

[Text]

mean with that in a particular sector, if you wanted to, and dump everything in. Do you have any comment on what legitimately is the cost that could be attributed to the open road way of life we have developed in North America?

**Mr. Lewis:** I have no feel for that number at all. We are very concerned, in transportation generally, about the tremendous capital needed to revitalize and rehabilitate various parts of our system, whether we are talking about the cost of a high-speed rail link between Edmonton and Calgary or the Quebec-Windsor corridor, the national bills for the highway system or airport capacity and all of these other issues. We are faced with capacity problems in some places and an over-abundance of capacity in other areas. The reason I am making this point is that there are complex analyses based on user-pay and cost-recovery principles being developed and applied. The game is still wide open in terms of analysis, our understanding of these problems and how to solve them.

**The Chairman:** The presentations we have heard so far indicate that these problems are localized in the Fraser Valley, the Windsor-Montreal corridor, and a few other places. This gives rise to a couple of questions. These problems are not universal. They are confined to certain areas. Is there a way of approaching an air basin as a separate area and using an economic instrument to address the problem in that area without affecting areas that are not troubled in the same way that an air basin is? You might add to that the seasonality of the problem. Apparently even in areas where there are serious problems, they exist only at certain times of the year. These complicate the issue. Would you have any helpful comment on whether or not there is a means of addressing only the minimal amount of the problem and leaving other things the way they are because we do not have a problem in other areas; or will we be stuck with a situation where everyone will be burdened with the solution necessary to address the problem in the critical area?

**Mr. Lewis:** We have partially addressed that in our paper by saying there is a need for a national standard that encourages the introduction of less emitting technologies, and that is the policy which Mr. McHattie outlined. I am also aware of studies with respect to the situation in the Lower Mainland and the regional approach they have taken to defining the problem, measuring the problem and measuring its seasonality, and then creating local and regional solutions to specifically address that problem. I referred to B.C.'s tax on gasoline as being one of the elements of strategy they have used to develop a local solution, primarily to find funds for transit at the same time as providing a demand management on automobiles.

[Traduction]

livraison et production. On pourrait vraiment y aller à coeur joie si l'on voulait, et tout comptabiliser. Avez-vous une idée sur ce que l'on peut considérer légitimement comme le coût attribuable au mode de vie basé sur l'automobile que nous avons en Amérique du Nord?

**M. Lewis:** Je n'en ai pas idée. Nous sommes très préoccupés, dans le secteur des transports en général, par les capitaux énormes qu'il faudra investir pour revitaliser et rénover divers éléments de notre système, qu'il s'agisse du coût d'une liaison par train à grande vitesse entre Edmonton et Calgary ou sur l'axe Québec-Windsor, les factures nationales du réseau routier ou la capacité aéroportuaire et tout ce genre de choses. Nous avons des problèmes de sous-capacité dans certaines villes et des excédents de capacité dans d'autres domaines. Je dis cela parce qu'il y a des analyses très complexes basées sur les principes de l'usager payant et du recouvrement des coûts qui sont en train d'être menées et appliquées. Mais toutes ces analyses restent encore très provisoires, nous sommes loin d'avoir cerné tous ces problèmes et de les avoir résolus.

**Le président:** Les exposés que nous avons entendus jusqu'à présent montrent que ces problèmes sont localisés dans la vallée du Fraser, dans le corridor Windsor-Montréal et quelques autres endroits. Cela soulève un certain nombre de questions. Ces problèmes ne sont pas universels, ils sont confinés à certaines régions. Est-il possible d'isoler un certain nombre de «bassins atmosphériques» distincts et d'appliquer un instrument économique au problème de ces régions sans pénaliser celles qui ne sont pas concernées de la même façon? Un autre aspect est le caractère saisonnier du problème. Apparemment, même dans les régions où les problèmes sont graves, ils ne surviennent qu'à certaines époques de l'année. Cela complique encore les choses. À votre sens, existe-t-il des moyens de s'attaquer aux problèmes uniquement là où ils existent et laisser les choses partout ailleurs en l'état parce qu'il n'y a pas de problème? Ou bien serons-nous obligés de pénaliser tout le monde avec les moyens qu'il faudra mettre en oeuvre pour résoudre le problème dans la région où il est critique?

**M. Lewis:** Nous en avons traité en partie dans notre exposé en disant qu'il faut une norme nationale qui stimule l'introduction de technologies moins polluantes et c'est la politique que M. McHattie a esquissée. Je connais aussi également les études sur la région côtière de Colombie-Britannique et l'approche régionale que l'on y a retenue pour la définition du problème, la mesure du problème et de son caractère saisonnier, en vue de trouver des solutions locales et régionales spécifiques. J'ai parlé de la taxe sur l'essence de la Colombie-Britannique comme l'un des éléments de la stratégie visant à trouver une solution locale, principalement pour financer les transports publics tout en comprimant la demande d'automobiles.