



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 013 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 21 novembre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le lundi 21 novembre 2011

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous.

Bienvenue à la treizième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur la stratégie nationale de transport en commun.

Nous entendez-vous maintenant, madame Büttler?

Mme Mirjam Büttler (vice-directrice, Union des transports publics de Suisse): Je vous vois et je vous entends maintenant.

Le président: Nous avons perdu la connexion pendant un instant.

Nous entendrons aujourd'hui par vidéo conférence Mirjam Büttler, la vice-directrice de l'Union des transports publics de Suisse.

Je vous laisse faire votre exposé, puis les députés vous poseront des questions.

Allez-y.

Mme Mirjam Büttler: Bonjour, mesdames et messieurs.

Je vous ai fait parvenir un document. J'aimerais faire un bref exposé d'environ 10 minutes. Ensuite, vous pourrez me poser vos questions en français ou en anglais. Je comprends et parle les deux langues.

Tout d'abord, que fait l'Union des transports publics de Suisse? Nous avons 130 membres. Il s'agit d'associations et d'entreprises de transport en commun. L'une de nos tâches principales consiste à élaborer la politique des transports et à faire pression sur le Parlement et le gouvernement. C'est l'une de nos principales tâches, et elle est très importante.

Nous servons également de plateforme pour l'échange d'expériences entre les membres de notre union. L'une de nos plus importantes tâches consiste à gérer les tarifs et les règlements conjoints que nous avons en Suisse. Je vais y revenir plus tard.

Nous donnons de la formation et nous nous chargeons de l'organisation de la répartition des recettes tirées de la vente des titres de transport. C'est aussi une tâche très importante.

Nous offrons bien entendu des services à nos membres, lorsqu'ils ont, par exemple, des questions très pointues concernant une loi ou une nouvelle loi. Nous sommes également un groupe de réflexion sur les nouveaux développements et les nouvelles stratégies. Notre union est neutre, et toutes les entreprises de transport en sont membres, tant les grosses, comme les Chemins de fer fédéraux suisses, que les petites, comme les entreprises de transport des villes.

À la page 3, vous pouvez voir que la Suisse a un réseau national très dense. C'est rendu possible grâce à notre collaboration. Nous en sommes très fiers. Divers acteurs jouent divers rôles.

J'aimerais d'abord vous parler des divers rôles de l'État, puis des lois cantonales. Comme vous le savez peut-être déjà, la Suisse compte trois ordres de gouvernement, soit les communes, les cantons et l'État. C'est de l'État dont il est question ici. C'est très important de collaborer, de communiquer efficacement et d'avoir une bonne coordination.

La page 4 porte sur les divers rôles. Nous avons 26 gouvernements cantonaux. Ces gouvernements sont importants parce qu'ils sont chargés de la prestation du transport en commun sur leur territoire respectif. Même s'ils gèrent le transport en commun dans les cantons, ils ne peuvent pas y arriver sans aide. Ils doivent collaborer avec l'État. Je vais revenir aux cantons dans un instant.

Nous avons les entreprises de transport en commun. Elles se trouvent au milieu du diagramme. Elles sont bien entendu très importantes, et il y en a des grosses et des petites, comme je l'ai dit plus tôt. Cela comprend les trains, les autobus et les tramways. Nous avons de tout.

Nous retrouvons également le ministère fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et des Communications. La photo de notre ministre est à la droite de l'encadré. Ensuite, nous avons l'Office fédéral des transports, qui est évidemment très étroitement lié au ministère.

À gauche se trouve notre union, soit l'Union des transports publics de Suisse. Nous essayons aussi d'influer sur la politique en matière de transport en commun.

Il est important de noter qu'en Suisse nous avons une démocratie directe, c'est-à-dire que la population peut, par exemple, voter sur des projets de transport en commun.

Par exemple, ici à Berne, nous avons prolongé la ligne de tramway. Avant de le faire, les gens de la commune et du canton se sont prononcés sur le projet. Ils doivent donner leur aval. Le problème est que tout le monde veut un réseau de transport en commun très dense et efficace dans sa région, et voilà pourquoi c'est exactement ce que nous avons.

●(1535)

À la page 5, vous avez les rôles des institutions fédérales. L'État s'occupe de la surveillance et fournit un cadre sur les normes de sécurité. Il fournit également les services de transport en commun, services qui sont très importants. Il dit aux entreprises et à notre union quoi faire. L'État agit à titre d'organisme de réglementation. Enfin, il est évidemment le propriétaire des Chemins de fer fédéraux suisses et des plus grosses entreprises de transport en commun.

