

480069

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

Québec, le 25 mars 1974.

MEMO A: M. Jacques-L. Charland,  
Sous-ministre adjoint.

DE : Jacques Simard,  
Service du transport  
en commun

Pierre-E. Tremblay,  
Service des Relations  
Extraministérielles.

SUJET : PROJET DE FORMATION D'UNE SOCIÉTÉ NATIONALE DE TRANSPORTS  
URBAINS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA  
31R 5M1

Pour faire suite à votre demande du 27 février dernier, nous vous transmettons quelques commentaires sur le projet de formation d'une Société nationale de transports urbains.

1.0 Le projet fédéral:

Désirant intervenir manifestement depuis 1969 dans le secteur des transports urbains et supposant l'existence d'une demande canadienne de l'ordre de \$5 milliards en systèmes intermédiaires de transports d'ici 1990, le gouvernement fédéral propose de créer une "Société nationale de transports urbains" (S.N.T.U.).

1.1 Les objectifs de la dite société tels qu'ils apparaissent dans les propositions fédérales (Voir annexe I) seraient les suivants:

- 1) Identifier les besoins prioritaires en systèmes et en sous-systèmes de transport en commun et ses composantes;
- 2) Commander les travaux de recherche et de développement requis pour répondre aux besoins identifiés et entreprendre les recherches et le développement dans les cas où aucune autre option acceptable n'est disponible au Canada;
- 3) De servir de maître d'oeuvre pour la mise en place des systèmes de transport en commun;

2/...

- 4) Encourager et appuyer la création, le développement et la diversification des entreprises, des ressources, des propriétés et des installations de recherches relatifs au transport en commun dans les zones urbaines;
- 5) Acquérir, développer, adapter, employer et céder sous licences, les brevets, les inventions, les modèles et les systèmes pour la totalité ou une partie des réseaux de transport urbain;
- 6) Procéder à la vente des systèmes et du matériel de transport urbain;
- 7) Entreprendre d'autres activités essentielles à la réalisation des buts de la société.

Au premier abord les objectifs no 1 et 2 s'avèrent acceptables pour le ministère des Transports du Québec(M.T.Q.). En effet, il ne répugne pas à ce que le gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux forment en collaboration un organisme d'envergure nationale en vue de mobiliser, de coordonner et de diriger la recherche et le développement de systèmes de transport urbain. Mais lorsqu'on aborde la question de l'implantation des systèmes et de la coordination des activités industrielles par la dite société au titre de la fabrication et de la commercialisation, il n'est pas certain que les besoins et les intérêts du Québec soient le mieux servis.

Cette éventuelle incompatibilité entre des objectifs de la S.N.T.U. et l'action même du M.T.Q. prend plus d'importance si l'on tient compte du désir de la dite société d'assurer une certaine répartition des avantages économiques obtenues dans diverses régions du pays au chapitre du développement régional.

Quant au contrôle que pourrait avoir le M.T.Q. sur le choix des recherches et des systèmes intermédiaires ainsi que sur leur fabrication et implantation au Québec, il se pourrait que l'on rencontre de sérieuses difficultés si les objectifs nos 3, 4 et 5 de la dite société demeuraient dans leur forme actuelle.

Aussi croyons-nous qu'il y aurait lieu d'apporter des changements dans la formulation même des objectifs de façon à permettre une certaine liberté aux membres de la dite société.

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

1.2 L'aspect industriel de la S.N.T.U.:

Le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec (M.I.C.Q.) s'est montré jusqu'ici très intéressé par le projet en question à cause des retombées économiques éventuelles pour l'industrie québécoise. Le M.I.C.Q. a de plus pris en considération une possible association avec l'"Ontario Transportation Development Corporation" pour tenter d'évaluer les deux formules.

Dans une note de service du 25 février 1974 (Annexe II), M. Claude E. Lafrance de la "direction de l'industrie de la machinerie et du matériel de transport" mentionne que la S.N.T.U. aurait les avantages et désavantages suivants:

1) Avantages:

La coordination des efforts sur le plan national pour répondre aux besoins et la concentration des efforts de recherche et de développement entre les mains d'un organisme qui devra s'assurer de la répartition équitable de ces efforts ainsi que de la fabrication.

L'appui formel du gouvernement fédéral tant financièrement que par ses services dans les divers ministères.

L'implication financière moins lourde pour le gouvernement du Québec.

Il est plus facile politiquement pour le Québec de joindre le groupe national que de joindre l'Ontario qui a déjà une avance et des engagements.

2) Désavantages:

Dû à la préoccupation du gouvernement canadien de voir à un bien-être de l'ensemble du Canada, il est probable que le Québec ne retirerait pas autant de bénéfices économiques, du moins en quantité (par rapport à qualité sur le plan haute technologie) à cause des pressions régionales qui s'exerceraient de toutes parts.

Difficultés d'arriver à des ententes entre les diverses provinces en dépit du fait qu'au départ la corporation ne serait composée probablement que de 2 ou 3 provinces.

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

A ce stade-ci du projet, le M.I.C.Q. n'a pu asseoir ses positions sur des données industrielles et économiques précises. Il lui apparaît important de bien cerner au préalable les effets réels d'une participation à un organisme national (ou ontarien) dont la rentabilité est incertaine.

Sous son aspect industriel, il faut reconnaître qu'il serait préférable d'avoir une meilleure idée du "potentiel industriel québécois" en matière de systèmes intermédiaires de transports avant d'adhérer à la S.N.T.U.. Trop d'inconnus persistent du côté du marché, du financement, et de la planification des transports en général. Nous y reviendrons plus loin.

### 1.3 L'aspect constitutionnel:

Il apparaît très clairement que les propositions fédérales constituent une invasion directe dans un champ d'activités réservé au niveau provincial. Aussi importe-t-il de s'interroger sur les conséquences qu'entraînerait une acceptation de participation à la S.N.T.U. dans sa version actuelle.

Depuis 1969, année où l'on a tenu une conférence fédérale-provinciale sur les Transports urbains, le gouvernement fédéral a tenté de s'immiscer dans les affaires urbaines plus concrètement que par le passé. En 1973, à la conférence tripartite d'Edmonton, le ministre Ron Basford a mentionné que le fédéral avait l'intention de dépasser le stade de la recherche technologique. Déclarant qu'il faudrait accorder plus d'argent dans les transports urbains, celui-ci a énoncé comme objectif du fédéral: "l'établissement par les provinces et les municipalités de plans de transport intégrés qui tiendraient compte des politiques, des programmes et des ressources du gouvernement fédéral".

On connaît la suite. Aussi croyons-nous que du simple point de vue constitutionnel il y aurait lieu d'évaluer les avantages de la continuation de la formule actuelle (négociation directe entre le provincial et le fédéral) versus celle de la S.N.T.U..

### 1.4 L'aspect transport:

#### 1) Les objectifs du M.T.Q.:

Sans sous-estimé l'aspect industriel du projet, il nous apparaît que c'est davantage sous l'angle des transports que l'on doit juger de la pertinence des propositions fédérales. Nous

admettons qu'il est normal que le MIC soit à l'affût des retombées économiques pouvant provenir des systèmes de transport collectifs urbains et que le MAIG soit concerné par toute intervention du gouvernement fédéral dans ce domaine. Toutefois, dans une perspective québécoise, le premier rôle revient au MT lorsqu'on traite des questions de transport, étant donné que c'est lui qui est le plus directement impliqué dans ce domaine. Les objectifs du MT devront donc être privilégiés dans l'attitude qu'adoptera le Québec face à des partenaires éventuels dans le domaine du transport urbain.

2) Risques pour le M.T.Q.:

C'est pourquoi, lorsque l'on considère les objectifs proposés de la S.N.T.U., il faut bien peser les risques conséquents à une telle formule comme celui où le M.T.Q. se trouverait à ne pas être, en territoire québécois, le maître d'oeuvre ou l'autorité en matière de planification du transport urbain, du choix des systèmes et de leur implantation.

3) Limites d'une seule technologie:

Ensuite il faut bien savoir qu'il n'y a pas à l'heure actuelle de système unique de transport susceptible d'accomoder toutes les exigences des déplacements urbains. On ne peut établir les besoins en matière de systèmes de transport ou de leurs éléments sans évaluer les politiques urbaines, la taille de la ville, la densité de la population, la situation et les conditions géographiques, l'utilisation du sol, les caractéristiques des usagers et de nombreux autres facteurs. Les besoins du public québécois ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux du public des régions de l'ouest ou des maritimes. Alors, si le MTQ veut réellement jouer son rôle, il doit pouvoir faire un choix dans les systèmes de transport sans subir les contraintes des autres gouvernements. A ce titre la formule de la S.N.T.U. pose certaines limites.

