



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 042 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 février 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 2 février 2017

•(1210)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Silence, je vous prie. Nous reprenons la séance.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous entamons maintenant une étude sur l'infrastructure et les collectivités intelligentes. Nous recevons plusieurs témoins aujourd'hui, dont Charles Berndt, superviseur, Technologies de réseau intelligent, d'Hydro Ottawa. Gary Andrishak, directeur chez IBI Group, témoignera pour sa part par vidéoconférence. Merci beaucoup de vous joindre à nous, Gary.

Nous entendrons également Shawn Slack, directeur de la technologie informatique et dirigeant principal de l'information à la Ville de Mississauga.

Bienvenue à tous.

Nous allons céder à la parole aux témoins. Monsieur Slack, peut-être pourriez-vous prendre la parole en premier. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre exposé.

M. Shawn Slack (directeur de la technologie informatique et dirigeant principal de l'information, City of Mississauga): Bonjour à tous et merci.

Je témoigne aujourd'hui devant le Comité pour vous faire part du point de vue municipal sur les villes intelligentes et, je l'espère, vous fournir de l'information qui pourrait contribuer à élaborer un programme national et à renforcer la réputation du Canada à titre de chef de file des technologies de ville intelligente.

Je vais vous présenter un bref diaporama aujourd'hui afin de vous exposer certaines mesures qui peuvent être prises et vous expliquer vers quoi les villes du pays devraient s'orienter.

Le concept de ville intelligente découle notamment des attentes. La population s'attend à être connectée partout. Au Celebration Square, à Mississauga, 23 000 personnes utilisent le service Wi-Fi gratuit chaque mois. C'est un service auquel la population s'attend.

Les travailleurs s'attendent à la connectivité. Peu importe où l'on va, que ce soit à l'aéroport ou dans un café, on constate que la population s'attend à bénéficier de la connectivité.

Une ville moderne dépend donc de la connectivité. Tous nos services sont connectés. Qu'il s'agisse d'un centre avancé de gestion de la circulation ou d'une salle de contrôle des transports en commun, tout est connecté. Nous avons besoin de ce genre de technologie pour améliorer le service à la clientèle et pour fournir plus efficacement des services.

Les villes intelligentes doivent élaborer des plans. Cette photo des Jeux d'été de l'Ontario montre les terrains de volleyball qui ont été construits, et le service Wi-Fi figurait parmi les exigences obligatoires pour permettre de communiquer de l'information sur les parties en temps réel.

Un des défis vient du fait que c'est le consommateur qui fixe le rythme auquel la technologie évolue et qu'il est difficile pour les villes de s'adapter pour combler ses attentes dans le cadre de la prestation des services municipaux.

L'autre défi, c'est que tout est connecté. Comme nous le constatons lors de l'achat d'autobus ou de camions de pompiers, tous les services mis en oeuvre sont maintenant connectés, et nous devons être prêts à connecter ces véhicules pour tirer parti de cette connectivité afin de faire évoluer la ville de manière à offrir des services efficaces.

Aux quatre coins du monde, des pays prennent les devants et déterminent comment ils peuvent être concurrentiels sur la scène internationale en exploitant les technologies de ville intelligente. L'industrie se redéfinit elle aussi. J'ai également travaillé avec le Comité consultatif des technologies de l'information, et les représentants du secteur des technologies affirment que l'Internet des objets et le concept de ville intelligente définissent vraiment ce secteur.

Je pense que c'est au chapitre de l'innovation et des partenariats que les technologies de ville intelligente offrent les plus grandes occasions. C'est par la collaboration que nous ferons progresser les villes intelligentes, en travaillant avec le secteur de l'éducation postsecondaire, l'industrie de la technologie et divers organismes publics afin de définir la ville intelligente et les nouveaux services.

À titre d'exemple, Mississauga et la région de Peel sont parcourues par un réseau privé de fibre optique de plus de 45 000 kilomètres, mais ce dernier ne connecte pas seulement un organisme. Nous avons noué des partenariats et nous travaillons ensemble. Les organismes utilisent maintenant ce réseau privé pour offrir des services. La collaboration rend les choses rentables et rapides, et constitue vraiment le fondement de la ville intelligente.

Un des défis que l'on rencontre sur le plan de la mise en oeuvre des technologies de ville intelligente, c'est qu'il faut améliorer les services. Ce n'est pas parce qu'on se connecte que les résultats seront nécessairement ce qu'ils devraient être. Quand on connecte un service, qu'il s'agisse du système avancé de gestion de la circulation, du service rapide par bus ou du système léger sur rail, il faut déterminer à quel endroit la connectivité et l'intégration au sein des organismes peuvent améliorer le service.

Quelle forme ces technologies prennent-elles dans les rues? Il y a des enseignes sur poteau, des caméras et des boîtiers. Par exemple, nous avons utilisé cette enseigne sur poteau pendant la tempête de verglas. Nous avons également délimité des aires de quarantaine pour le longicorne asiatique. Nous avons pu diffuser le message rapidement grâce aux enseignes connectées.

Il faut investir dans l'avenir. Le réseau et la connectivité doivent être implantés là où les services sont utilisés. Ce ne sont là que quelques exemples de la nouvelle manière d'édifier des villes intelligentes. Il faut établir un lien et montrer comment la connectivité améliore les services, que l'on veuille offrir de l'éclairage DEL ou intelligent, transmettre l'information en temps réel à un centre de gestion de la circulation, gérer un incident en temps réel, modifier des services ou améliorer la circulation, pour ensuite coordonner le tout.

Je pense qu'un des plus grands défis, c'est que lorsqu'on construit les infrastructures, qu'il s'agisse d'un réseau de fibre optique ou d'autre chose, on planifie, collabore avec d'autres organismes et partage les coûts pour procéder bien plus rapidement.

Au final, un large éventail de services et d'organismes peuvent se partager les infrastructures et tous en profiter. Ce qui est difficile avec les villes intelligentes, c'est trouver des partenaires, déterminer les avantages et collaborer, après quoi on peut travailler bien plus efficacement. Tout est connecté: le chasse-neige, le camion de pompier, l'autobus, le système léger sur rail, le travailleur et les consommateurs.

En résumé, je pense que l'urbanisme moderne doit vraiment intégrer la ville intelligente. La technologie est devenue un facteur de premier plan dans l'édification des villes; il faut donc encourager et récompenser les partenariats et recourir à l'innovation et aux validations de principes, qui atténuent le risque. En tentant quelque chose à échelle réduite, on peut tirer des leçons, apporter des correctifs, puis entreprendre de résoudre des problèmes concrets qui touchent la population et d'améliorer les services municipaux.