Comme vous le constatez, l'État a divers rôles. C'est très difficile parfois, parce que les divers rôles sont liés à divers intérêts. Notre union sert parfois de médiateur pour que les divers rôles de l'État se concentrent sur un même objectif.

Pour ce qui est du dernier rôle de l'État, il y a une personne que nous appelons M. Tarif, parce qu'il contrôle les tarifs. Par exemple, il n'a parfois pas les mêmes intérêts que le propriétaire des Chemins de fer fédéraux suisses. Nous sommes donc chargés d'aborder avec lui les tarifs.

Voilà pour l'État. Les rôles des gouvernements cantonaux sont présentés à la page 6. Chacun des 26 cantons a également son propre gouvernement et son propre Parlement. Ces gouvernements sont très importants, parce qu'ils gèrent l'éducation, le transport en commun et les systèmes de santé.

Les gouvernements cantonaux sont également prestataires de services de transport; ils disent donc aux entreprises quoi faire. J'habite à Berne, la capitale de la Suisse. Par exemple, si le canton dit à l'entreprise de transport en commun qui dessert Berne qu'il doit y avoir un autobus ou un tramway toutes les six minutes, il le fait et paye la moitié de la facture. Par les titres de transport et leurs revenus, les entreprises de transport assument la moitié des frais, et les cantons règlent le reste.

Je vais aborder le financement dans un instant. Le système suisse est très complexe, mais on peut résumer le tout en disant que les cantons absorbent la moitié des frais liés au transport en commun sur leur territoire et que le reste du financement est tiré des revenus provenant des titres de transport.

Bien entendu, les cantons sont aussi des organismes de réglementation ou ils sont propriétaires de diverses entreprises de transport en commun. Ce qui est vrai pour l'État l'est également pour les cantons. Par exemple, BLS est la deuxième entreprise ferroviaire en importance en Suisse, et elle est la propriété du canton de Berne, où je demeure.

J'aimerais maintenant aborder le financement. Je vais débiter par le financement de l'infrastructure qui se trouve à la page 7. Nous avons essayé de simplifier le tout. Si nous avions essayé de représenter exactement ce qui se passe, ce serait 10 fois plus compliqué.

●(1540)

Comme vous pouvez le voir, le financement provient de divers endroits. Il y a le budget fédéral ordinaire, les budgets cantonaux ordinaires et les budgets communaux ordinaires.

Je vais poursuivre ainsi, si cela vous va, parce que c'est plus facile pour moi.

[Français]

On a le budget fédéral ordinaire — celui où vont les impôts —, on a le budget des cantonaux ordinaire et le budget des communes ordinaire. En Suisse, nous avons une chose extraordinaire et très importante. Ce sont deux fonds.

[Traduction]

Nous avons créé deux fonds qui ne sont pas liés au budget. C'est l'un des principaux avantages de ces fonds. Nous n'avons pas de discussions à ce sujet année après année, mais nous avons des fonds dédiés au transport en commun. Nous avons donc une vision à long terme à cet égard. Nous avons donc deux fonds, soit le fonds d'infrastructure et le fonds pour le trafic public, le fonds FTP.

●(1545)

Ces fonds sont très importants. Nous avons aussi tenu un vote sur leur création. Par exemple, nous avons tenu un référendum national sur le fonds pour le trafic public. Tous les Suisses ont pu se prononcer sur sa création ou non.

Nous avons déjà décidé de l'utilisation que nous en ferions. Par exemple, nous pourrions investir cet argent dans de grands projets d'infrastructure. Il y a environ 15 ans, la population suisse s'est dite d'accord avec la création du fonds et la façon de le financer.

Je vais maintenant vous parler d'un fonds très important en Suisse, le fonds pour le trafic public.

En ce moment, nous avons des discussions à ce sujet, parce que nous voulons

[Français]

maintenir le fonds.

[Traduction]

Lorsque nous l'avons créé, il ne devait exister que pour une courte période. Nous aimerions maintenant le rendre permanent. Le fonds pour le trafic public est financé à même

[Français]

les taxes sur les huiles minérales.

Nous avons la TVA, la taxe sur la valeur ajoutée.

[Traduction]

Donc, une partie de la taxe sur la valeur ajoutée va dans ce fonds.

Troisièmement, nous avons une taxe

[Français]

sur les camions, les gros camions qui passent par la Suisse.

[Traduction]

Les camions lourds qui passent par la Suisse doivent payer une taxe. Une partie de cette taxe va aussi dans le fonds pour le trafic public.

Nous avons donc un fonds stable. C'est important en Suisse. Nous n'avons pas beaucoup de discussions chaque année à ce sujet, mais nous finançons le transport en commun et les grands projets par l'entremise de ces fonds.