4) Besoins québécois limités:

De plus, si l'on considère la possibilité de satisfaire les besoins en systèmes intermédiaires du Québec par la S.N.T.U., il y a lieu d'être pessimiste. En effet, l'on ne voit pas où l'on pourrait recourir à la S.N.T.U. à moyen terme. Dans le cas des trois agglomérations possibles, (Québec, Montréal et Hull), le choix de systèmes de transport sera fait et leur

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

réalisation déjà avancée avant que la dite société n'ait mis de l'avant une "technologie canadienne". De plus, vis-à-vis la réalisation de nos projets, il faut se demander si la participation financière fédérale ne serait pas plus élevée en dehors de la S.N.T.U..

5) Concurrence étrangère à prévoir:

Le gouvernement fédéral évalue la demande en systèmes intermédiaires au Canada d'ici 1990 à \$5 milliards. La question fondamentale qui se pose est bien de savoir combien il en coûtera réellement aux provinces membres de la S.N.T.U. pour pouvoir développer une "industrie canadienne" capable de répondre à cette demande. Dans l'hypothèse où l'industrie étrangère (américaine et européenne surtout) offrirait des solutions moins coûteuses que celles de la S.N.T.U., qu'advient-il ? Quant à la possibilité d'exporter cette "technologie canadienne" à venir, notamment dans les pays en voie de développement, nous devons soulever certaines réserves une fois de plus. Il faut certes se demander si l'avance étrangère en ce domaine n'est pas susceptible de compromettre au point de départ l'aventure que constitue le projet d'une S.N.T.U..

6) Retombées économiques incertaines:

Dans l'hypothèse d'une participation québécoise au projet fédéral, il n'est pas certain que le Québec en retire tous les avantages escomptés. Si la situation industrielle canadienne continuait à se maintenir telle quelle, nous avons l'impression que c'est l'industrie ontarienne qui en profiterait le plus. A moins que l'on prenne des dispositions pour prévenir un tel danger. Nos craintes sont fondées sur le faible degré d'intégration de l'industrie manufacturière en (système de) transport à l'ensemble de l'économie québécoise par rapport à ce qui se passe en Ontario depuis quelques années. En conséquence, nous croyons qu'il faudrait évaluer la véritable capacité industrielle du Québec en ce secteur avant d'adhérer à la S.N.T.U..

7) "Faire faire" au lieu de "faire"

Enfin, nous croyons qu'il y a lieu de s'interroger sur les conséquences qu'entraînerait sur l'évolution même du M.T.Q. la réalisation par d'autres des recherches sur le transport urbain tout comme leur concrétisation sur le plan de la mise en place des systèmes développés. Et cela tant au niveau de la connaissance technologique qu'à celui du développement d'une administration spécifique.

7/...

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

2.0 Autres formules à envisager:

2.1 Centre de Développement des Transports:

Indépendamment des désavantages et avantages à une participation à la S.N.T.U., il nous apparaît opportun de souligner que le gouvernement fédéral pourrait se servir, pour les fins de recherches en transport urbain, du "Centre de développement des transports" du ministère fédéral des transports. Sans s'orienter vers la commercialisation de systèmes intermédiaires de transport, le "Centre" pourrait fort bien s'occuper des recherches en transport urbain à meilleur coût.

2.2 Participation à l'"Ontario Transportation Development Corporation" (O.T.D.C.)

Le M.I.C.Q., comme on l'a mentionné antérieurement, a commencé à explorer cette possibilité que le Québec se joigne à l'O.T.D.C.. Déjà il est possible à prime abord d'en évaluer quelques avantages et désavantages, comme en témoigne la note de M. Claude E. Lafrance (Annexe II) (Voir aussi annexe III pour l'O.T.D.C.):

Avantages:

Possibilités de retombées économiques plus fortes pour le Québec tant du côté quantité que qualité.

N'ayant à traiter qu'avec 2 partenaires, du moins au départ, la structure serait moins lourde et les mésententes éventuelles plus faciles à aplanir.

Le Québec et l'Ontario offrant probablement les plus grandes possibilités sur le plan des débouchés sur leurs marchés intérieurs, il serait plus facile pour elles de répondre à leurs propres besoins et d'avoir plus de flexibilité.

Désavantages:

Les engagements de l'OTDC auraient possiblement comme conséquence de mettre les priorités du Québec en second.

Certains éléments pratiques de contrôle, de siège social, de directeurs déjà en place amèneront des difficultés dans les négociations.

Financièrement, une association avec l'Ontario serait probablement plus coûteuse pour le Québec.

Les objectifs contenus dans la proposition fédérale sont sensiblement les mêmes que ceux de l'O.T.D.C., du moins dans leur philosophie de base. Il serait peut-être plus facile et plus avantageux pour le Québec de s'entendre ou de s'associer avec l'O.T.D.C. pour fins de recherches communes devant solutionner des problèmes communs. En fait, les marchés du Québec et de l'Ontario forment presque la totalité du marché canadien, les besoins des deux provinces étant presque identiques et l'industrie de fabrication semblant être complémentaire.

### 2.3 Maintien de la situation actuelle (cadre de référence):

Avant d'opter pour une participation à la S.N.T.U., il serait préférable, croyons-nous, de mesurer quelles seraient les avantages et désavantages à ce que l'on maintienne la situation actuelle pour le Québec, compte tenu de nos besoins.

Sous ce rapport l'établissement d'un cadre québécois de référence tenant compte des besoins québécois (tant sous l'angle de la planification que de l'industrie des transports) et d'une évaluation des moyens à prendre pour les réaliser s'impose en tout premier lieu.

C'est seulement à la lumière de cet outil que l'on pourra percevoir les avantages des diverses formules qui s'offrent au Québec.

### 3.0 En guise de conclusion:

La proposition fédérale telle que soumise en janvier dernier par le ministre Gillepsie (annexe IV), quoiqu'intéressante à première vue, demande à être sérieusement analysée compte tenu de nos observations. Il existe présentement trop d'inconnus pour pouvoir évaluer les avantages réels d'une participation québécoise à une Société nationale de transports urbains. Quel sera le coût de la participation? Quelles en seront les modalités? Quelles seront les retombées économiques pour l'industrie québécoise? Quelle liberté de manoeuvre aura-t-on à l'intérieur de la S.N.T.U.? Jusqu'où la dite société étendra-t-elle son action?



9/...

GOUVERNEMENT  
DU QUÉBEC

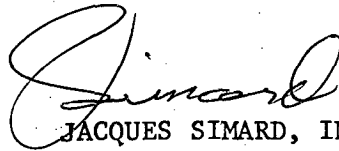
MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

BUREAU DU  
SOUS-MINISTRE

Puisqu'il s'agit de transport public urbain impliquant plusieurs ministères, nous croyons qu'avant d'engager le ministère des Transports, il y a lieu d'étudier plus en profondeur ce dossier au niveau d'un comité interministériel spécifique groupant le M.T., le M.T.C., le MAIG et le M.A.M.. Déjà un comité "ad hoc" du "Comité des Affaires économiques" (Annexe V) a commencé à se pencher sur la question et ses conclusions rejoignent les nôtres dans ses grandes lignes.

En terminant, nous suggérons que le M.T.Q. s'engage plus à fond dans ce dossier pour y faire les représentations nécessaires sous l'angle de la planification des transports et des questions y découlant. Il nous apparaît plus utile à ce stade-ci des discussions de prendre plus de temps pour mieux cerner les diverses facettes et implications de la proposition fédérale plutôt que de s'embarquer à l'aveuglette dans une aventure dont on ne connaît guère les véritables dimensions.

Bien à vous,



JACQUES SIMARD, ING.  
Service du Transport en  
Commun



PIERRE-E. TREMBLAY, POL.  
Service des Relations  
Extraministérielles.

Québec, le 25 mars 1974.

ANNEXE I

Proposition visant la création

d'une Société nationale

de transports urbains

## RESUME DE LA PRESENTATION

### PROPOSITION VISANT LA CREATION D'UNE SOCIETE NATIONALE DE

#### TRANSPORTS URBAINS

1. Les transports jouent un rôle extrêmement important dans l'économie nationale du Canada. En 1970, les dépenses de notre pays au chapitre des transports ont dépassé 15 milliards de dollars (un sixième du PNB). Les deux tiers de cette somme environ étaient affectés au transport des voyageurs et le reste au transport des marchandises. Environ la moitié de toutes les activités de transport se déroulent dans les régions urbaines; on estime que 70% des déboursés du secteur public sont effectués dans les régions urbaines. Le développement de systèmes de transport urbain plus efficaces peut donc avoir une grande importance comme stimulant économique. Dans d'autres pays industrialisés, la concentration des activités de recherche et de développement, appuyée par des mises de fonds appréciables, a grandement accéléré la découverte des solutions aux problèmes urbains.
2. Il n'y a pas et il n'y aura jamais de système unique capable d'accommoder toutes les exigences des déplacements urbains. On ne peut établir les besoins en matière de systèmes de transport ou de leurs éléments, sans évaluer les politiques urbaines, la taille de la ville, la densité de la population, la situation et les conditions géographiques, l'utilisation

du sol, l'objet des déplacements, les caractéristiques des usagers et de nombreux autres facteurs. On peut s'attendre à ce que les besoins du public canadien en ce qui concerne les transports s'échelonnent depuis les systèmes de transport personnel jusqu'aux réseaux de transport rapide à grande capacité qu'on retrouve actuellement à Montréal et à Toronto. La gamme comprendrait les minibus, les autobus, les systèmes de transport en commun dits de capacité moyenne. De plus, il faudra disposer de systèmes auxiliaires de contrôle et de direction des véhicules, de contrôle des feux de circulation par ordinateur, et de diffusion des renseignements et des communications aux passagers et à la direction. D'une façon plus générale, il faudra également prévoir des systèmes de transport des marchandises dans les villes, de déplacement des piétons, et accroître le rendement et l'efficacité des véhicules personnels. Une vaste gamme de techniques est donc nécessaire afin de satisfaire les besoins variés du transport urbain au Canada.