Vous pourriez également procéder à une évaluation des villes intelligentes au pays. Interrogeons les villes du Canada sur les genres d'initiatives qu'elles prennent aujourd'hui pour utiliser ces informations à titre de référence et les communiquer à l'échelle du pays.

Merci.

• (1215)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Slack.

Je pense que vous représentez aussi la Fédération canadienne des municipalités aujourd'hui.

M. Shawn Slack: En effet.

The Chair: D'accord. Merci.

Vous avez la parole, monsieur Berndt.

M. Charles Berndt (superviseur, Technologie de Réseau Intelligent, Hydro Ottawa limitée): Bonjour, madame la présidente et distingués membres du Comité. Merci de me donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

J'ai quelques observations à formuler sur ce que je considère comme étant des points qui pourraient être importants pour le secteur des services publics et sur le lien qui peut exister avec les collectivités intelligentes.

L'expression « collectivité intelligente » fait venir à l'esprit les technologies de l'information, et on ne saurait trop insister sur le rôle que ces dernières jouent dans la transformation du secteur des services publics. Elles ont transformé les approches en matière de services à la clientèle dans nombre d'industries, et celle de l'électricité ne fait pas exception. Ces technologies ne permettront pas seulement de brancher les clients partout et en tout lieu; elles leur permettront de plus en plus de connecter leurs résidences, leurs appareils ménagers, leur équipement et leurs véhicules grâce à l'émergence de l'Internet des objets. Même si les services publics

continueront de gérer le réseau, les technologies de réseau intelligent et l'Internet des objets brancheront le client à la salle de contrôle, lui conférant ainsi un bien plus grand rôle dans le secteur de l'électricité.

L'Internet des objets a d'importantes implications pour cette industrie et l'avenir des collectivités intelligentes. Il en résultera probablement une grande innovation au chapitre des produits, des partenariats qui changeront la donne et une convergence des marchés, puisque les acteurs des marchés nouveaux et existants cherchent à permettre à leurs clients d'exploiter le potentiel qu'offre le réseau sur les plans de l'efficacité, de la génération de revenus, de la commodité, du contrôle et du rendement environnemental. Essentiellement, l'Internet des objets crée dans le domaine de l'énergie un nouvel écosystème numérique, auquel les services publics devront s'adapter. Il ouvre la porte aux acteurs du marché de l'énergie qui n'ont qu'une existence numérique, un scénario qui a donné lieu à des perturbations porteuses de créativité dans de nombreuses autres industries.

C'est probablement le client qui est à l'origine de ces changements. Il est peu probable que les clients qui recourent à la production et du stockage locaux et qui utilisent déjà la domotique restent passifs. Certains voudront vendre de l'énergie ou profiter d'une réduction de leur consommation quand la demande atteint un sommet, une pratique appelée « réponse à la demande ». La technologie rend cette pratique pertinente, car ces clients peuvent agir sans même y penser. En collaboration avec des intermédiaires appelés « agrégateurs », ils peuvent établir les paramètres et les oublier, puisque les agrégateurs peuvent communiquer directement avec leurs appareils. À l'instar des téléphones intelligents qui ont transformé les modèles d'affaires dans d'autres industries, les maisons et les collectivités intelligentes transformeront probablement l'industrie de l'énergie.

Le rythme du changement pourrait varier d'un segment de clientèle à l'autre. Cependant, il semble que les concepts d'énergie intelligente — comme la production décentralisée, les miniréseaux, l'infrastructure pour véhicules électriques et l'efficacité énergétique — feront de plus en plus l'objet de nouvelles subdivisions et de développement de haut niveau, particulièrement si le gouvernement adopte des normes pour l'encourager ou l'exiger. Les répercussions des changements que j'ai évoqués se feront principalement sentir chez les entreprises de distribution locale, qui sont les plus près de la clientèle. Elles verront de nouvelles possibilités s'ouvrir à elles et devront transformer la manière dont elles font des affaires. Mais surtout, un réseau de distribution d'électricité fiable et intelligent permettant l'acheminement bidirectionnel de l'électricité et doté d'un système de soutien évolué capable de traiter les transactions favorisera l'établissement de la ville intelligente.

Essentiellement, il est possible de profiter de la modernisation des infrastructures et des services de distribution d'électricité pour créer non seulement un réseau intelligent, mais aussi une ville et des collectivités intelligentes.

Le défi, bien entendu, consistera à savoir comment payer la modernisation nécessaire, particulièrement dans le secteur des services publics. À bien des endroits, le coût de l'électricité a déjà énormément augmenté et s'approche des niveaux critiques. On ne peut demander aux contribuables de couvrir entièrement les coûts de cette initiative; cependant, le fait de ne pas concrétiser les avantages des collectivités intelligentes engendrera des coûts qui pourraient avoir des conséquences plus graves à long terme. Les villes discutent déjà de la question; peut-être est-il maintenant temps d'en discuter à l'échelle nationale.

Merci beaucoup. Je répondrai à vos questions avec plaisir.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berndt.

Nous entendrons maintenant Gary Andrishak, d'IBI Group.

Merci beaucoup de vous joindre à nous.

M. Gary Andrishak (directeur, IBI Group Inc.): Merci, madame la présidente et distingués membres du Comité.

Je m'appelle Gary Andrishak et je suis directeur chez IBI Group, une entreprise d'envergure mondiale offrant des services de consultation dans les domaines du renseignement, des édifices et des infrastructures. On m'a demandé de traiter aujourd'hui de l'importance future des véhicules autonomes en milieu urbain. Voici donc mon exposé.

Chaque jour, nous sommes inondés de nouveaux articles sur l'avenir sans conducteur. Nous savons maintenant que les véhicules autonomes s'en viennent; ce n'est pas une question de « si », mais de « quand ». Pourtant, la plupart des articles portent sur deux sujets de base: la technologie, pour expliquer qui construit ces véhicules et comment ils fonctionneront; et les questions de sécurité, pour demander si ces véhicules sacrifieront leurs occupants pour sauver la vie d'autres personnes?

Les avis tendent à entrer dans deux camps: soit on considère que les véhicules sans conducteur aggraveront les problèmes causés par l'automobile privée — c'est une dystopie suburbaine —, soit on pense qu'ils permettront de résoudre ces problèmes — c'est l'utopie urbaine. Les deux camps admettent le potentiel perturbateur de cette nouvelle technologie. Il ne fait aucun doute que les véhicules sans conducteur modifieront le comportement des gens, la circulation, et le fonctionnement et l'ambiance des villes. Depuis la dernière révolution provoquée par l'avènement de l'automobile, au début du XX^e siècle, nous n'avons pas eu l'occasion de refaçonnner nos lieux de vie.