En ce qui concerne les investissements, je ne vais pas m'attarder sur le sujet. Vous aurez peut-être des questions à me poser à cet égard. Il faut retenir que nous avons deux fonds. Nous en avons un pour l'infrastructure et les projets urbains, et nous nous servons de l'autre, le fonds pour le trafic public, pour les projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure.

[Français]

Ensuite, nous avons le financement du trafic, c'est l'exploitation.

[Traduction]

Vous pouvez voir où sont investis les budgets. Un élément important est expliqué à la page 9, soit la répartition des subventions. C'est environ 19 p. 100 pour le transport régional; environ 16 p. 100 pour l'ensemble du transport urbain; 3 p. 100 pour l'ensemble du transport ferroviaire des marchandises; et 62 p. 100 pour l'infrastructure.

Ensuite, les trains rapides, soit ceux qui parcourent une grande distance, ne sont pas subventionnés, parce que c'est le seul secteur qui génère vraiment des revenus. Le transport régional ne génère pas de profits, comparativement aux trains rapides. Les gens déboursent pour emprunter le service de trains rapides, et nous récoltons l'argent. Cependant, le transport régional ou urbain dans les villes et les villages ne nous rapporte pas suffisamment d'argent. Par conséquent, l'État doit le subventionner à hauteur d'environ 50 p. 100.

Il n'y a donc pas de subventions accordées aux trains rapides et, par conséquent, il n'y en a pas pour les installations touristiques.

J'aimerais faire part d'un dernier élément: l'étroite collaboration entre les entreprises de transport en Suisse. Vous en voyez un exemple à la page 11. Si un usager se rend d'Engelberg à Appenzell — deux très belles régions touristiques en Suisse — en passant par Lucerne, la ville culturelle du pays, il doit faire affaire avec six différentes entreprises ferroviaires. Cependant, il n'a qu'un billet à se procurer; donc, il n'y a qu'un tarif. Nous offrons un tarif dégressif. Si vous aviez à payer le plein tarif pour ce voyage, il vous en coûterait 39 francs, ce qui revient peut-être à 30 euros en ce moment, mais le tarif véritable du voyage est de 29 francs, soit une économie de 10 francs.

Nous avons moins de recettes par titre de transport, mais nous avons plus de recettes totales grâce à l'augmentation du nombre de trajets. C'est un aspect très important. C'est aussi très facile. Il n'y a qu'un horaire en Suisse, et vous pouvez consulter les horaires de toutes les entreprises. Vous n'avez qu'à acheter un billet pour l'ensemble de votre voyage. Selon moi, c'est l'une des raisons de notre succès.

Mon dernier point concerne nos défis pour l'avenir. Nous devons financer l'entretien de l'infrastructure et plus de projets d'infrastructure. Il faut obtenir plus d'argent pour mener plus de projets. Bien entendu, le transport en commun entre en concurrence avec d'autres priorités. Il faut donc en discuter. Nous devons convaincre le Parlement et le gouvernement de la nécessité d'investir dans ce secteur.

Nous discutons actuellement de notre politique sur les tarifs, parce que nous savons que les usagers devront payer davantage. C'est l'un de nos importants défis. Nous sommes aussi aux prises avec des défis liés à la libéralisation et aux règlements. Il y aura plus de la libéralisation, mais ces deux éléments sont indissociables; plus la libéralisation augmente, plus nous aurons de règlements.

En fin de compte, le transport en commun en Suisse est un succès. La population et les usagers en reconnaissent les mérites.

Voilà mon bref exposé. J'ai couvert les éléments les plus importants. Je suis évidemment disposée à répondre à vos questions.

• (1550)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à Mme Chow qui dispose de sept minutes.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci.

Aux pages 5 et 6, vous indiquez que le gouvernement fédéral et les gouvernements cantonaux sont des prestataires de services de transport. Pourriez-vous clarifier la différence entre les deux prestations? Est-ce que l'un d'eux commande des voies ferrées, alors que l'autre commande des services de transport locaux?

Mme Mirjam Büttler: Oui, c'est ainsi que leurs prestations diffèrent.

Le gouvernement fédéral commande les chemins de fer fédéraux qui font principalement partie des CFF. Les chemins de fer fédéraux sont la plus grande et la plus importante entreprise suisse.

Les cantons commandent des services auprès des entreprises qu'ils possèdent, auprès des entreprises cantonales, mais aussi auprès des communes. Bien entendu, ils collaborent très étroitement. Par exemple, les bureaux à l'échelle fédérale et les bureaux à l'échelle communale travaillent très étroitement ensemble. Ils discutent des services et élaborent des plans ensemble, mais, en fin de compte, c'est le gouvernement suisse ou le gouvernement cantonal qui prend les décisions concernant l'argent.