3. Tous les paliers administratifs participent à leur façon dans une certaine mesure à la solution de problèmes reliés au transport urbain. Toutefois, lorsqu'il s'agit de définir les besoins individuels et de choisir des systèmes qui les satisfassent, la plupart des activités de recherche et de développement sont entreprises dans un isolement relatif, ce qui peut causer un dédoublement des efforts, un manque

de dissémination de l'information et un mauvais usage des ressources humaines et matérielles disponibles. Il est donc essentiel de créer un organisme national efficace, fondé sur une participation positive des gouvernements fédéral et provinciaux, afin de mobiliser, de coordonner et de diriger ces efforts dans le secteur du transport urbain.

4. Un tel organisme national présenterait de nombreux avantages sur le plan de la technologie:

- a) Il serait plus facile de faire l'évaluation de l'ensemble des besoins en systèmes de transport urbain et leur agrégation dans une perspective d'ensemble au niveau national. L'éventail des produits requis pourrait être restreint tout en identifiant une vaste gamme d'exigences technologiques et en respectant les contraintes de situations individuelles. Cet épurement en matière de produits permettrait de concentrer les activités de recherche et de développement dans les domaines prioritaires et faciliterait d'avantage la possibilité de percées technologiques grâce à la concentration des efforts de recherche.
- b). L'organisation servirait d'instrument pour le perfectionnement de professionnels de renommée internationale dans le domaine du transport urbain.
- c) Le double emploi dans les travaux de recherche et de développement reliés au transport urbain au Canada serait réduit au minimum.

- d) La diffusion de l'information pertinente sur la recherche et le développement en matière de transport urbain améliorerait les instruments dont disposent les provinces et les municipalités du Canada dans leur prise de décisions concernant le transport urbain.
- e) Il serait ainsi possible de concevoir des systèmes de transport adaptés aux besoins des Canadiens et aux conditions climatiques plutôt que de dépendre uniquement d'une technologie importée.

#### Considérations d'ordre économique

- 5. Les incidences économiques et autres des besoins en matière de transport urbain ont fait l'objet de plusieurs études, y compris le rapport "Les villes de l'avenir", publié par le Conseil des sciences en 1971 et une série d'études que le ministère de l'Industrie et du Commerce a commandées par la suite sur les marchés intérieurs et les marchés d'exportation. L'une des recommandations du Conseil des sciences suggère que "le gouvernement fédéral et les autorités provinciales collaborent au financement de programmes expérimentaux et de projets pilotes dans le domaine des transports urbains", et que ce programme soit "financé en collaboration". Les analyses du marché indiquent qu'un tel programme serait justifié sur une base commerciale.

6. Une part importante du PNB est déjà consacrée à la mise en place de systèmes de transport, et il est évident qu'il y aura augmentation des dépenses pour certains équipements de transport. Il est prévu que de 1973 à 1990 le Canada dépensera au moins 5 milliards de dollars pour les systèmes de transport urbain, et les marchés d'exportation qui sont habituellement favorables au Canada devraient représenter au cours de la même période des dépenses de beaucoup supérieures.
7. Ces marchés d'exportation exigent que les fournisseurs puissent offrir l'installation complète de systèmes de transport en commun ("Turnkey Service"). Si le Canada peut offrir ce genre de services tout compris, notre industrie pourra accaparer au moins 10% des marchés dans les pays en voie de développement, en plus de vendre des éléments de systèmes aux pays qui fabriquent leur propre matériel de transport en commun.
8. Une extrapolation de ces estimations laisse entrevoir des possibilités d'un accroissement des exportations annuelles allant jusqu'à 300 millions de dollars, certaines économies pouvant être réalisées en remplaçant les importations. Les possibilités de développement et de production pourraient créer un nombre important d'emplois à la fois pour les travailleurs spécialisés et non spécialisés, en plus de créer une activité continue dans le domaine de la technologie avancée. Les avantages économiques qui pourraient découler des retombées technologiques n'ont pas été évalués, mais ils seraient appréciables.

9. Un autre avantage économique découlerait de la dispersion géographique du développement industriel à travers le Canada. L'établissement d'une société centrale de gestion permettrait d'atteindre un certain équilibre entre les besoins du marché et les besoins de développement industriel, la responsabilité du développement et de la fabrication de certains éléments de systèmes pouvant être confiée à des entreprises établies dans diverses régions.
  
10. Pour ces raisons, les avantages économiques à tirer de la création d'un secteur de fabrication de matériel de transport urbain au Canada militent fortement en faveur d'une action visant à encourager un tel établissement. Inversement, si le Canada ne dispose d'un organisme central comme moteur de la bonne utilisation de nos ressources pour le développement de réseaux de transport urbain, il nous sera impossible de bénéficier de ces avantages économiques.



### Objectifs nationaux

11. La participation fédérale à des mesures en vue d'encourager le développement de nouveaux systèmes de transport urbain devrait être conçue en vue de réaliser certains objectifs nationaux:
- a) fournir un moyen de cerner les problèmes et les besoins de centres urbains dans le domaine du transport et d'élaborer les systèmes et les matériels requis.
  - b) Permettre aux entreprises canadiennes de répondre aux besoins des marchés nationaux et étrangers, ce qui accroîtrait sensiblement les possibilités d'emploi et les exportations.
  - c) Elaborer une nouvelle technologie dont bénéficieraient d'autres industries canadiennes.
  - d) Faciliter l'implantation des nouveaux établissements de développement et de fabrication dans les régions qui ont besoin d'industries.

### Capacité industrielle canadienne

12. La réalisation de ces objectifs au Canada par la création de services de transport urbain et la mise en oeuvre de projets de recherche et de développement dépendra de l'aptitude de l'industrie à remplir les exigences formulées par les divers intérêts du secteur des transports à travers le pays.
13. L'industrie canadienne peut développer et fabriquer un bon nombre des ensembles ou sous-ensembles qu'exige la construction de n'importe quel système de transport, y compris ceux

qui incorporent les techniques les plus avancées dont nous disposons à l'heure actuelle. Des manufacturiers canadiens fabriquent actuellement des systèmes de suspension sur roues, des carrosseries, des systèmes de freinage et de signalisation et plusieurs autres composants de système. Cependant, ce potentiel est restreint sans la présence d'un catalyseur commercial apte à coordonner les activités de diverses industries, à fournir un fonds d'expérience en systèmes de transport et à ouvrir les marchés. En plus, une bonne part des capacités industrielles ne sont pas utilisées à l'heure actuelle dans le développement ou la production du matériel de transport urbain. A cette fin, de nouveaux engagements et de nouvelles installations de production seront requis.

14. Aucune société canadienne ne peut actuellement fournir la coordination essentielle à la mise au point et à la commercialisation fructueuses des systèmes de transport urbain. Sans une telle coordination, l'industrie canadienne ne saura répondre aux besoins des villes canadiennes en fait de transport, ne saura affirmer sa présence sur le marché mondial des systèmes de transport ni ne saura tirer parti des progrès technologiques qui se produiront de toute façon dans le secteur des transports.

#### Principales conséquences de l'inaction

15. L'incapacité à résoudre les problèmes déjà énoncés entraînerait:
  - a) la domination étrangère du marché national

- b) l'absence de tout stimulant à l'initiative industrielle
- c) une perte d'efficacité dans le développement des transports
- d) le conditionnement de l'aménagement urbain par la technologie étrangère
- e) de plus grandes disparités régionales
- f) une accroissement des importations
- g) une perte de potentiel d'exportation
- h) une perte sérieuse d'emplois potentiels

Options

16. Les options constructives suivantes ont été examinées:

- a) l'établissement d'une Société (fédérale) de la Couronne en vue de coordonner la recherche, le développement et la commercialisation des systèmes de transport urbain
- b) l'établissement d'une société multiprovinciale aux mêmes fins
- c) l'appui fédéral à une initiative menée par une seule province à cet égard
- d) l'établissement avec le concours du gouvernement fédéral et des provinces d'une société de développement des transports urbains, orienté vers les marchés et oeuvrant au sein du secteur privé:
  - (1) en créant une nouvelle entité

ou

- (2) en se joignant à plusieurs provinces pour former un organisme d'envergure nationale à partir des activités provinciales en cours

(Remarque: On a discuté, au cours de cette séance d'information, de la création de l'Ontario Transportation Development Corporation).