Qu'est-ce qui est le plus susceptible de se concrétiser: l'utopie ou la dystopie? La réponse ne repose pas sur le phénomène de la voiture autonome proprement dit, mais sur la manière dont il s'arrimera à la dynamique plus vaste de l'écosystème de mobilité. Si on ne considère que les voitures autonomes, il est probable qu'elles mènent effectivement à un avenir urbain plutôt sombre. Les gens pourront vivre plus loin, ce qui accentuera les effets de l'étalement urbain. La circulation empirera, non seulement parce que les temps de transport seront plus longs, mais aussi parce que les propriétaires pourront choisir de laisser leur voiture tourner en rond ou retourner à la maison inoccupée plutôt que de payer le stationnement. La congestion routière augmentera, mais cela ne semblera pas vraiment important, puisque nous serons occupés à lire, à dormir ou à jouer à des jeux vidéo dans nos véhicules. La pollution augmentera probablement, à moins que ces voitures n'utilisent des sources d'énergie renouvelable.

Il n'est toutefois pas nécessaire que les choses se passent ainsi. Les voitures autonomes n'arrivent pas seules, mais parallèlement à trois composantes de mobilité urbaine importantes: la renaissance des transports en commun, l'accroissement de la mobilité partagée et l'émergence de la technologie sur demande.

Isolément, chacune de ces composantes n'a pas le pouvoir de révolutionner notre modèle de mobilité en entier. Oui, la renaissance des transports en commun découlant des nouveaux systèmes légers sur rail peut favoriser l'aménagement groupé à usage mixte, mais ces systèmes sont chers, leur construction prend des années et ils n'ont d'incidence que sur certains quartiers dans les régions métropolitaines. Oui, la mobilité partagée sous forme de services de

covoiturage comme Lyft favorisent l'optimisation de l'espace, mais il faut assurer la coordination, la demande de la part des passagers doit être suffisante et c'est moins commode que l'automobile privée. Oui, la technologie sur demande comme Uber et des services semblables ont révolutionné l'industrie du taxi, mais ces services ne peuvent transporter autant de gens de manière aussi efficace et rentable que le transport en commun rapide.

Cela étant dit, la combinaison du potentiel perturbateur des automobiles sans conducteur et de ces trois composantes peut avoir un effet synergétique bénéfique à long terme si ces éléments fonctionnent de concert. De quoi cette approche intégrée pourrait-elle avoir l'air? Dans sa forme la plus simple, imaginez des voitures sans conducteur appartenant à chaque ménage, mais pouvant être utilisées par plusieurs; c'est la mobilité partagée. Plutôt que d'investir dans une voiture, on ne paie qu'une fraction du coût et on n'a pas besoin de conduire.

Imaginez ces voitures amenant les gens vers les stations de transport en commun rapide, puis en embarquant d'autres pour les ramener à la maison. Au lieu de devoir être stationné à chaque station une fois à destination, le véhicule effectue un autre voyage avec des passagers sans engorger les autoroutes.

Imaginez une application permettant d'obtenir un transport en temps réel, avec le prix intégré au billet de transport en commun: c'est la technologie sur demande. Plutôt que de s'interroger sur l'état de la circulation et sur le prix du billet, on a les réponses au bout des doigts.

Le résultat sera un système plus sécuritaire, plus propre, plus rapide, moins cher et plus commode, un système qui nécessitera moins d'autoroutes et de stationnements. L'espace pourra être réaffecté à d'autres fins, comme l'agriculture urbaine, le logement abordable et les aires communautaires. En d'autres mots, il s'agit du concept de vie urbaine qui conviendrait à la plupart des gens.

Mais ce scénario séduisant d'un avenir sans conducteur ne se concrétisera que si le secteur public instaure des politiques, des initiatives et des mesures incitatives adéquates. Il doit notamment moderniser les règlements sur le stationnement pour les adapter à la nouvelle réalité sans conducteur, élaborer des mesures incitatives afin de reconvertir les structures et les terrains de stationnement pour en optimiser l'usage afin d'offrir des services appuyant la communauté; adopter des stratégies pour réutiliser les stationnements de rue et les espaces de chaussée excédentaires; imposer une tarification de la congestion sur les principales autoroutes et les grandes zones de magasinage et d'emploi; appliquer une taxe progressive sur la distance parcourue par les véhicules à occupant ou à propriétaire unique; et intégrer le tarif des services sur demande du secteur privé avec celui des transports publics.

• (1220)

En conclusion, il y a un siècle, nous avons laissé la technologie perturbatrice de l'automobile privée fixer le rythme du développement sans réfléchir sérieusement aux conséquences imprévues de la saturation du réseau routier et de l'étalement suburbain. Cette fois-ci, nous devons faire mieux.

Merci.

• (1225)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Andrishak.

Nous allons maintenant laisser les membres du Comité poser des questions.

J'aimerais souligner que Marc Miller, secrétaire parlementaire auprès du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, s'est joint à nous. Félicitations pour votre nouvelle nomination. Nous vous accueillerons avec plaisir chaque fois que nous traiterons des infrastructures. Merci beaucoup.

Monsieur Rayes, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci, madame la présidente. Vous me permettez de féliciter également M. Miller.

Monsieur Miller, j'ai très hâte de vous poser des questions et d'entendre vos réponses lors de la période des questions et réponses. Je vous félicite pour votre nomination. Je remercie également les trois témoins de prendre le temps de venir nous rencontrer.

Avant de commencer, j'aimerais vous dire que, avant d'être député au palier fédéral, j'étais maire d'une municipalité de 45 000 habitants. En somme, cela ne fait pas très longtemps que j'ai quitté ce poste. Cet enjeu était déjà beaucoup d'actualité à l'Union des municipalités du Québec, dont j'étais le vice-président. Je pense que plusieurs villes s'intéressent particulièrement à cet enjeu.

Mes premières questions s'adressent à vous, monsieur Slack, mais avant de les poser, j'aimerais que vous précisiez quelque chose.

Dans l'ordre du jour que nous avons reçu, vous êtes cité comme étant le représentant de la ville de Mississauga, mais je crois que la présidente a mentionné que vous représentiez plutôt la Fédération canadienne des municipalités. Donc, êtes-vous ici à ces deux titres? J'aimerais simplement savoir quelle est la fonction que vous occupez.

[Traduction]

M. Shawn Slack: Merci de me poser la question.

Je travaille à la Ville de Mississauga, où je suis directeur et dirigeant principal de l'information. Par l'entremise des bureaux du directeur municipal et du maire, j'ai collaboré avec la FCM pour m'assurer que l'on discute sérieusement des questions qui se posent à l'échelle municipale au Canada.