S'il s'agit d'une petite somme, le gouvernement prendra la décision. S'il s'agit d'une énorme somme, il incombera aux parlements des cantons ou au Parlement suisse de prendre la décision.

Mme Olivia Chow: Alors comment le financement fonctionne-t-il, non pas pour les chemins de fer, mais pour le...? Vous dites que le gouvernement cantonal assume 50 p. 100 des coûts et que les utilisateurs couvrent le reste. À la page 7, je constate que vous mentionnez le fonds fédéral de trafic public et le fond d'infrastructure. Je présume que le fonds fédéral est administré par le gouvernement fédéral. Ou est-il administré par le...?

• (1555)

Mme Mirjam Büttler: Oui.

Mme Olivia Chow: Il est administré par le gouvernement fédéral, alors...?

Mme Mirjam Büttler: Par les deux.

Mme Olivia Chow: Le fonds est fédéral et cantonal.

Alors, comment ces deux fonds sont-ils structurés? Qu'est-ce qui déclenche le paiement? Si je suis un gouvernement cantonal et que je commande beaucoup de services, est-ce que je dépense principalement les fonds fédéraux, ou également les fonds cantonaux? C'est une façon détournée de vous demander comment vous établissez une formule de financement qui garantit un financement à long terme prévisible.

Je vois que vous obtenez votre financement du fonds d'infrastructure et du fonds fédéral du trafic public. Puis, bien entendu, il y a l'impôt sur les huiles minérales. Mais si nous portons notre attention sur ces deux fonds, qui peut y avoir accès? La décision relève-t-elle à la fois du gouvernement fédéral et du gouvernement cantonal, ou uniquement du gouvernement cantonal?

Mme Mirjam Bütler: Eh bien, les deux fonds, le fonds d'infrastructure et le fonds pour le trafic public relèvent du gouvernement fédéral, mais celui-ci obtient l'argent de plusieurs sources. Comme je l'ai dit auparavant, le fonds pour le trafic public est financé par l'impôt sur les huiles minérales, la taxe poids lourds et la taxe sur la valeur ajoutée, la TVA.

Le fonds d'infrastructure est également un fonds fédéral, mais les cantons y contribuent, car ce sont surtout les cantons et les villes qui profitent du fonds. Ils contribuent au fonds d'infrastructure, et ils élaborent des plans. Par exemple, tous les cantons dressent une liste des endroits où ils aimeraient investir l'argent du fonds d'infrastructure.

L'argent est affecté à des projets mis en oeuvre dans les villes et les agglomérations. Si, par exemple, vous souhaitez construire un terminus d'autobus dans une vallée, votre projet ne sera pas financé, car l'argent du fonds d'infrastructure ne peut servir qu'à financer des projets effectués dans des villes ou des agglomérations.

Les cantons dressent une liste et, bien entendu, tous les cantons y inscrivent de nombreux projets, parce qu'ils souhaitent obtenir l'argent. Puis, le Parlement suisse discute de ces projets afin de déterminer où il souhaiterait investir l'argent. Par exemple, vaut-il mieux l'investir dans un projet qui bénéficiera à la ville de Berne ou dans un projet qui bénéficiera à la ville de Genève, laquelle requiert également de nombreux projets?

Les membres du Parlement discutent de ces projets. Comme vous pouvez l'imaginer, ces discussions sont longues et ardues, et les cantons forment différentes coalitions, car ils souhaitent tous obtenir l'argent pour leurs projets. Habituellement, ils dressent une liste et s'efforcent d'y inscrire le plus grand nombre de projets possible. Bien que les cantons dressent les listes, c'est le Parlement suisse qui les étudie et qui décide à quel projet l'argent sera accordé.

Mme Olivia Chow: Le fonds est-il régi par une formule de financement, de sorte que l'argent est acheminé naturellement vers le fonds, ou a-t-il besoin d'être approuvé tous les deux ans, tous les cinq ans ou tous les dix ans?

Mme Mirjam Bütler: Il doit être approuvé tous les quatre ans. À l'heure actuelle, nous discutons de la possibilité de modifier cette formule. Par exemple, nous tiendrons une discussion parlementaire à l'échelle nationale à propos du fonds pour le trafic public, et d'importants changements seront apportés.

• (1600)

Le bureau des transports publics de Suisse souhaite créer des propositions globales pour le fonds. La première proposition s'élèvera à 3,5 milliards de francs suisses. Certains projets feront partie de cette proposition globale. Maintenant, les responsables adoptent une approche à long terme. Par conséquent, nous envisagerons à long terme non seulement la première proposition globale, qui doit faire l'objet de discussions l'année prochaine, mais aussi les deuxième et troisième propositions globales. Nous ne discuterons pas seulement d'argent; ces discussions sont très concrètes et abordent la question des propositions globales et des projets à réaliser.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci beaucoup.