Conditions prérequis

17. Pour réaliser les objectifs déjà énumérés et pour être en mesure de réussir, la société envisagée devra:

a) assurer la participation des gouvernements fédéral et provinciaux

- sur le plan provincial - soutien du transport en commun

- identification des marchés et accès à ces marchés

- appui à l'industrie

- sur le plan fédéral - soutien des travaux de développement

- renseignements sur les possibilités d'exportation

- financement des exportations

- aide sur les marchés d'exportation

b) fonctionner à l'extérieur de la structure gouvernementale

c) fonctionner à l'intérieur du milieu commercial pour répondre aux pressions du marché

- d) établir un organisme d'envergure nationale pour assumer l'égalité des chances d'expansion industrielle sur le plan provincial.

#### PROPOSITIONS

18. L'option d(2) (paragraphe 16) semble la plus apte à remplir ces conditions. On propose que les gouvernements fédéral et provinciaux forment en collaboration un organisme d'envergure nationale en vue de mobiliser, de coordonner et de diriger la recherche et le développement de systèmes de transport urbain et de coordonner les activités connexes au titre de la fabrication et de la commercialisation.

#### Genre d'organisme

19. L'organisme prévu devrait:
- a) oeuvrer aux termes d'une charte fédérale à titre de société commerciale concurrentielle
  - b) recevoir l'appui financier direct des organismes gouvernementaux pour la période de démarrage
  - c) bénéficier d'un appui considérable aux termes des programmes fédéraux et provinciaux.

#### Objectifs de l'entreprise

20. La société devrait avoir pour objet:
- a) de cerner les besoins prioritaires en systèmes et en sous-systèmes de transport en commun

- b) de commander les travaux de recherche et de développement qui s'imposent pour répondre aux besoins reconnus et d'entreprendre les recherches et le développement dans les cas où nulle autre option acceptable n'est disponible au Canada
- c) de servir de maître d'oeuvre pour la mise en place des systèmes de transport en commun
- d) d'encourager et d'appuyer la création, le développement et la diversification des entreprises, des ressources, des propriétés et des installations de recherches relatives au transport en commun dans les zones urbaines
- e) d'acquérir, de développer, d'adapter, d'employer et de céder sous licence les brevets, les inventions, les modèles et les systèmes pour la totalité ou une partie des réseaux de transport urbain
- f) de procéder à la vente des systèmes et du matériel de transport urbain
- g) d'entreprendre d'autres activités essentielles à la réalisation des buts de l'entreprise.

#### Participation

21. Si la société doit oeuvrer sur le plan national, il est à souhaiter que le gouvernement fédéral et le plus de provinces possible se joignent à l'entreprise. Pour assurer cette participation, les gouvernements intéressés pourraient par

exemple financer l'entreprise en y prenant une participation au capital-actions. Ainsi, ils subviendraient en plus aux frais de démarrage.

22. La formule à adopter pour la répartition du capital-actions dépendra du nombre de provinces. Les principes suivants devraient assurer la participation du plus grand nombre:
- a) ni le gouvernement fédéral ni une province quelconque ne devrait avoir une participation majoritaire.
  - b) Nul groupement régional ne devrait avoir une participation majoritaire.
  - c) Le nombre d'actions détenues par le gouvernement fédéral devrait être au moins égal à celui d'une province quelconque.
  - d) La méthode de répartition des actions devrait être assez souple pour permettre aux provinces de devenir actionnaires ultérieurement sans préjudice à ces principes.
23. L'équipe d'information sera à votre disposition en vue de traiter les propositions en détail, y compris les questions relatives à la constitution en société, à la structure, au financement, au passif et à l'exploitation de l'entreprise.

ANNEXE II

Note de M. Claude E. Lafrance

du Ministère de l'Industrie & Commerce

Re: initiatives fédérale & ontarienne  
dans les transports urbains





## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

DE: Claude E. Lafrance, directeur  
Direction de l'Industrie de la Machinerie et du  
Matériel de transport  
A: Monsieur Robert De Coster, sous-ministre

NOTE DE SERVICE

SUJET: La position du Québec face aux initiatives  
fédérales et ontariennes dans les transports  
urbains

Faisant suite au mandat qui était donné par le Comité des Affaires Economiques à un groupe de travail composé des ministères de l'Industrie et du Commerce, des Affaires Intergouvernementales et des Transports, d'étudier "plus en détail les deux projets et présenter ses conclusions au comité", les circonstances ont fait qu'un rapport commun des trois ministères n'est pas disponible à l'heure actuelle mais que les démarches sont en bonne voie vers cette réalisation. Je tiens cependant à vous formuler mes recommandations suite à ma rencontre avec le groupe fédéral. Des renseignements supplémentaires seront disponibles après ma rencontre lundi prochain avec M. Foley de l'Urban Transportation Development Corporation.

### Les Objectifs:

Vous trouverez aux annexes I, II, III et IV, divers documents qui m'ont été remis par le Fédéral lors de notre rencontre. Ces documents ne forment pas une proposition du Fédéral mais beaucoup plus un document de travail pour fins de discussions.

Les objectifs probables de la corporation nationale sont énoncés à l'annexe I, page 6, article 20.

Vous trouverez à l'annexe V des extraits de la loi de l'UTDC qui donne l'objectif de la corporation et à l'annexe VI un dépliant publicitaire qui expose la façon dont la corporation entend réaliser ces objectifs.

Si on compare les objectifs des deux organismes, ils sont à toutes fins identiques dans leur philosophie de base.

Cependant:

1<sup>o</sup> l'UTDC prévoit la possibilité de fabrication alors que le

Fédéral préconise essentiellement la fabrication dans le secteur privé.

- 2° La loi de l'UTDC prévoit également à l'article 4d l'opération de systèmes de transport, ce qui n'est pas prévu dans le cas de l'organisme national.
- 3° Le document fédéral met plus d'emphase sur l'exportation que ne le fait l'Ontario.

La lecture du dépliant publicitaire de l'UTDC laisse toutefois croire que ces éléments de fabrication et d'opération de systèmes de transport ne sera pas, du moins pour le moment, une préoccupation majeure de l'organisme.

En résumé, je suis persuadé que premièrement, l'approche du Fédéral et celle de l'Ontario sont identiques et dans les faits les prévisions du personnel requis se rapprochent l'une de l'autre. (Voir annexe VI, page 4 et annexe IV, page 1).

#### La dimension régionale

##### a) La première réaction du Manitoba à la proposition fédérale

On trouvera aux pages 7 à 11 de l'annexe I des comptes rendus de réunions du Fédéral avec le Manitoba. Il redégage de ces comptes rendus:

- 1) Le Manitoba voudrait faire de la corporation un outil, entre autres, pour remédier aux disparités régionales.
- 2) Un souci très marqué de consolider la compagnie Flyer et d'imposer au départ à la corporation une ligne d'action dans le domaine des véhicules routiers et aussi des pièces et accessoires pour contrecarrer l'emprise de firmes multinationales.
- 3) Le désir de la province de se servir de la corporation comme outil gouvernemental de mise en oeuvre de certaines politiques plutôt que de laisser opérer l'entité sur une base de corporation indépendante avec un mandat et des objectifs précis.

Ce désir peut aller à l'encontre des propositions fédérales et ontariennes, qui ont éliminé la constitution d'une corporation de la couronne. Cet élément ressort clairement à l'annexe V, page 6, article 13 de la loi constitutive de l'UTDC.

### b) Les inquiétudes et la philosophie de d'autres provinces

Selon les commentaires apportés par le fédéral, il semblerait que, mis à part le Québec et l'Ontario, les autres provinces consultées seraient enclins à joindre la corporation fédérale plutôt que celle de l'Ontario, leurs intérêts pouvant être probablement mieux protégés avec un organisme national qui se devrait de respecter certaines contraintes de développement régional. Il y a sûrement également un élément de sécurité sous l'égide fédérale par rapport à la force industrielle de l'Ontario.

La philosophie politique des provinces de l'ouest est susceptible également d'amener certaines difficultés dans les discussions quant à l'orientation que devrait prendre la corporation. Les commentaires ci-dessus en annexe sur la réaction du Manitoba confirmerait cette hypothèse.

### c) La position fédérale

Il ne fait aucun doute que le fédéral devra assurer une certaine répartition des retombées de la corporation dans les diverses régions et idéalement en fonction des marchés respectifs de chacune des provinces. Toutefois, il serait illusoire à mon avis de vouloir faire du développement régional par le biais de la corporation et ce serait vouer cet organisme à un échec que de vouloir lui imposer cette contrainte au départ. Certains éléments doivent cependant être respectés et c'est ce que le fédéral a tenté de faire par le biais de la distribution du capital action.

Les pages 5 et 6 de l'annexe IV donne une proposition de critères, pour fins de discussion, qui devraient être respectés dans la distribution du capital action. La mise en action de ces critères donne la répartition à la page 7 de l'annexe IV.

Au premier abord, il m'apparaît que ces critères sont acceptables. Cependant, je questionnerais le fait que l'on ait isolé la Saskatchewan comme un seul élément (D) et il m'apparaît que la participation du fédéral avec 31% des actions est trop forte par rapport à celle de l'Ontario ou du Québec.