Je collabore également avec les dirigeants principaux de l'information de toutes les grandes villes du pays, dont Ottawa. Nous échangeons sur les défis et les occasions, et nous travaillons en partenariat, notamment avec Calgary, Surrey et Edmonton. Nous collaborons et travaillons ensemble à des projets.

[Français]

M. Alain Rayes: Je vous remercie de cette précision.

J'ai été heureux que vous ayez dit au début que la population s'attend en 2017 — en fait, c'est depuis déjà un certain temps — à avoir accès à Internet, et ce, non seulement à la maison, mais partout, que ce soit dans les lieux publics, dans les centre-villes, dans les parcs et dans les différentes infrastructures sportives et culturelles.

Maintenant, lorsqu'on achète quelque chose, il n'y a plus de guide en format papier qui est inclus. On va chercher l'information sur Internet, quel que soit l'endroit où l'on est. Une ville moderne se doit d'être actuelle et de répondre à ce besoin non seulement pour des raisons d'efficacité, mais aussi de commodité et d'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

Vous travaillez pour une grande ville. De mon côté, j'ai des préoccupations qui concernent davantage les plus petites municipalités et les municipalités de taille moyenne. La ville de Montréal, au Québec, se dit être une ville intelligente, à l'avant-garde et ainsi de

suite. Cependant, avant même de penser à la ville intelligente, il faut tenir compte du fait qu'il y a des centaines de communautés, non seulement au Québec mais partout au Canada, qui n'ont même pas encore accès à un certain niveau de fiabilité et de vitesse Internet.

La Fédération canadienne des municipalités ne regroupe pas seulement les grandes villes. Est-ce que ces préoccupations font partie des travaux actuels de la Fédération?

[Traduction]

M. Shawn Slack: C'est une excellente question. La réponse, c'est que la connectivité est fondamentale. Sans cela, on ne peut pas bâtir une ville intelligente. On a besoin d'une connectivité non seulement pour les services municipaux, mais aussi pour l'ensemble des résidents.

Je crois que l'Autorité canadienne pour les enregistrements Internet mène actuellement un projet pour tester la connectivité et le rendement. On constate que dans les grandes villes, la situation est généralement équitable, toutefois, lorsqu'on parle des régions rurales, cela devient problématique. On ne peut pas construire des infrastructures dans les collectivités rurales ou plus petites en s'appuyant uniquement sur leurs recettes fiscales.

C'est pourquoi il est essentiel d'établir des partenariats public-privé et de mettre en place des programmes à l'échelle fédérale, municipale ou provinciale, pour s'assurer que la connectivité à large bande est accessible à tous les Canadiens partout au pays. Je conviens que c'est un grand défi.

• (1230)

[Français]

M. Alain Rayes: Je ne vous demanderai pas si vous considérez qu'un montant de 500 millions de dollars étalé sur un certain nombre d'années serait suffisant pour connecter l'ensemble du Canada. Je pense qu'on connaît tous la réponse à cette question.

En ce qui vous concerne, dans la ville de Mississauga, quels sont les projets que vous avez réalisés, et ce, particulièrement avec l'aide du gouvernement fédéral? Avez-vous eu accès à des programmes particuliers et, si oui, pourriez-vous m'en mentionner un ou deux où le gouvernement fédéral a pu vous aider dans tout le développement de la ville intelligente qu'est Mississauga aujourd'hui?

[Traduction]

M. Shawn Slack: Absolument. Par exemple, nous essayons d'avoir des projets prêts à être mis en oeuvre. Nous avons présenté plusieurs demandes dans le cadre de Canada 150. Il y a certains projets qui ont été approuvés, mais dont je ne peux parler aujourd'hui car on en fera l'annonce en temps et lieu, comme l'accès au Wi-Fi dans les parcs, qui vise deux objectifs. Il y a déjà quelques parcs qui ont un accès au Wi-Fi, mais nous allons l'offrir dans une dizaine d'autres. En 2017, nous allons offrir un accès Internet à large bande dans les parcs pour que non seulement les gens puissent l'utiliser, mais aussi pour mesurer la participation dans les parcs. On sait qu'une participation élevée entraînera une usure plus rapide des infrastructures et nécessitera une collecte des ordures plus fréquente, par exemple.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci beaucoup.

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Rayes; votre temps est écoulé.

Monsieur Hardie, la parole est à vous.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vais commencer en vous parlant de la région d'où je viens, c'est-à-dire le Grand Vancouver. Malgré les choses merveilleuses que nous apporte la technologie et certains problèmes liés à la protection de la vie privée qui se posent, j'estime qu'on doit se tourner vers les technologies intelligentes pour compenser certaines décisions qui n'ont pas nécessairement été prises dans le bon sens dans le passé. Je vais demander à M. Andrishak de réfléchir à cela, étant lui-même un résident du Grand Vancouver.

En ce qui nous concerne, le concept de ville intelligente a vu le jour vers la fin des années 1960 avec la décision de ne pas aménager d'autoroutes à Vancouver. Cette décision était fondée sur la vision d'une région où il fait bon vivre. Quelle forme cela a-t-il pris? On a consulté les gens, puis plusieurs bonnes choses ont résulté de ces discussions. Mentionnons tout d'abord le concept du centre-ville, où les gens n'ont pas besoin de parcourir de grandes distances pour se distraire, effectuer leurs achats, obtenir des services ou même aller travailler. Ensuite, il y a le fait que les gens comptent davantage sur les services de transport commun pour se déplacer.

C'est donc la combinaison d'une vision et d'une planification de l'aménagement du territoire, et évidemment du respect de ce plan, qui a mené à des décisions qui ont permis d'améliorer la région — par exemple, qui ont donné lieu à un important investissement dans le transport en commun. Je suis d'avis que bon nombre des éléments propres aux villes intelligentes dont il est souvent question servent à compenser ce qui n'a pas été fait par le passé. Nous faisons de notre mieux pour minimiser la nécessité de nous déplacer et ainsi réduire la nécessité d'aménager des routes et de posséder une voiture.

Monsieur Andrishak, puisque vous participez plus activement aux affaires du Grand Vancouver, pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Gary Andrishak: Certainement, et j'apprécie lorsque vous dites qu'on favorise la mobilité en mettant l'accent sur la marche, le vélo ou le transport en commun plutôt que sur l'automobile.

Pour revenir à ce que j'ai dit plus tôt au sujet des voitures autonomes, si nous estimons qu'elles sont une panacée à tous nos problèmes, vous savez, puisque vous vivez dans le Grand Vancouver, que si quelqu'un, à Abbotsford, décide d'utiliser sa voiture autonome pour aller travailler, ce n'est pas logique.