On prononce votre nom « Bütler », madame?

Mme Mirjam Bütler: « Bütler ».

L'hon. Denis Coderre: « Bütler », comme il me le semblait. Vous avez remarqué mon accent. Je suis un député québécois.

On est toujours un peu sensibles à la complexité des processus décisionnels. On n'aime pas beaucoup les référendums, chez nous, mais on croit à la démocratie participative.

La complexité de votre système intégré qui tient compte, de façon constante, du principe de démocratie participative n'est-elle pas un problème pour le processus décisionnel, c'est-à-dire quand on veut mettre des projets en avant? Avec votre système très complexe, comment arrivez-vous concrètement à faire fonctionner les choses, alors que vous subissez continuellement ce genre de pression pour mettre en place des projets?

Mme Mirjam Bütler: Premièrement, je pense que la population suisse s'est habituée au processus démocratique.

L'hon. Denis Coderre: Bien oui. Ah, ah!

Mme Mirjam Bütler: Dans les journaux et lors des discussions, on parle de projets concrets. J'aimerais vous donner un exemple très concret de projet dans la ville de Berne. On a voulu créer une nouvelle ligne de tram dans une région en développement. C'est une région dont la planification est très importante. Par exemple, on a fait un grand centre pour faire des courses, et on a mis une piscine. Il y avait un autobus qui passait toutes les deux minutes dans cette région. Vous pouvez vous imaginer qu'ici, dans la ville, il était très difficile d'exploiter la ligne d'autobus à cause des *traffic jams*, d'autant plus que l'autobus devait passer toutes les deux minutes. Alors on a décidé de créer une ligne de tram. Les idées se sont concrétisées au sein des entreprises. C'était l'entreprise de la Ville de Berne, Bernmobil. Comment dire?

[Traduction]

Eh bien, Bernmobil appartient à la ville de Berne.

[Français]

Ensuite, on a contacté les responsables du canton. Ceux-ci étaient aussi convaincus qu'il fallait faire quelque chose, parce qu'il y avait tant de gens dans les autobus. Ils étaient vraiment encombrés toute la journée. C'est donc la Ville de Berne, le canton de Berne, et l'entreprise Bernmobil qui se sont assis à la table et qui ont discuté d'un projet.

L'hon. Denis Coderre: En fait, la démocratie participative est la ratification des orientations définies par l'ensemble des joueurs. C'est cela aussi.

Mme Mirjam Bütler: Je n'ai pas compris.

L'hon. Denis Coderre: Je suis certain que c'est en raison de mon accent. Ah, ah!

Mme Mirjam Bütler: Non, non, ce n'est pas ça. Ah, ah!

L'hon. Denis Coderre: Les gens du gouvernement ne comprennent pas mon français parce qu'ils parlent anglais, mais c'est une autre histoire.

Je veux dire que l'ensemble des joueurs, qu'ils viennent de l'entreprise, du canton ou de la ville, définissent une certaine orientation. La relation avec la population qui est définie par la démocratie participative implique bien souvent un processus de ratification des orientations qui sont définies par les joueurs. C'est ce que vous disiez?

•(1605)

Mme Mirjam Bütler: Oui, peut-être. Je vais continuer. On a créé ce projet ensemble. Après, on a eu deux référendums. On a tenu une votation dans la ville de Berne, parce que c'était la Ville de Berne qui devait payer. Après, on a tenu une votation dans le canton de Berne, parce qu'on avait aussi besoin de fonds du canton de Berne, et, très important, on voulait aussi de l'argent du fonds pour l'infrastructure. Or on ne peut recevoir de l'argent du fonds pour l'infrastructure que si les cantons eux-mêmes fournissent aussi des fonds. On a donc tenu deux votations — cela a été un peu plus compliqué, mais je vais simplifier l'histoire. Ainsi, le tram était vraiment voulu par la population. Le tram est quelque chose de concret. Quand, à la suite de ces votations, on a reçu l'argent, on a construit cette nouvelle ligne de tram. Depuis que le tram a été ouvert l'année dernière, ça fonctionne très bien.

L'hon. Denis Coderre: Serait-il juste de dire que dans l'établissement d'une stratégie nationale ou intégrée de transports publics, il est essentiel d'impliquer la population? Évidemment, la situation au Canada est un peu différente de celle en Suisse. Tout de même, d'après votre propre expérience et à votre avis, une telle façon de faire pourrait-elle s'implanter? Vos communes sont nos municipalités, et vos cantons sont nos provinces. Croyez-vous que votre façon de faire pourrait réussir au Canada?