### d) La position Ontarienne

L'Ontario n'a naturellement pas eu de préoccupations régionales à date, quoique les divers discours du premier ministre Davis ou des ministres des divers cabinets laissent clairement entendre une préoccupation à ce que le Canada bénéficie non seulement des services de la corporation mais aussi des retombées économiques. (Voir annexe VI page 4). Il reste à déterminer dans quelle mesure ces vœux se réaliseront; tout nous porte à croire cependant que cette intention est réelle puisque les représentants de Tuscam ne semblent pas avoir

de restrictions quant au contenu ontarien de leur contrat. D'ailleurs, la compagnie Thomson à Montréal a déjà reçu des contrats intéressants pour le site de démonstration à Toronto et l'on sait que United Aircraft semble être bien considérée pour l'assemblage des véhicules du système Krauss Maffei.

En conclusion sur cette section du problème régional, il m'apparaît qu'une entente avec l'Ontario serait probablement plus facile à réaliser, peut être tout simplement à cause du nombre plus restreint de partenaires dans l'opération. On peut également spéculer que les retombées économiques seraient possiblement plus grandes pour le Québec dans une association avec l'Ontario. Il faudrait par contre voir à ce que ces retombées soient tout aussi variables sous l'aspect qualité de la technologie que sous l'aspect quantité.

Je ne crois pas que pour le bien d'une association Québec - Ontario ou Québec - entreprise fédérale, nous devions exiger un pourcentage spécifique de retombées mais plutôt exprimer une préoccupation de la corporation à ce que chacun en bénéficie au maximum compte tenu des entreprises existantes dans chaque province, de la participation au capital action et du potentiel de marché.

J'ai considéré à date la proposition du fédéral comme englobant les dix provinces alors que dans les faits, on peut fort bien envisager que, du moins au départ, la corporation nationale serait formée uniquement du Fédéral, du Québec, de l'Ontario et probablement d'une Province de l'Ouest, ce qui serait susceptible de minimiser les problèmes de conciliation des intérêts régionaux.

En terminant sur le sujet, je dois noter que le Fédéral voudrait établir la corporation sur une base la plus indépendante possible du processus politique, à cause des diverses pressions qui pourraient s'exercer pour satisfaire des intérêts régionaux, tout en réalisant que la corporation sera soumise à de telles pressions.

L'élément rentabilité ou financier de la proposition fédérale

L'annexe IV fait état des besoins financiers de la corporation nationale jusqu'en 1979, tel que préparé par le Fédéral et montre un besoin de financement total de \$22 millions. Il est difficile de porter jugement sur ces chiffres sans connaître toutes les hypothèses de base. Je mets en doute cependant les chiffres à l'effet que la corporation se suffirait à elle-même dès 1978 et à mon avis, pour réaliser ses objectifs, ce n'est qu'à moyen terme que nous pourrions envisager une rentabilité, si rentabilité il y a et je crois que les chiffres sont optimistes.

Tous les calculs ont été basés sur l'hypothèse que le Gouvernement Fédéral, par ses programmes d'aide financière existants, fournirait à la corporation 50% des frais de recherche et de développement et/ou d'acquisition de licences. Il ne faut toutefois pas considérer cet élément comme un attrait de la proposition fédérale puisqu'il est probable que cette même aide serait disponible à l'OTDC.

Personnellement, je mets en doute la rentabilité à court terme que ce soit de l'organisation fédérale ou de celle de l'Ontario à cause des deux objectifs fondamentaux soit celui de satisfaire aux besoins de transport et celui d'en assurer le développement et la fabrication au Canada; les deux objectifs sont avant tout des objectifs de rentabilité sociale et non de rentabilité financière.

#### La position de l'Ontario

- a) l'élément politique et l'échéancier
  - b) l'élément financier
  - c) l'élément contrôle
- a) L'élément politique et l'échéancier

On se rappellera que l'UTDC a pris naissance à la suite du besoin en Ontario de résoudre certains problèmes de transport, spécialement dans la région de Toronto et qu'une politique de transport a entraîné une politique industrielle.

Le gouvernement ontarien s'est donné beaucoup de vedette et de prestige par cette action et il se doit sur le plan politique, de remplir ses promesses avec un échéancier qui m'est apparu bien déterminé et assez rigide. Par conséquent, le gouvernement ontarien ne pourra accepter tout délai qui pourrait lui être imposé par une proposition de corporation nationale. Il m'apparaît également que, pour satisfaire monsieur Davis, la corporation nationale devrait prendre l'engagement de remplir en priorité les besoins de certaines municipalités ontariennes.

Je vous réfère d'ailleurs à des propos de monsieur Davis relatés dans la revue Transport Development News à l'annexe VII;

"The premier said Ontario is prepared to go to the bargaining table with two basic issues in mind - the method of federal-provincial involvement in an urban transit development corporation and his government's own commitment to its municipalities to provide an intermediate transit facility".

"Any agreement "he stressed" must carry with it a timetable which allows us to meet our commitments to the municipalities".

Sur le plan des personnalités, tel que relaté par le fédéral, il semblerait que le directeur de L'UTDC, monsieur Kirk Foley, a reçu un mandat bien précis de monsieur Davis et que pour son propre avenir, monsieur Foley ne serait pas disposé à faire des concessions qui seraient susceptibles de retarder la réalisation du mandat qui lui a été confié. Cet élément demeure cependant à être vérifié.

b) L'élément financier

Toujours selon le MIC fédéral, les demandes financières de l'UTDC pour une fusion ou l'achat des actifs existants seraient considérablement plus élevés qu'antérieurement, ce qui pourrait changer la situation.

Il ne fait cependant aucun doute dans mon esprit que l'implication financière pour le Québec serait plus élevée avec l'Ontario qu'avec la compagnie nationale, si ce n'était du fait que nous aurions à faire les frais de travaux encourus et qui ont été axés pour remédier aux problèmes de transport en Ontario et qui ne peuvent nécessairement être transposés intégralement au Québec. En d'autres mots, nous aurions à payer la note pour l'avance Ontarienne, tout en prenant en considération que nous avons eu à date certaines retombées.

c) L'élément contrôle

Toujours selon le fédéral, l'Ontario ne serait pas prête à accepter que dans la corporation nationale, ses intérêts puissent ne pas être satisfaits par un vote majoritaire du Québec et du Fédéral. Selon le schème fédéral, cette situation ne devrait pas se réaliser. Par contre, l'Ontario pourrait se trouver en infériorité par le vote conjoint du fédéral, du Québec et d'une province de l'ouest. Cet élément sera soulevé avec Foley lors de ma rencontre avec lui le 25 courant.

Si nous devons poursuivre des négociations avec l'Ontario, politiquement, nous ne pourrions faire autrement que de demander à participer sur la base de partenaire égal et à mon avis, c'est presque un prérequis.

Des éléments essentiellement pratiques également devraient être résolus tels que:

- 1.- le siège social qui est actuellement à Toronto et qui à mon sens devrait être relocalisé en terrain neutre qui comme demi-mesure pourrait être Ottawa.
- 2.- Les directeurs actuels de l'UTDC devraient être remplacés en partie pour tenir compte de la participation du Québec. Ce remplacement peut amener des difficultés puisque les directeurs de l'UTDC ont été nommés.

d) Autres considérations

Quoique l'Ontario ait défrayé des efforts valables pour sensibiliser le Fédéral et les autres provinces à une participation à l'UTDC, aucune proposition concrète n'a été faite à date au Québec, de telle sorte que nous retrouvons un peu dans la position où l'Ontario nous demande de leur soumettre une proposition. On pourrait discuter à savoir de qui devrait venir l'initiative mais je crois que nous nous trouvons dans une certaine mesure en état d'infériorité et pas seulement dû au fait que l'Ontario a déjà une avance sur nous.

Il est probable cependant que l'Ontario attende qu'une réponse plus claire se dessine au niveau de certaines provinces pour faire des propositions.

La position du QuébecLa position du Québec et recommandations:

Les positions ontariennes et fédérales comportent des avantages et des inconvénients et il devient difficile de trancher la question. Je vais essayer de résumer les avantages et inconvénients principaux basés sur les commentaires ci-dessus et mes mémoires antérieurs.

## 1) La corporation nationale:

Avantages

- La coordination des efforts sur le plan national pour répondre aux besoins et la concentration des efforts de recherche et de développement entre les mains d'un organisme qui devra s'assurer de la répartition équitable de ces efforts ainsi que de la fabrication.
- L'appui formel du gouvernement fédéral tant financièrement que par ses services dans les divers ministères.
- L'implication financière moins lourde pour le gouvernement du Québec.
- Il est plus facile politiquement pour le Québec de joindre le groupe national que de joindre l'Ontario qui a déjà une avance et des engagements.