Ce que je n'ai pas dit, c'est que j'encourage le développement axé sur le transport en commun partout en Amérique du Nord, et lorsque je me rends dans d'autres villes, je parle de deux réussites. La première est Vancouver et le fait qu'elle est la seule grande ville d'Amérique du Nord dont le nombre de déplacements en voiture a diminué de façon considérable au cours des dernières années. L'autre est Portland, dans l'Oregon, qui bénéficie d'un environnement favorable, mais qui, dès le départ, considérait son réseau de train léger non pas comme un service public, mais plutôt comme une façon d'aménager la ville. En l'espace de 40 ans, il est devenu le système de transport en commun le mieux intégré d'Amérique du Nord.

Cela revient à ce que je disais plus tôt: si on songe à utiliser les véhicules autonomes, il faut comprendre tout l'écosystème mobile et, pour se faire, il faut aussi comprendre l'aménagement du territoire.

•(1235)

M. Ken Hardie: J'aimerais vous poser une brève question, et vous pourriez peut-être nous soumettre vos idées à la fin de la réunion pour permettre à mes collègues de poser leurs questions.

En ce qui concerne les projets d'infrastructure fédéraux, nous savons qu'il y a trois catégories: les infrastructures de transport en commun, les infrastructures sociales et les infrastructures vertes. Plutôt que le gouvernement serve uniquement de guichet automatique aux provinces et aux municipalités, j'aimerais que vous nous fassiez des recommandations sur un cadre en vertu duquel le gouvernement fédéral pourrait profiter de la valeur ajoutée de ces investissements. Ce que je veux dire par là, c'est qu'il faut non seulement appuyer les collectivités où il fait bon vivre, mais aussi renforcer l'économie.

Comme on l'a vu du côté de la santé, c'est plutôt problématique lorsque le gouvernement fédéral essaie de dire aux autres ordres de gouvernement comment ils devraient dépenser les fonds fédéraux, alors j'aimerais connaître votre avis, maintenant ou après la réunion, sur le type de cadre ou de relation qu'il faut établir entre les ordres de gouvernement, de sorte que lorsqu'on investit dans les infrastructures, on a la certitude que cela aura une valeur ajoutée cumulative.

Est-ce qu'il reste du temps pour une réponse?

La présidente: Il vous reste 35 secondes.

M. Gary Andrishak: Je vais vous donner deux brèves réponses.

Premièrement, la planification du transport et l'aménagement du territoire doivent aller de pair. Je constate que de nombreux gouvernements séparent les deux éléments, et cela ne doit pas être le cas. Il faut les examiner ensemble.

Deuxièmement, M. Slack a parlé de partenariats, et je considère que les gouvernements doivent réellement collaborer de manière plus proactive avec le secteur privé. Par exemple, lorsqu'on parle de transport, je suis convaincu que les régions éloignées seraient mieux desservies par le secteur privé que par les organismes de transport en commun.

Je pourrai vous donner plus de détails là-dessus ultérieurement.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Nantel, la parole est à vous.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Tout d'abord, je vais me présenter. Je suis député de la circonscription de Longueuil—Saint-Hubert et responsable des questions de patrimoine. En outre, j'ai récemment été nommé responsable du dossier de l'électrification des transports, ce dont je suis très fier. Bien sûr, je partage cette tâche avec mon collègue Robert Aubin, qui s'occupe des questions touchant les transports. Dans cette perspective, je crois que vous avez entamé une étude très pertinente même si, dans le cas de ce qu'on appelle les villes intelligentes, on parle davantage d'interconnectivité que d'électrification. Cela dit, on peut très bien fonctionner au diesel et être interconnecté.

M. Berndt, d'Hydro Ottawa limitée, a fait allusion plus tôt au *smart grid* et au *smart client*. Ce dernier pourra non seulement consommer de l'électricité, mais aussi en renvoyer dans le réseau. J'ai constaté que, dans certaines provinces, ces enjeux étaient différents. Au Québec, les tarifs d'électricité sont, somme toute, les meilleurs à l'échelle canadienne. Toutefois, en Ontario, il y a eu récemment un état de panique concernant les tarifs. Étant donné l'aspect très difficile de cette situation, vous devez faire face à beaucoup de gens mécontents et, certainement, à des problèmes de paiement.

Ma question s'adresse aux trois témoins.

À votre avis, l'intervention du gouvernement fédéral pourrait-elle être plus coordonnée?

J'ai l'impression, en toute humilité, que les grandes municipalités et les provinces prennent les devants, mais qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas de vue d'ensemble du côté du gouvernement fédéral à cet égard.

Quelqu'un parmi vous a-t-il envie de réagir à cette affirmation? Monsieur Berndt, je vous cède la parole?

• (1240)

[Traduction]

M. Charles Berndt: Merci beaucoup.

C'est une excellente question, et il est vrai qu'on observe des disparités entre les diverses régions, particulièrement entre ces deux provinces.

J'estime que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer: il doit donner le ton. J'attirerais votre attention sur l'annexe du gouvernement fédéral sur le cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changement climatique, parce qu'il traite de nombreux aspects dont nous avons parlé aujourd'hui — l'électrification des transports, l'écologisation du réseau électrique et l'interconnectivité de tous ces éléments. Je pense que dans le même esprit, il y a une possibilité de donner le ton et d'établir l'orientation en vue de stimuler l'innovation dans ce secteur et dans ce sens.

[Français]

M. Pierre Nantel: Monsieur Andrishak, y a-t-il un intervenant à Ottawa à qui il serait possible de parler en ce qui concerne le travail que vous faites?

En naviguant sur Google, j'ai constaté que vous aviez encore reçu un prix de la part d'une firme d'investissement.

[Traduction]

M. Gary Andrishak: Je suis assez âgé pour me souvenir du ministère des Affaires urbaines. Ce ministère nous manque depuis 40 ans. Selon moi, l'intégration du transport en commun et la conception environnementale ne peuvent être dissociées. Ces deux éléments sont inextricablement liés. J'étais très heureux lorsque le nouveau gouvernement s'est formé, car je croyais que ce type de ministère ferait sa réapparition. C'est un grand dossier qui ne peut être traité en pièces détachées.

[Français]

M. Pierre Nantel: Dans le cas d'une ville comme Mississauga, qui prend la peine de connecter tous ses services de transport, ses parcs et ainsi de suite, l'utilisation de ces systèmes sans fil permet de recourir notamment aux transports en commun sans avoir à se faire de souci.

À ce sujet, je peux vous donner l'exemple de mon employé qui, ce matin, m'a écrit pour m'informer qu'il n'avait pas pu assister à un événement parce que sa voiture était en panne. À partir d'une

banlieue de Montréal, où il habite, il a pris l'autobus pour se rendre à la station de métro. Toutefois, lors du transfert, il a dû payer une deuxième fois. Vous pouvez imaginer ce que ressent un automobiliste qui doit attendre l'autobus dans le froid et qui doit payer une deuxième fois au moment du transfert. N'est-ce pas là la formule parfaite pour détester le transport en commun?