Mme Mirjam Bütler: Il m'est difficile de dire si cela pourrait réussir au Canada. Cependant, je pense qu'il est essentiel d'impliquer la population dans le processus de décision. Par ailleurs, cela pourrait se faire d'une autre manière, et pas nécessairement par votation.

Par exemple, pour ce projet Tram Berne Ouest, on a créé un groupe composé de personnes venant de tous les partis, de représentants des quartiers, qui se sont réunis plusieurs fois. On a vraiment essayé d'entendre les problèmes qu'ils avaient, ce qui était important pour eux, et les idées qu'ils avaient pour les lignes. Par exemple, de très vieux arbres ont dû être coupés, ce qui a provoqué des émotions. On a vraiment discuté, et je pense que c'est très important. Cela ne doit pas nécessairement se faire par votation, mais il faut impliquer la population.

Je peux vous donner l'exemple du projet Stuttgart 21, la nouvelle gare en Allemagne. Stuttgart est une grande ville pas loin de la Suisse où on a construit une nouvelle station.

[Traduction]

C'est une gare souterraine.

[Français]

C'est un très grand projet qu'on a commencé à réaliser, et maintenant, il y a de très grandes manifestations de la population qui ne veut pas de ce projet. On a entamé un processus de discussion, mais on a déjà commencé à bâtir.

Je pense donc qu'il est très important et plus utile de discuter avec la population avant de commencer un projet, plutôt que de le faire trop tard. Aussi, il est important que ces projets aient une base vraiment solide.

L'hon. Denis Coderre: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Je vous remercie beaucoup de comparaître devant nous.

Ces compagnies de transport qui exploitent le système sont-elles privées?

Mme Mirjam Bütler: Eh bien, il y en a quelques-unes qui le sont. Ici, en Suisse, la plupart des entreprises appartiennent à l'État. Elles appartiennent soit à la fédération — par exemple, c'est le cas de notre plus grande compagnie de chemins de fer —, soit aux cantons. Bien entendu, il y en a qui ont plus d'un propriétaire. Par exemple, certaines entreprises appartiennent à la fois à la fédération suisse et aux cantons. Presque aucune entreprise privée n'offre des services publics.

M. Pierre Poilievre: Vous dites ici qu'en ce qui concerne l'ensemble des coûts liés aux divers modes de transport public, 19 p. 100 de la totalité des transports régionaux, 16 p. 100 des transports urbains et 62 p. 100 de l'infrastructure sont subventionnés. Comment le reste est-il financé? Est-ce par l'entremise des payeurs?

Mme Mirjam Bütler: Sur la diapositive qui se trouve à la page 9, vous pourrez constater que l'ensemble des subventions est réparti entre ces quatre secteurs. Donc, 62 p. 100 des subventions sont accordées à l'infrastructure. Par exemple, une autre part de l'infrastructure est financée grâce aux recettes tirées des billets. Nous devons payer les coûts liés aux voies ferrées. Un petit pourcentage des frais que les clients assument sert à couvrir l'utilisation des voies ferrées...

•(1610)

M. Pierre Poilievre: Je suis désolé de vous interrompre. Si je ne m'abuse, le total des subventions équivaut à 100 p. 100. D'accord. Je comprends.

Mme Mirjam Bütler: Oui.

M. Pierre Poilievre: Le *Wall Street Journal* a mené une étude afin de déterminer le degré de liberté des diverses économies du monde entier. Il a constaté que l'économie de la Suisse était la plus libre d'Europe et la cinquième économie la plus libre de la planète.

Manifestement, la réussite de l'économie suisse repose en grande partie sur la prépondérance de sa liberté économique et de sa libre entreprise. Selon vous, quel est le rôle de la libre entreprise dans l'offre de services de transport en commun?

Mme Mirjam Bütler: Je ne suis pas certaine de bien comprendre la question. Votre question concerne-t-elle les entreprises privées, ou parlez-vous en général?

M. Pierre Poilievre: Ma question a trait à la participation du secteur privé à l'offre de services de transport en commun.

Mme Mirjam Bütler: Premièrement, je vais dire quelques mots à propos des transports en commun. À cet égard, il est très important que les gens les utilisent. Par exemple, beaucoup de gens voyagent entre Berne et Zurich, et le partage entre les modes de transport utilisés est de 80/20. Donc, 80 p. 100 des gens qui se déplacent entre Zurich et Berne utilisent les transports en commun, et 20 p. 100 utilisent des voitures automobiles privées.