Désavantages

- Du à la préoccupation du gouvernement canadien de voir à un bien-être de l'ensemble du Canada, il est probable que le Québec ne retirerait pas autant de bénéfices économiques, du moins en quantité (par rapport à qualité sur le plan haute technologie) à cause des pressions régionales qui s'exerceraient de toutes parts.
- Difficultés d'arriver à des ententes entre les diverses provinces en dépit du fait qu'au départ la corporation ne serait composée probablement que de 2 ou 3 provinces.

## 2) La corporation ontarienne:

Avantages

- Possibilités de retombées économiques plus fortes



pour le Québec tant du côté quantité que qualité.

- N'ayant à traiter qu'avec 2 partenaires, du moins au départ, la structure serait moins lourde et les mésententes éventuelles plus faciles à aplanir.

- Le Québec et l'Ontario offrant probablement les plus grandes possibilités sur le plan des débouchés sur leurs marchés intérieurs, il serait plus facile pour elles de répondre à leurs propres besoins et d'avoir plus de flexibilité.

#### Désavantages

- Les engagements de l'UTDC auraient possiblement comme conséquence de mettre les priorités du Québec en second.

- Certains éléments pratiques de contrôle, de siège social, de directeurs déjà en place amèneront des difficultés dans les négociations.

- Financièrement, une association avec l'Ontario serait probablement plus coûteuse pour le Québec.

Vous me permettez à ce stade d'énoncer une crainte quant à la stratégie suivie par le fédéral, vis à vis le Québec. Au tout début de la formation de l'UTDC, le gouvernement ontarien a établi des contacts auprès du fédéral pour demander leur participation. A cette date, le fédéral a refusé sur le principe qu'il ne pouvait s'allier à une seule province et ainsi possiblement porter préjudice à d'autres provinces. J'estime que la participation du Québec, tout autant que celle de l'Ontario, est essentielle pour le bon fonctionnement de la corporation nationale, et il est possible que le fédéral veuille se servir du Québec pour amener l'Ontario à joindre la corporation nationale. Nous pourrions jouer ce jeu dans la mesure où il nous convient de le faire. L'inquiétude du fédéral au fait qu'aucune suite n'ait été donnée à la lettre de monsieur Gillespie à monsieur Bourassa serait susceptible de confirmer cette hypothèse.

J'ai essayé de déterminer des motifs réels pour lesquels l'Ontario recherchait la participation de d'autres provinces et j'en suis arrivé à trois hypothèses:

i) soit que l'Ontario ait craint se voir fermer les débouchés sur le marché des autres provinces si elle ne faisait pas un effort apparent pour s'allier les autres provinces.

ii) soit que l'Ontario ait cherché des partenaires pour

supporter le poids financier de leurs initiatives qui seraient susceptibles de profiter sur le plan systèmes de transport, aux autres provinces.

iii) soit que cette province n'ait pas toutes les disponibilités manufacturières requises pour retenir en Ontario les retombées économiques de leurs initiatives et que dans ces conditions elle ait trouvé équitable que d'autres provinces y participent financièrement comme coût à encourir pour générer cette activité économique dans chacune des provinces.

Je ne voudrais pas faire par ces quelques lignes précédentes, un procès d'intention tant du côté ontarien que du côté fédéral mais je crois que ces éléments peuvent être importants dans la prise de décision.

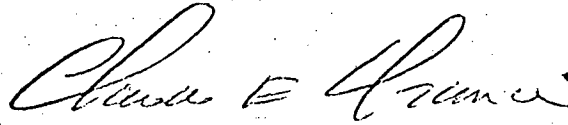
Si j'énonce l'hypothèse que l'aide financière fédérale, par les programmes d'aide financière existants, serait tout aussi disponible pour l'UTDC que pour la corporation nationale, j'entrevois deux lignes d'action que le Québec pourrait prendre; basé sur une appréciation purement personnelle des avantages et désavantages des deux possibilités:

a) prenant en considération les avantages économiques probables d'une association avec l'Ontario et les difficultés de réconciliation des différents intérêts régionaux dans la proposition fédérale, je serais enclin à recommander que des négociations soient entreprises avec l'Ontario en vue d'une association.

b) s'il était jugé que l'implication financière d'une association avec l'Ontario était trop élevée pour le Québec, ou encore qu'une entente acceptable s'avérerait impossible avec cette province, nous pourrions agir à titre de catalyseur auprès de l'Ontario et du Fédéral simultanément et également agir comme poids dans la balance pour influencer la formation d'une corporation nationale, au lieu de considérer les fonctions fédérales et ontariennes comme deux alternatives. Nous agirions alors un peu à titre de conciliateur pour en venir à la formation d'une seule entité, tout en réalisant alors que place devrait être faite pour accepter les autres provinces éventuellement.

En terminant, je crois que, tout comme l'UTDC a été formée pour donner des réponses à des besoins pressants en Ontario dans le domaine des transports, une association Québec-Ontario ne sera fructueuse en tous points que dans la mesure où notre propre Ministère des Transports serait consentant à collaborer avec la nouvelle corporation née de l'association pour résoudre les problèmes de transports au Québec.

Une association Québec - Ontario aurait aussi sûrement des répercussions sur le plan constitutionnel, de proche ou de loin et je ne suis pas en mesure d'apprécier adéquatement ce contexte.



Claude E. Lafrance, directeur  
Direction de l'Industrie de la  
Machinerie et du Matériel de transport

Québec, 25 février 1974  
CEL/cs

ANNEXE III

Ontario Transportation

Development Corporation

4

**How large is the Company and by whom will it be directed?**

It is intended that the Company will have approximately 50 employees. This may seem to be a rather small figure considering the magnitude of the task at hand. However, it is anticipated that the Company will act primarily as a co-ordinator and will, wherever possible, sub-contract detailed development work. The staff of the Company will include highly experienced and expert transit engineering talent, as well as specialists in market development and licence management. One of the important areas of interest of the Company will be the co-ordination of urban transportation research. In this regard, it is hoped that the Company can direct a sizeable amount of research work to the academic community, as well as to the consulting industry, and other research institutions.

By deliberate choice, the Board of Directors and operating officers of OTDC are drawn from a wide geographic and professional field. There are representatives of governments on the Board, as well as members from private industry. In addition, parts of Canada other than Ontario have representation. By design, OTDC will be directed by a Board with a broad overview of the Canadian transportation industry.

**What is the Company's sphere of operation?**

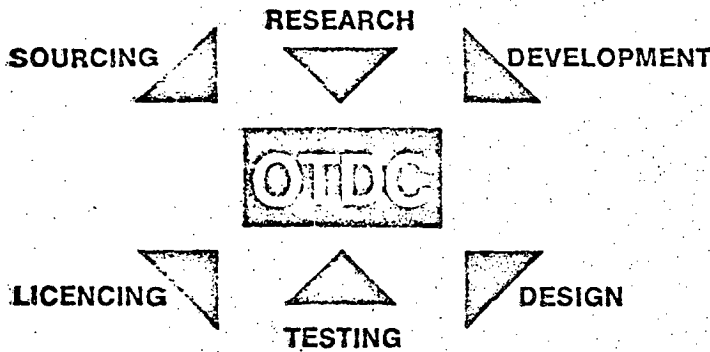
It is intended that OTDC will act on a Canada-wide basis. Every effort will be made to stimulate interest in the Company from coast to coast and much of the contracted development work of a Company be assigned to parts of Canada other than Ontario. Furthermore, final manufacturing arrangements which flow from the Company's development work will be directed to manufacturers right across the country. It is a prime objective of OTDC to co-ordinate a truly national effort in the development of new transit products for Canada and for export markets. The Company begins in the firm belief that with the various governments of Canada and industry from across the nation pulling together, a truly viable transit manufacturing industry will be established.

# INTRODUCING THE ONTARIO TRANSPORTATION DEVELOPMENT CORPORATION

**What is the Ontario Transportation Development Corporation?**

It is a company established by a Special Act of the Ontario Legislature with the objective to ensure the provision of improved urban transportation systems for markets in Canada and abroad.

**How does the Company intend to assist in the provision of improved urban transportation systems?**



As the above diagram illustrates, the Company will put together all necessary requirements to design and build, in Canada, transit products capable of meeting modern demands. In this process, the Company's main role will be one of development. By bringing together the necessary preconditions for production, OTDC will make possible the efficient deployment of Canada's Transit Manufacturing Industry.

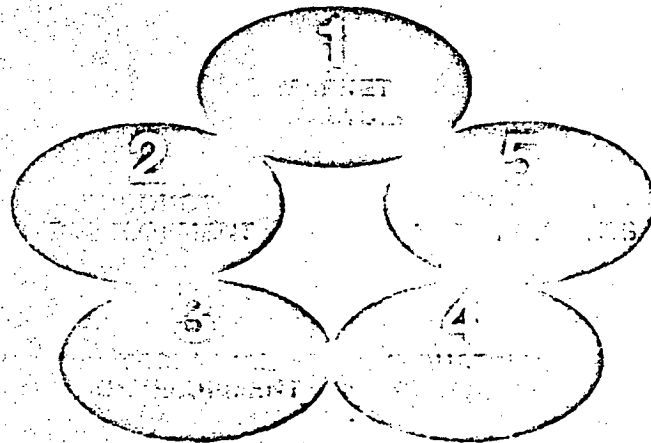
**What functions will the Company perform?**

OTDC will devote its efforts to two prime functions;

- 1) Product Research and Development — The Company will seek to develop new and innovative urban transit products. As a first venture, the Company has acquired exclusive Canadian rights to an intermediate capacity transit system and will, in co-ordination with the Ontario Ministry of Transportation and Communications, carry this development forward into a revenue ser-

vice in Canada and abroad. The Company has also investigated product requirements in other areas; for example, the need for new dial-a-bus vehicles has become an area of interest to the Company. OTDC will on the one hand support research and development of new products and on the other hand, co-ordinate arrangements intended to satisfy public demands. Emphasis will be placed on systems engineering and concern will be directed to configuration of various systems and the definition and engineering of major interfaces.