Par contre, lors de mon dernier voyage à Winnipeg, j'ai pu coordonner mon passage de la gare à l'aéroport. Les horaires fournis étaient très précis, ce que j'ai beaucoup apprécié.

Avez-vous l'impression à Mississauga qu'on peut en faire davantage sur le plan environnemental dans le cadre d'une ville intelligente? Il y a une empreinte écologique immédiate. Même si vos autobus carbureraient tous au diesel, il y aurait une amélioration quant au nombre de passagers et aux émanations de gaz à effet de serre à Mississauga.

[Traduction]

M. Shawn Slack: C'est une excellente question. Il s'agit sans aucun doute d'un important défi dans la région du Grand Toronto, étant donné sa population très dense. On est en train de se doter d'un réseau de transport en commun intégré, mais on n'en est encore qu'au tout début. Il y a la mise en oeuvre de Presto par Metrolinx et l'intégration dans l'ensemble des systèmes de transport en commun. Nous avons beaucoup investi dans le projet de corridor nord-sud du train léger sur rail. On aménage 26 nouveaux kilomètres dans le corridor Hurontario. Les travaux devraient commencer en 2018. C'est une excellente initiative qui va certainement modifier les habitudes de circulation des gens et leur utilisation des transports en commun, mais ce sont des investissements à long terme.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Slack.

Allez-y, monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vais partager le temps qui m'est alloué avec mon collègue, M. Sikand.

Je remercie les témoins d'être venus nous parler des villes intelligentes. Pour ma part, je viens de la troisième ville en importance au Québec, soit la ville de Laval. Je souhaite que ma ville devienne un jour aussi « intelligente » que les autres.

Monsieur Andrishak, compte tenu de votre expertise, quels conseils donneriez-vous pour que de plus en plus de villes au pays prennent le virage intelligent? De quelle façon le gouvernement du Canada pourrait-il aider à prendre ce virage?

• (1245)

[Traduction]

La présidente: Nous avons perdu notre connexion avec M. Andrishak.

M. Gary Andrishak: [Note de la rédaction: difficultés techniques] un symposium pour continuer à faire ce que nous faisons déjà aujourd'hui, c'est-à-dire nous réunir et essayer de résoudre les grands problèmes, mais pour y parvenir, je considère qu'il faut procéder par étapes en commençant par des idées plus modestes.

Ce que je peux dire, pour revenir à ce que j'ai dit au début, c'est que les véhicules autonomes s'en viennent. Ils seront bientôt ici. Si nous ne sommes pas prêts, nous allons nous retrouver dans la même situation que celle des drones, lorsqu'ils sont arrivés chez Radio-Shack. Tout le monde les trouvait intéressants, et tout à coup, on s'est rendu compte qu'il y en avait trop et que c'était un problème.

Tout d'abord, il faut définir le problème et organiser des forums où les gens pourront discuter de la façon d'intégrer ces questions et de les transformer en éléments positifs.

M. Angelo Iacono: Merci.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Ma question s'adresse à M. Slack.

J'ai passé quelque temps à Stockholm au cours de l'année 2005-2006, et il y a trois choses qui m'ont frappé lorsque j'étais là-bas. Tout d'abord, les lumières s'allumaient automatiquement au passage des gens. Il y avait des détecteurs de mouvements. Déjà à l'époque, on y trouvait des voies réservées aux vélos et le Wi-Fi gratuit.

Si on va au-delà des villes intelligentes et qu'on s'intéresse aux villes mondiales, dans le cadre de quel forum nos villes peuvent-elles discuter d'innovations avec d'autres villes du monde et pas seulement du Canada? Quelles sont les possibilités, s'il y en a?

M. Shawn Slack: C'est une bonne question.

En fait, je participe à certaines tribunes mondiales. Je suis allé en Chine en septembre dernier. Il y avait 68 pays présents, qui faisaient tous des présentations sur les grandes villes du monde. Masdar City est un exemple très intéressant de résolution de problèmes. On a réussi à abaisser la température extérieure de la ville de deux degrés grâce à l'aménagement urbain, à la forme des édifices, à la création d'ombre et à la circulation d'air.

Ce que je retiens de tout cela, c'est que lorsqu'on va dans ces pays plus progressistes, on se rend compte qu'ils sont capables d'innover et de faire d'une ville entière une ville intelligente. Nous pouvons donc nous inspirer de ce qui peut s'appliquer ici. C'est donc une bonne occasion de voir ce qui se fait ailleurs dans le monde.

M. Gagan Sikand: Pourriez-vous nous donner votre avis sur la position que le gouvernement fédéral devrait adopter à l'avenir?

M. Shawn Slack: Je pense qu'il y a deux choses.

Si on veut investir et encourager le Canada à prendre le virage intelligent, on doit avoir une meilleure idée de ce qui a été accompli. Partout au Canada, il y a des villes très innovantes qui ont déjà mis au point des technologies intelligentes. Il faut donc examiner la situation à l'échelle du pays pour établir un point de référence. Ensuite, on pourra décider du type de problèmes qu'on veut régler, et sachez que les problèmes des petites collectivités seront différents de ceux des grandes collectivités.

Lorsqu'on a ce point de référence, deux choses peuvent arriver. On pourrait raconter l'histoire du Canada. Notre pays a une forte image de marque, mais son image de marque en matière de technologie et d'innovation n'est pas assez solide pour qu'il soit un chef de file mondialement reconnu pour ses villes intelligentes. Il s'agit d'une occasion exceptionnelle, parce qu'il y a de grandes choses qui se produisent en moment. Il faut miser sur cette information pour orienter les programmes d'investissement vers l'innovation et les technologies intelligentes partout au Canada, et faire participer tout le monde.

La collaboration est un bon point de départ. Quelqu'un a parlé d'un concours, par exemple, pour donner le coup d'envoi. Ce serait une

excellente initiative, mais il faudra ensuite assurer son maintien, et je pense qu'il y a un récit à raconter partout au pays.

M. Gagan Sikand: En tant que député...

La présidente: Il vous reste une minute.

[Français]

M. Angelo Iacono: Monsieur Slack, quels sont les impacts de votre initiative sur le plan de l'environnement, de la durabilité, de l'efficacité et des coûts?

