprunteront des artères et des voies réservées, et auxquels on ajoutera un service ferroviaire lorsque la demande le justifiera. Et ceci concerne essentiellement la circulation est-ouest. Les axes nord-sud sont différents, car ils doivent se rendre sans engorgement jusqu'à Toronto, et c'est pourquoi le prolongement du métro est parfaitement concevable; c'est également pour cela que les GO trains fonctionnent de cette façon et que les lignes de train léger sur Jane Street et Don Mills, qui ont été proposées par la ville de Toronto, devraient se rendre un jour au nord de l'avenue Steeles.

• (1710)

Mme Lois Brown: Il est donc question que le train rapide se rende jusqu'à la région de York.

M. Michael Roschlau: Absolument.

Mme Lois Brown: Merci.

Le président: Il reste environ une minute. J'accorde une minute à chacun d'entre vous pour une dernière question.

Monsieur Pacetti.

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.): Je serai bref; vous avez donné de vagues indications, mais pouvez-vous nous donner des exemples précis au Canada où il y aurait des correspondances directes entre les réseaux de transport en commun et le train à grande vitesse?

On parle toujours du corridor Québec-Windsor. Tous les gouvernements provinciaux et fédéraux en font l'annonce. Quelles en seront les conséquences pour les transports en commun?

Je pense qu'à l'heure actuelle, les deux s'excluent mutuellement, mais vous semblez considérer qu'il faut les planifier conjointement. Je suis convaincu qu'il faut investir dès maintenant dans le train à grande vitesse. Le problème des transports en commun est différent. Les deux secteurs s'excluent mutuellement, mais en définitive, ils devront effectivement fonctionner conjointement. Mais je pense qu'il faut lancer le projet du train à grande vitesse. N'est-ce pas aussi votre avis?

M. Michael Roschlau: Dans notre secteur d'activité, on raconte la blague suivante: si on continue à pousser le CTrain vers le nord et le train léger d'Edmonton vers le sud, ils finiront pas se rencontrer à Red Deer.

C'est une blague.

Une voix: Mais c'est vrai.

M. Brian Jean: Le train ne se rend même pas jusqu'à Fort McMurray; alors, pourquoi commencer maintenant?

M. Michael Roschlau: On pourrait dire la même chose du GO train qui pourrait s'étendre vers l'est à partir de Toronto, tandis que ceux de l'AMT s'étendraient vers l'ouest à partir de Montréal.

Mais trêve de plaisanterie; en définitive, la Union Station à Toronto et la Gare centrale à Montréal pourraient servir de plaques tournantes pour le train à grande vitesse, le métro, les trains de banlieue et tous les moyens de transport qui relient ces deux régions. Les autres gares, qu'il s'agisse d'Ottawa, de Windsor, de Québec, d'Edmonton ou de Calgary, conviennent beaucoup moins bien à une fonction de plaque tournante dans les transports.

M. Massimo Pacetti: Pour vous, c'est à Montréal et Toronto qu'il faut accorder la priorité.

M. Michael Roschlau: Je pense que ce sont les deux villes qui, déjà à l'heure actuelle, font le plus fonction de plaques tournantes en matière de transport.

Le président: Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Ma question est simple. Je crois que vous avez eu une réunion qui portait sur les besoins spécifiques de l'AMT. Un peu plus tôt, on a parlé de Toronto. Quels sont les besoins de l'AMT en ce qui a trait au transport urbain et collectif de Montréal?

M. Michael Roschlau: À ma connaissance, l'AMT doit avoir les moyens de mettre en place un vrai réseau intégré de transport collectif qui réponde aux besoins des Montréalais et des résidents de la région du Grand Montréal. Cela veut dire que le transport en commun de l'île de Montréal, par autobus et par métro, celui de Laval, de Longueuil, de la couronne nord et de la couronne sud seront intégrés.

Il faut pouvoir intégrer les tarifs et les horaires des différents CIT, qui présentement s'occupent du service local des trains de banlieue. Cela signifie que les autobus arrivent à l'heure où le train part. Il faut un réseau qui réponde aux besoins de la population, au lieu de douze réseaux séparés. L'AMT est là pour assurer cette intégration intermunicipale. Pour cela, il faut les moyens financiers et les moyens de faire cette planification.

• (1715)

M. Roger Gaudet: Si je vous comprends bien, si le réseau était complété — une étude du train à grande vitesse est déjà commandée par Montréal et Toronto —, ce serait un avantage pour le train à grande vitesse, puisque ça passerait au même endroit.

M. Michael Roschlau: Pour qu'un train à grande vitesse soit efficace et rentable, il ne peut pas s'arrêter souvent. Si on roule à 200, 300 ou 400 km à l'heure, on ne peut pas s'arrêter partout. On s'arrête seulement aux endroits où il y a une grande demande. Il y aurait probablement un arrêt et une gare par ville.

M. Roger Gaudet: C'est bien.

Quelle est, d'après-vous, la population nécessaire pour qu'un train à grande vitesse s'arrête? Est-ce 100 000, 200 000, 300 000 habitants?

M. Michael Roschlau: Ce n'est pas vraiment mon domaine, mais, si on regarde ailleurs — en France, en Allemagne ou en Espagne par exemple —, il est rare qu'il y ait un arrêt si la population qui peut avoir accès à la gare de façon efficace n'est pas d'au moins 200 000 ou 300 000 habitants.

M. Roger Gaudet: C'est bien, je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous pouvez poser la dernière question.

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

Vous nous avez dit ici même aujourd'hui qu'il faut mener parallèlement l'étude du train à grande vitesse et des transports en commun. L'un de nos quatre témoins nous a parlé du coût estimatif d'un engagement à long terme envers le train à grande vitesse, qui pourrait aller de 20 à 50 milliards de dollars. Quel investissement total faudrait-il envisager pour assurer l'indispensable connectivité dans les transports en commun?

M. Michael Roschlau: Je reviens aux niveaux d'accessibilité et de mobilité dont ont besoin les Canadiens qui vivent dans des villes de plus de 10 000 habitants. Nous estimons qu'il faut pour cela environ 40 milliards de dollars sur cinq ans. Il faut donc envisager 8 milliards de dollars par année sous forme d'expansion pour suivre le rythme de la croissance et pour remplacer les biens existants devenus désuets.

C'est environ 8 milliards de dollars par an, qui seront évidemment répartis entre les différentes autorités concernées.

Le président: Merci beaucoup de votre présence parmi nous aujourd'hui et de l'information dont vous nous avez fait part.

Nous allons faire une pause d'une minute. Je vais demander qu'on évacue la salle, car nous devons parler à huis clos des travaux du comité. On pourra ensuite lever la séance.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.