- 2) Licence Management—Complementing the first function, the second function will be industrial licence management. This area entails the acquisition, organization, management, and most important, the funding of new industrial properties. The Company, having acquired various licence rights (eg. ICTS), will identify and assign required research and development work, engineer the system interfaces and arrange for licencing and manufacture. The Company will also co-ordinate the market for new products by maintaining close contact with the public buyers of transit equipment. Put simply, the company will carry forward the industrial property from concept to actual production and delivery. As for internal organization, OTDC activity cells have been established in the five areas;



BILL 144

1973

**An Act to establish  
The Ontario Transportation Development  
Corporation**

**H**ER MAJESTY, by and with the advice and consent of the Legislative Assembly of the Province of Ontario, enacts as follows:

**PART I**

**INTERPRETATION**

**1. In this Act,**

- (a) "Board" means the Board of Directors of the Corporation;
- (b) "Corporation" means The Ontario Transportation Development Corporation;
- (c) "equity share" has the same meaning as in *The Business Corporations Act*; Interpre-  
tation  
R.S.O. 1970,  
c. 53
- (d) "Minister" means the Minister of Transportation and Communications;
- (e) "resident Canadian" has the same meaning as in *The Business Corporations Act*;
- (f) "Treasurer of Ontario" means the Treasurer of Ontario and Minister of Economics and Inter-governmental Affairs.

**2. Except as herein otherwise provided, *The Business Corporations Act* applies to the Corporation.** Application  
of R.S.O. 1970,  
c. 53

**PART II**

**THE ONTARIO TRANSPORTATION DEVELOPMENT  
CORPORATION**

**INCORPORATION**

**3.—(1) There is hereby established a corporation with share capital under the name of "The Ontario Transportation Development Corporation".** Incorporation  
tion

Board of Directors

(2) There shall be a Board of Directors of the Corporation consisting of nine members and the first directors of the Corporation shall be appointed by the Lieutenant Governor in Council to hold office until their successors are elected by the shareholders of the Corporation.

Seat in Assembly not vacated  
R.S.O. 1970, c. 240

(3) Notwithstanding anything in *The Legislative Assembly Act*, a member of the Assembly who is appointed or elected as a member of the Board is not thereby rendered ineligible as a member of the Assembly or disqualified from sitting or voting in the Assembly.

OBJECTS OF THE CORPORATION

Corporate objects

4. The objects of the Corporation are,

(a) to acquire, develop, adapt, use and license patents, inventions, designs and systems for all or any part of transit systems related to public transportation and rights and interests therein or thereto;

(b) to encourage and assist in the creation, development and diversification of Canadian businesses, resources, properties and research facilities related to public transportation;

(c) to undertake the <sup>commission</sup> design, development, construction, testing, ~~operation~~, manufacture and sale of all or any part of transit systems related to public transportation;

(d) to test or, operate and to provide services and facilities for all or any part of transit systems related to public transportation and in connection therewith to build, establish, maintain and operate, in Ontario or elsewhere, alone or in conjunction with others, either on its own behalf or as agent for others, all services and facilities expedient or useful for such purposes, using and adapting any improvement or invention for any means of public transportation;

(e) to manufacture vehicles and control, propulsion and guideway systems and their appurtenances and other instruments and plant used in connection with transit systems related to public transportation as the Corporation may consider advisable and to acquire, purchase, sell, license or lease the same and rights relating thereto, and to build, establish, construct, acquire, lease, maintain, operate, sell or

let al public

(f) to ca the c advan with object b, c, d

5.—(1) The divided into,

(a) 20,000 issued from t

(b) 50,000 hundred or more section statem respect section Board of a se each se conditi attach

(2) The hold to vote at any tion other than but shall be er called for the p Corporation or part thereof and of common sha common share h

(3) The specia with the special payment of divid of the liquidatio whether volunta

(4) If the spe or purchaseable



let all or any part of transit systems related to public transportation in Ontario or elsewhere; and

- (f) to carry on any other trade or business that, in the opinion of the Board, can be carried on advantageously by the Corporation in connection with or as ancillary to the carrying out of the objects of the Corporation set out in clauses *a*, *b*, *c*, *d* and *e*.

#### CAPITALIZATION

5.—(1) The authorized capital of the Corporation is <sup>Authorized capital</sup> divided into,

- (a) 20,000,000 common shares without par value, to be issued for such consideration as the Board may from time to time determine; and
- (b) 50,000 special shares with a par value of one hundred dollars each, which may be issued in one or more series and, subject to the provisions of subsections 2, 3, 4 and 5 and to the filing of the statement and the issuance of the certificate in respect thereof referred to in subsection 2 of section 30 of *The Business Corporations Act*, the Board may fix from time to time before the issuance of a series the number of shares that is to comprise each series and the designations, preferences, rights, conditions, restrictions, limitations or prohibitions attaching to each series of special shares.

(2) The holders of the special shares shall not be entitled <sup>Voting</sup> to vote at any meetings of the shareholders of the Corporation other than the meetings referred to in subsection 5 but shall be entitled to notice of meetings of shareholders called for the purpose of authorizing the dissolution of the Corporation or the sale of its undertaking or a substantial part thereof and at all meetings of shareholders the holders of common shares shall be entitled to one vote for each common share held by them.

(3) The special shares of each series shall rank on a parity <sup>Ranking of series of shares</sup> with the special shares of every other series with respect to payment of dividends and distribution of assets in the event of the liquidation, dissolution or winding up of the Corporation whether voluntary or involuntary.

(4) If the special shares of any series are made redeemable <sup>Redemption of shares</sup> or purchaseable for cancellation by the Corporation, the

price at which such shares may be redeemed or purchased for cancellation shall not exceed the amount paid-up on such shares together with a premium of not more than 20 per cent of that amount and any dividends accrued and unpaid on such shares.

Variation of rights of special shareholders

(5) Subject to the provisions of subsections 2, 3 and 4, the Board, by a special resolution, may delete or vary any preference, right, condition, restriction, limitation or prohibition attaching to a series of the special shares but the resolution is not effective until,

(a) it has been confirmed by at least two-thirds of the votes cast at a meeting of the holders of such series of shares duly called for that purpose and at the meeting the holders of shares of such series shall be entitled to one vote in respect of each share held of such series; and

(b) a certificate of amendment has been issued pursuant to section 191 of *The Business Corporations Act*.

R.S.O. 1970, c. 53

HEAD OFFICE

Head office

6. The head office of the Corporation shall be in The Municipality of Metropolitan Toronto.

BOARD OF DIRECTORS

Majority to be resident Canadians

7. A majority of the members of the Board shall at all times be resident Canadians.

BORROWING POWERS

Borrowing powers

8. The Board may from time to time,

(a) borrow money upon the credit of the Corporation;

(b) issue, sell or pledge debt obligations of the Corporation;

(c) charge, mortgage, hypothec or pledge all or any currently owned or subsequently acquired real or personal, movable or immovable property of the Corporation including book debts, rights, powers, franchises and undertakings, to secure any debt obligations or any money borrowed or other debt or liability of the Corporation; and

(d)

9.—( at a lo security

(2) T keep at of trans register

10.— the Cor held in Corpora

(2) T that ha Corpora Corpora in contr

(3) If Corpora by-laws shareho meeting matter date of rights v and sha sanction general

11. S Act, the shares.

12. the pro

- (d) delegate the powers conferred on it under this section to such directors or officers of the Corporation and to such extent and manner as is set out in the by-laws or in specific resolutions of the Board.

## REGISTERS

9.—(1) The Corporation shall appoint a registrar to keep <sup>Register of security holders</sup> at a location in the Province of Ontario the register of security holders of the Corporation.

(2) The Corporation shall appoint a transfer agent to <sup>Register of transfers</sup> keep at a location in the Province of Ontario the register of transfers of all securities issued by the Corporation in registered form.