Ici, en Suisse, le transport en commun est très important et très fréquenté. Nous pourrions dire qu'il contribue beaucoup à notre richesse économique, parce qu'il est rapide, qu'il élimine les embouteillages et qu'il est à la portée des citoyens. Le transport en commun joue un rôle très important.

M. Pierre Poilievre: Je vous remercie de votre réponse.

Est-ce que tous les travailleurs des services de transport en commun sont syndiqués?

Mme Mirjam Bütler: Ont-ils des syndicats?

M. Pierre Poilievre: Oui, sont-ils tous membres de syndicats?

Mme Mirjam Bütler: Vous voulez dire...?

[Français]

Comment dit-on en français?

M. Pierre Poilievre: Les syndicats.

Mme Mirjam Bütler: Yes, les syndicats.

M. Pierre Poilievre: Sont-ils syndiqués ou non?

[Traduction]

Mme Mirjam Bütler: Vous aimeriez savoir

[Français]

s'ils sont actifs dans les syndicats?

M. Pierre Poilievre: Oui, s'ils sont membres des syndicats.

[Traduction]

Mme Mirjam Bütler: Je suis désolée, mais je ne comprends pas votre question. Pourriez-vous la répéter?

M. Pierre Poilievre: Il y a des syndicats. Les travailleurs des services de transport en commun — les conducteurs, les préposés à l'entretien — sont-ils membres de syndicats?

Mme Mirjam Bütler: En Suisse, il y a des gens qui sont membres de syndicats, mais les choses fonctionnent différemment. Cela dépend vraiment de la région où vous habitez. Par exemple, les travailleurs des régions catholiques ne sont pas très bien organisés, contrairement à ceux des autres régions. Donc, cela dépend vraiment de l'entreprise pour laquelle vous travaillez et de la région où vous habitez. En général, si l'on compare les divers pays européens, on peut dire que les travailleurs suisses ne sont pas très bien organisés comparativement à leurs homologues français ou italiens.

Néanmoins, nous discutons régulièrement avec les syndicats. Nous parlons des avantages sociaux et de la manière dont les salaires évoluent. Les syndicats sont d'importants partenaires, même si peu de travailleurs font partie d'un syndicat.

•(1615)

M. Pierre Poilievre: Savez-vous quel pourcentage des travailleurs sont organisés en syndicats?

Mme Mirjam Bütler: Non, je ne peux pas vous donner un pourcentage. Il diffère d'une entreprise à l'autre.

M. Pierre Poilievre: Vous avez expliqué le processus qui vous permet de financer et d'administrer le système de transport en commun, et je dois avouer que je l'ai trouvé extrêmement complexe. Trouvez-vous que l'enchevêtrement des responsabilités et des niveaux administratifs entraîne des problèmes de gestion, des difficultés dans l'exécution des projets, etc.?

Mme Mirjam Bütler: Eh bien, cette structure a été élaborée au fil des siècles, et je pense que, jusqu'à maintenant, elle a fonctionné étonnamment bien. Comme je l'ai déjà mentionné, le fait que le gouvernement fédéral assume différents rôles cause parfois des problèmes. C'est l'une de nos principales difficultés. Il est très important d'avoir une bonne coordination. Par exemple, il nous faut concilier les besoins des gens qui achètent des billets et qui, bien entendu, souhaitent que leurs coûts soient réduits au minimum avec ceux des propriétaires qui aimeraient avoir des revenus. Leurs intérêts divergent, et cela représente l'un de nos principaux défis. Je pense que, jusqu'à maintenant, notre système a fonctionné extrêmement bien, mais nous avons grandi avec lui et, par conséquent, nous sommes habitués à son fonctionnement.

M. Pierre Poilievre: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Albas.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, madame Bütler. Je vous suis reconnaissant d'avoir accepté de comparaître devant le comité aujourd'hui.

J'ai quelques questions à vous poser, car je ne connais pas la Suisse aussi bien que j'aimerais la connaître, et vous avez abordé un certain nombre de sujets qui m'intéressent particulièrement.

Premièrement, quelle est la population de la Suisse?

Mme Mirjam Bütler: La Suisse compte environ sept millions d'habitants.

M. Dan Albas: Environ sept millions d'habitants...?

Mme Mirjam Bütler: Oui.

M. Dan Albas: Environ combien de personnes utilisent votre système quotidiennement? Savez-vous combien de gens utilisent vos services, disons, au cours d'un lundi typique?

Mme Mirjam Bütler: Je ne peux pas vous fournir ce chiffre, mais je peux vous dire qu'en moyenne, les Suisses parcourent annuellement à peu près 3 000 kilomètres en transport en commun — même lorsqu'ils sont accompagnés de petits enfants. C'est beaucoup, je pense. En fait, cette distance est la plus importante après celle du Japon.