[Traduction]

M. Shawn Slack: La durabilité représente un défi lorsqu'on parle de programmes financés de façon ponctuelle. C'est là où les partenaires doivent s'unir. Le Wi-Fi gratuit est un partenariat. Nous nous sommes associés avec les établissements postsecondaires et le secteur privé également. Grâce à ce partenariat, nous avons pu nous doter d'une infrastructure pour fournir un service Wi-Fi gratuit dans toutes nos installations et aussi pour offrir un accès gratuit au réseau Wi-Fi dans les établissements d'enseignement postsecondaires — par exemple, au collège Sheridan. Dans ce cas-ci, nous avons pu partager les coûts et créer un modèle de durabilité pour l'avenir.

• (1250)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey, la parole est à vous.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais commencer en disant que je respecte le fait qu'on nous a demandé d'établir une vision. C'est d'ailleurs ce que nous faisons ici avec cette stratégie. Nous devons planifier et nous préparer à investir dans l'avenir, ce qui, selon moi, constitue la nouvelle norme au chapitre de la technologie.

La façon de faire des affaires aujourd'hui dans nos municipalités est devenue la nouvelle norme. Il faut aller de l'avant plutôt que de se contenter de réagir. Peut-être pas Mississauga, mais les autres municipalités plus anciennes partout au pays sont en mode rattrapage au chapitre des infrastructures. Nous essayons d'être proactifs et d'élaborer des plans, une stratégie et une vision, pour ensuite aller de l'avant avec ce dialogue. Nous aurons des questions, certes, mais davantage de dialogue. Soit dit en passant, ce ne sera pas la dernière fois que nous allons nous rencontrer.

Cela dit, nous souhaitons également reconnaître au niveau fédéral que ce sera aux municipalités d'établir leurs plans d'amélioration communautaire et de croissance. Il y aura aussi la gestion des biens et le financement connexe dont il faudra tenir compte en vue de donner suite à vos recommandations. Évidemment, c'est la participation à laquelle on s'attend pour faciliter la réalisation de ces recommandations en fonction du financement.

Je dois dire que la stratégie globale comprend également une stratégie de financement. On veut s'assurer de mettre en place un programme de financement durable à l'avenir qui s'apparente beaucoup à la taxe sur l'essence. J'espère que cela sera reconnu lors de notre dialogue et que nous pourrions y prendre part à l'échelle fédérale.

Je dois ajouter, madame la présidente, que je prends les observations de M. Andrishak très au sérieux lorsqu'il est question de planification communautaire et d'aménagement du territoire, et vos observations à vous également, particulièrement du côté municipal, lorsqu'il s'agit d'aménagement du territoire, de réseau de transport en commun intégré, d'investissements dans les infrastructures, de gestion des biens, de budgétisation, de communications, de TI et de choses du genre.

Cela m'amène à ma question, qui s'adresse à vous trois.

Lorsqu'on tient compte de tous les points que j'ai mentionnés, qui établit les priorités? Qui dirige le processus? Lorsqu'il y a des demandes qui proviennent de l'un des partenaires, la plupart du temps, cela vient d'une compagnie d'électricité, d'un réseau de fibre optique — que l'on trouve généralement chez un fournisseur d'électricité — ou d'une municipalité. Qui accorde la priorité aux demandes qui iraient autrement aux gouvernements fédéral ou provinciaux et tient compte du financement global? Comme vous l'avez sans doute remarqué, les demandes se font souvent concurrence entre elles à l'échelle locale.

Qui établit les priorités, surtout entre les municipalités et les compagnies d'électricité, pour la même municipalité? Qui établit les priorités, présente les demandes et donne suite aux recommandations en vertu d'un plan global d'amélioration communautaire et de croissance?

M. Shawn Slack: Je vais tenter de vous répondre.

L'établissement de priorités se fait à plusieurs niveaux et c'est un exercice difficile, mais je peux vous donner, comme exemple, notre réseau de fibres optiques privé.

Nous fixons les priorités en collaboration avec six autres municipalités. Nous avons créé un consortium. Nous établissons les priorités en matière de financement pour la création et la mise en place de la fibre. Lorsqu'il est question de l'installation de la fibre, je tiens compte de nos partenaires et ajoute de la fibre noire pour eux, y compris les hôpitaux et les écoles.

Il faut voir plus large — dans mon cas, la ville de Mississauga — et penser à la ville elle-même. Quels sont les autres organismes en présence? Il y a aussi les offices de protection de la nature, les écoles, les hôpitaux, la police, les pompiers...

M. Vance Badawey: Qui est responsable? Qui prend les devants avec le secteur MUSH avec tous ces partenaires différents? Qui assume la responsabilité relative à la création du plan municipal ou sectoriel? Il faut tenir compte de la gestion des biens et s'assurer que la stratégie de financement permettra de réaliser le plan. Qui se charge des demandes envoyées au gouvernement et, par conséquent, élimine la concurrence entre les divers organismes?

M. Shawn Slack: Au bout du compte, c'est la ville qui s'en charge et qui travaille avec ses partenaires. Par exemple, dans le cas d'une situation d'urgence, c'est la ville qui assume les responsabilités. Dans ce contexte, les citoyens, les forums de construction et les résidents se tournent d'abord vers les autorités de la ville, peu importe le service concerné. C'est le premier point de contact.

●(1255)

M. Vance Badawey: Je tiens vraiment à le souligner, car à titre de membre du comité, je souhaite aller dans cette direction. C'est la raison pour laquelle je suis très enthousiasmé pour ce processus. Au bout du compte, il faut être proactif, et non réactif. Il faut s'assurer que, lorsque les municipalités du pays font état de leurs souhaits en matière de financement, le retour sur investissement fondé sur le triple bilan est clair — économie, social et environnement — et que ce processus ne les place pas en concurrence l'une contre l'autre. Il faut aussi s'assurer que ce plan d'amélioration ou de croissance communautaire est mis en place, qu'il est exécuté avec rigueur, qu'il tient compte de la nouvelle norme, et que, lorsque les municipalités présentent leur demande, celle-ci s'appuie sur les priorités établies dans la région du pays concerné.

La présidente: Je crois que M. Andrishak voudrait intervenir, Vance. Je suis désolée de vous interrompre.

M. Gary Andrishak: Mon point de vue sur la question est légèrement différent. Je travaille la moitié du temps au Canada et l'autre moitié aux États-Unis, enfin, jusqu'à ce que M. Trump m'y interdise, et je crois qu'il est davantage question des organismes de transport public. Ils disposent des plus importants budgets et leur rôle est défini. Ils veulent construire une voie nord-sud et souhaitent de plus en plus influencer les modèles d'utilisation des terres. Ils veulent non seulement que leurs stations contribuent à accroître l'achalandage sur le réseau, mais qu'elles deviennent de réels villages de transport public où les citoyens peuvent marcher, faire du vélo et magasiner, même s'ils ne prennent pas le transport public.

Donc, je crois que le transport public...