## VOTING OF SHARES

10.—(1) The voting rights pertaining to any shares of the Corporation shall not be exercised when the shares are held in contravention of this Act or the by-laws of the Corporation. <sup>Voting rights not to be exercised in certain cases</sup>

(2) The validity of a transfer of shares of the Corporation that has been recorded in a register of transfers of the Corporation or the validity of an allotment of shares of the Corporation is not affected by the holding of such shares in contravention of this Act or the by-laws of the Corporation. <sup>Transfer and allotment of shares held in contravention of Act</sup>

(3) If the voting rights pertaining to any shares of the Corporation that are held in contravention of this Act or the by-laws of the Corporation are exercised at any meeting of the shareholders of the Corporation, no proceeding at that meeting is void by reason thereof, but any such proceeding, matter or thing is, at any time within one year from the date of commencement of the meeting at which such voting rights were exercised, voidable at the option of the directors and shareholders by a by-law duly passed by the Board and sanctioned by two-thirds of the votes cast at a special general meeting of the shareholders called for the purpose. <sup>Voting of shares held in contravention of Act</sup>

## PURCHASE OF COMMON SHARES.

11. Subject to the provisions of *The Business Corporations Act*, the Corporation may purchase any of its issued common shares. <sup>Purchase of common shares R.S.O. 1970, c. 53</sup>

NON-APPLICATION OF CERTAIN PROVISIONS OF  
*The Business Corporations Act*

12. Except for the purposes of subsection 5 of section 5, the provisions of sections 189 to 254 of *The Business Cor-* <sup>Provisions not to apply</sup>

*porations Act* do not apply to the Corporation and the Corporation shall not enter into any arrangement, amalgamation, continuation, winding-up or dissolution within the meaning of *The Business Corporations Act*.

R.S.O. 1970, c. 53

GENERAL

Not Crown agency R.S.O. 1970, c. 109

13. The Corporation is not an agent of Her Majesty nor a Crown agency within the meaning of *The Crown Agency Act*.

Interpretation

14.—(1) In this section, "non-resident" means any person other than a resident Canadian, a corporation controlled by resident Canadians, Her Majesty in right of Canada, Ontario or any other province of Canada or an agent or nominee of Her Majesty.

Equity shares owned or controlled by non-residents

(2) The total number of equity shares of the Corporation beneficially owned, directly or indirectly, by non-residents or over which non-residents exercise control or direction shall not at any time exceed 10 per cent of the total number of issued and outstanding equity shares of the Corporation.

Limit of individual ownership of equity shares

(3) The total number of equity shares of the Corporation beneficially owned, directly or indirectly, by any person or over which he exercises control or direction shall not at any time exceed 5 per cent of the total number of issued and outstanding equity shares of the Corporation.

Idem

(4) Subsection 3 does not apply in respect of any equity shares of the Corporation beneficially owned by Her Majesty in right of Canada, Ontario or any other province of Canada or by an agent or nominee of Her Majesty.

Where person deemed beneficial owner of equity shares R.S.O. 1970, c. 53

(5) For the purposes of this section, a person shall be deemed to own beneficially any equity shares of the Corporation owned beneficially by any associate or affiliate of such person as such terms are defined in *The Business Corporations Act*.

Controlled corporation

(6) For the purposes of this section, a corporation is controlled by another corporation, individual or trust if it is in fact effectively controlled by such other corporation, individual or trust, directly or indirectly, or through the holding of shares of the corporation or any other corporation, or through the holding of a significant portion of the preferred shares of a corporation or of the outstanding debt of a corporation or individual, or by any other means whether of a like or different nature.

15.—(1) for, purchase of Her Majesty all times shall Corporation

(2) Share of Her Majesty books of t right of Ontario voted by t behalf of H as the Lieut

16. The Lieutenant conditions, scribe, may and hold thereof.

17. The tions. resp relating to,

(a) tl n h

(b) to o C

18. Th Royal Ass

19. Th Developme

PART III

ONTARIO PARTICIPATION

15.—(1) The Minister shall from time to time subscribe <sup>Shares may be acquired by Ontario</sup> for, purchase and hold shares of the Corporation on behalf of Her Majesty in right of Ontario and such holdings at all times shall be a majority of the outstanding shares of the Corporation.

(2) Shares of the Corporation purchased on behalf of <sup>idem, registration and voting</sup> Her Majesty in right of Ontario shall be registered in the books of the Corporation in the name of Her Majesty in right of Ontario as represented by the Minister and may be voted by the Minister or his duly authorized nominee on behalf of Her Majesty in accordance with such regulations as the Lieutenant Governor in Council may prescribe.

16. The Treasurer of Ontario, with the approval of the <sup>Authority to loan moneys to Corporation</sup> Lieutenant Governor in Council and upon such terms and conditions as the Lieutenant Governor in Council may prescribe, may make loans to the Corporation and may acquire and hold debt obligations of the Corporation as evidence thereof.

PART IV

MISCELLANEOUS

17. The Lieutenant Governor in Council may make regula-<sup>Regulations</sup>tions respecting any matter that he considers necessary relating to,

- (a) the voting by the Minister or his duly authorized nominee in respect of shares of the Corporation held by the Minister;
- (b) terms and conditions that shall apply to the making of loans to the Corporation by the Treasurer of Ontario.

18. This Act comes into force on the day it receives <sup>Commencement</sup> Royal Assent.

19. This Act may be cited as *The Ontario Transportation* <sup>Short title</sup> *Development Corporation Act, 1973.*

**BILL 144**

---

An Act to establish  
The Ontario Transportation  
Development Corporation

---

*1st Reading*

June 7th, 1973

*2nd Reading*

June 12th, 1973

*3rd Reading*

June 21st, 1973

---

THE HON. G. CARTON  
Minister of Transportation and  
Communications

---

1973

---

ANNEXE IV

Lettre du ministre fédéral  
de l'Industrie et du Commerce

M. Alastair Gillepsie au

Premier ministre Bourassa

en date du 22/01/74

Minister  
of Industry, Trade  
and Commerce

Minis  
de l'Industrie  
et du Commerce



Ottawa, Canada  
K1A 0H5

JAN 22 1974

L'honorable Robert Bourassa  
Premier ministre du Québec  
Hôtel du Gouvernement  
Québec, Québec

Monsieur le Premier ministre,

Au cours de la récente conférence fédérale-provinciale-municipale, à Edmonton, mon collègue le Ministre d'Etat aux Affaires urbaines, l'honorable Ron Basford, a rendu public le vif intérêt avec lequel le gouvernement fédéral envisage la création possible d'une société nationale de transports urbains, avec la collaboration de plusieurs provinces.

Le gouvernement fédéral en est venu à cette conclusion à la suite d'études conjointes du Ministère des Transports, du Ministère d'Etat aux Affaires urbaines et de mon propre ministère, qui indiquent les avantages et le besoin pressant d'une telle initiative.

Des hauts fonctionnaires de nos Ministères ont déjà pu faire une présentation préliminaire de cette proposition à leurs collègues des Ministères du Transport, de l'Industrie et du Commerce, et des Affaires Municipales du Gouvernement du Québec. Vous trouverez ci-joint un résumé de cette présentation.

Nos hauts fonctionnaires poursuivent actuellement leurs discussions préliminaires avec leurs collègues des autres gouvernements de la fédération. Lorsque celles-ci seront complétées, nous aimerions poursuivre en détail la discussion de notre proposition avec votre gouvernement.

Je vous serais obligé, d'ici là, de m'indiquer le nom des représentants de votre gouvernement avec lesquels vous jugez que la poursuite de ces discussions serait la plus fructueuse.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

  
Alastair Gillespie



ANNEXE V

Mandat du groupe de travail

formé par le Comité des Affai-

res économiques lors de

la réunion du 31/0./74

9. M. De Coster veut cependant surtout parler aujourd'hui des initiatives fédérales et ontariennes en matière de transport en commun, sur lesquelles le Gouvernement du Québec aura à un moment donné à prendre position. L'Ontario a pris un vif intérêt à la question du transport urbain et en a fait une de ses politiques prioritaires. Un organisme a été créé, l'Ontario Transportation Development Corporation, qui a pour fonction de développer la recherche et le développement en matière de systèmes de transport en commun, de commercialiser les licences et de favoriser l'industrie ontarienne et canadienne dans ce domaine. L'Ontario a demandé la collaboration des autres provinces, dont le Québec, et a pris des contacts avec des entreprises québécoises. A peu près au même moment, le Gouvernement fédéral a mis sur pied une agence semblable mais dont il n'aurait pas le contrôle et à laquelle les provinces pourraient participer. Le Québec devra donc décider soit de faire cavalier seul et de développer l'industrie québécoise ou encore de favoriser une entreprise conjointe soit avec l'Ontario soit avec le Fédéral. L'idéal serait évidemment qu'il y ait éventuellement rapprochement entre les deux projets. M. De Coster souligne que sa communication avait pour but de sensibiliser le Comité des Affaires économiques à ce dossier. M. St-Pierre estime pour sa part qu'à première vue le projet fédéral est plus intéressant pour le Québec. Il est convenu que les 3 ministères impliqués, Industrie et Commerce, Affaires Intergouvernementales et Transport, formeront un groupe qui étudiera plus en détail les deux projets et présentera ses conclusions au Comité vers la mi-février, en vue de faire des recommandations concrètes au Conseil des Ministres.

"Comité des Affaires Economiques"

Programme de l'Ordre du jour de la réunion du 31 janvier 1974