La présidente: Je suis désolée de vous interrompre, monsieur Andrishak. Peut-être pourriez-vous terminer votre réponse dans le cadre de l'intervention d'un autre membre du comité.

Je suis désolée, monsieur Badawey.

Madame Block, vous avez la parole.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je me joins à mes collègues pour souhaiter la bienvenue aux témoins.

J'aimerais revenir sur une question soulevée par mon collègue, M. Hardie, car je crois que cela explique pourquoi il serait peut-être raisonnable pour ce comité de se pencher sur les collectivités intelligentes et le rôle du gouvernement fédéral dans ce dossier.

Je sais que vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour répondre à la question, monsieur Andrishak, et que vous vous êtes engagés à en discuter en dehors du comité. Toutefois, je préférerais en parler au comité. Je crois que cette question évoque le rôle du gouvernement fédéral, notamment à la lumière du rapport publié ce matin par le DPB. Selon les médias, ce rapport souligne que le gouvernement fédéral accuse beaucoup de retard, non seulement en matière d'investissement en infrastructure, mais aussi en ce qui a trait à l'identification des projets dans lesquels investir.

On rapporte également que le gouvernement fait l'objet de critiques pour son manque de transparence en matière de dépenses et le fait qu'il n'a fourni aucun cadre de mesure du rendement pour s'assurer que les fonds dépensés permettent d'atteindre les objectifs fixés. Je crois que cela revient au point soulevé par M. Hardie.

J'aimerais bien connaître l'opinion des témoins sur ce qui doit être fait pour s'assurer que le gouvernement fédéral définit les objectifs nécessaires et que ces objectifs sont atteints lorsque le gouvernement fournit des fonds aux municipalités.

La présidente: Est-ce que votre question s'adresse à M. Andrishak?

Mme Kelly Block: Absolument, car, si je ne m'abuse, il s'est engagé à discuter de la question à l'extérieur du Comité.

M. Gary Andrishak: Eh bien, je trouve intéressant que vous ayez parlé de mesure du rendement, car cela devient une facette de plus en plus importante de notre travail. Nous avons remarqué, au fil des ans, qu'il est plus simple de concevoir des villes de l'avenir que de les créer. Nous appliquons la théorie selon laquelle tout ce qui est mesuré est important.

Un élément important de la conversation entourant les villes intelligentes et l'intégration du transport public, c'est que nous pourrions tout aussi facilement organiser une audience publique sur la mesure du rendement, la valeur que l'on y attache et quoi mesurer. C'est une facette très importante du travail à accomplir pour aller au-delà du portrait global et passer à la mise en œuvre des éléments nécessaires.

Merci.

• (1300)

Mme Kelly Block: Je vais partager mon temps de parole avec M. Rayes.

La présidente: Pour votre information, il est 13 heures. Je dépasse l'échéance prévue pour vous laisser suffisamment de temps.

Mme Kelly Block: Je suis désolée.

La présidente: Ça va.

Monsieur Rayes, vous avez la parole.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente. Si j'ai bien calculé le temps qui m'est alloué, il me reste encore deux minutes.

Je veux revenir à vous, monsieur Slack, et je vais préciser la question que j'ai posée précédemment.

Pouvez-vous me mentionner un programme qu'on retrouve dans le cadre du dernier exercice budgétaire du gouvernement où vous avez accès à des sommes d'argent qui sont en mesure de vous aider dans la réalisation de vos projets qui touchent l'enjeu des villes intelligentes? Dans quel cadre le gouvernement fédéral est-il en mesure de vous aider aujourd'hui avec les outils qui sont en place pour faire en sorte de développer votre ville intelligente ou toute autre ville à cet égard? Comme vous œuvrez directement dans ce domaine, pouvez-vous m'en mentionner un?

[Traduction]

M. Shawn Slack: Je dirais que c'est plus indirect que cela. Bon nombre des programmes de financement sont axés sur les centres communautaires. Grâce au Fonds de stimulation de l'infrastructure, nous avons effectué des rénovations urbaines dans des centres communautaires et dans le cadre de telles rénovations, il est possible

d'introduire de nouvelles technologies, par exemple, un réseau sans fil.

La majeure partie du financement a servi à des travaux d'amélioration du transport public et des infrastructures de loisir. Les programmes de financement qui se concentrent sur les petites villes, la technologie et les initiatives plus techniques n'ont tout simplement pas... Canada 150 est le premier projet pour lequel nous avons la possibilité de faire faire des propositions relativement à la connexion à bande large.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci.

Monsieur Andrishak, dans votre première intervention, vous avez mentionné l'importance du secteur privé. Dans la plupart des interventions qui sont faites tant dans le monde municipal — d'où je proviens — qu'au niveau fédéral et provincial, on souligne rarement l'importance du secteur privé dans le développement des villes intelligentes et des nouvelles technologies.

Il n'y a pas si longtemps, j'ai rencontré un des hauts gestionnaires qui travaille chez Uber. Il m'a parlé de tout ce qu'il pourrait apporter afin d'améliorer la gestion de la circulation si sa compagnie, chaque fois qu'elle entrait dans une municipalité, n'était pas vue comme une ennemie — comme ce qu'on a vu à Montréal —, mais plutôt comme une alliée du gouvernement.

J'aimerais vous entendre à cet égard.

[Traduction]

M. Gary Andrishak: Absolument. J'ai parlé du transport public sur demande. J'utilise beaucoup Uber pour me déplacer lorsque je travaille en Californie. Nous avons discuté de stratégie avec les représentants d'Uber et leurs concurrents afin d'alléger la responsabilité qu'ont les réseaux de transport public et les communautés suburbaines de faire circuler un gros autobus toutes les heures. On ne sait jamais si l'autobus sera à l'heure. Mais, avec Uber, vous êtes chez vous, vous appelez Uber et quelqu'un vient vous prendre pour vous transporter jusqu'à la station de transport public. Votre facture est intégrée à votre billet de transport public, et c'est réglé.

L'entreprise est intéressée et disposée à offrir un tel service. Autrement dit, elle a les algorithmes nécessaires pour prendre six personnes sur une rue enneigée, à Laval, et les transporter à la station de transport public où le transport de masse est offert. Elle peut offrir ce service de façon plus efficace. L'entreprise souhaite poursuivre l'étude de telles stratégies. À mon avis, nous devons faire preuve d'ouverture et savoir quand ce sont les deniers publics qui servent à résoudre le problème et quand ce sont les fonds privés.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Andrishak.

Monsieur Rayes, vous avez eu sept minutes et deux secondes.

Peu importe. Merci beaucoup aux témoins d'avoir accepté notre invitation et d'avoir participé au lancement de notre étude. Comme vous pouvez le constater, c'est un sujet qui nous intéresse tous beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>