M. Dan Albas: D'accord. C'est bon d'entendre cela.

Dans votre exposé, vous avez mentionné certains problèmes auxquels vous vous heurtez...

Mme Mirjam Bütler: Pardon. Je pourrais vous fournir deux autres chiffres qui pourraient s'avérer importants.

En Suisse, nous offrons deux types de billets très particuliers. Il y a le demi-tarif qui coûte environ 120 euros par année et qui vous permet de ne payer que la moitié du prix de vos billets pendant toute une année. Environ 2,5 millions de personnes en Suisse sont détenteurs de ce billet à moitié prix.

Nous offrons un autre billet très populaire que nous appelons l'abonnement général. Il s'agit d'un billet général que l'on peut se procurer à prix très abordable. Environ 500 000 personnes utilisent l'abonnement général.

Pendant toute une année, on peut voyager à bord de n'importe quel train, de n'importe quel tram et de n'importe quel traversier gratuitement. Si l'on répartit le prix de l'abonnement général sur 365 jours, on constate que les gens voyagent en deuxième classe pour environ 10 euros par jour, et en première classe pour environ 12 euros par jour, ce qui constitue d'excellents prix. Peut-être que ces deux chiffres vous aideront.

•(1620)

M. Dan Albas: Merci. J'apprécie les renseignements que vous m'avez fournis.

Passons maintenant à un autre sujet. Dans votre exposé, vous avez signalé que, dans les années à venir, l'un des défis que votre système devrait relever serait la libéralisation et la réforme de la réglementation. Habituellement, la libéralisation signifie l'abandon de règlements encombrants, alors que la réforme de la réglementation évoque normalement la prise de règlements. Les deux mesures me semblent presque pareilles. Pouvez-vous m'éclairer un peu à ce sujet?

Mme Mirjam Bütler: Je peux vous donner un exemple.

[Français]

Nous avons les sillons.

[Traduction]

Par exemple, au sein de l'Union européenne, on libéralise les chemins de fer, ce qui signifie que les entreprises suisses ne seront plus les seules à pouvoir emprunter les voies ferrées suisses et que des entreprises françaises ou italiennes, par exemple, le pourront également. Nous avançons vers la libéralisation.

Alors, nous déclarons que cela ne nous pose pas de problème mais, ensuite, la question des règlements entre en jeu, car tous les trains doivent respecter les mêmes normes. Il faut qu'ils se conforment aux mêmes normes de sécurité et qu'ils possèdent les mêmes systèmes, tels que l'ETCS qui est un système de sécurité automatique conçu à l'intention des conducteurs de train. On libéralise le système mais, en même temps, les règlements se multiplient. Parfois, cela rend les choses difficiles, en particulier pour nous, car l'Union européenne — et, par conséquent, notre bureau — s'efforce d'uniformiser les règlements.

De plus, on ne peut pas traiter avec une grande compagnie de chemin de fer qui offre des services partout en Suisse de la même manière qu'on traiterai avec une petite compagnie de chemin de fer qui transporte les gens dans les montagnes. Nous tentons de collaborer avec notre Office fédéral des transports afin de nous assurer que celle-ci n'applique pas tous les règlements de l'Union européenne à la Suisse. Nous aimerions que certaines différences demeurent.

M. Dan Albas: Je vous remercie beaucoup de votre réponse.

Je suis certain qu'il ne me reste plus qu'une minute. Le gouvernement fédéral suisse contribue-t-il au financement des coûts d'exploitation de votre système de transport en commun?

Mme Mirjam Bütler: Non, ils ne financent pas une partie des coûts d'exploitation. Ils nous aident seulement avec les coûts liés à l'infrastructure.

M. Dan Albas: D'accord.

Merci beaucoup de nous avoir accordé un peu de votre temps aujourd'hui. Je vous suis reconnaissant d'avoir répondu à toutes nos questions.

Mme Mirjam Bütler: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci.

Bonsoir, madame Bütler. C'est le jour ici; je suppose que c'est le soir chez vous.

Mme Mirjam Bütler: Oui, c'est le soir.

M. Mike Sullivan: Vous avez déclaré que le système suisse contribuait à la prospérité économique. Pouvez-vous nous préciser de quelle façon?

Mme Mirjam Bütler: Je ne peux pas vous donner de chiffres, mais les transports publics en général sont très importants. Un grand nombre de personnes les utilisent au lieu de conduire une automobile, car ils sont plus rapides et plus fiables, et ils permettent d'éviter les embouteillages. C'est aussi une façon beaucoup plus confortable de se déplacer. Les gens aiment pouvoir travailler dans le train, par exemple, et nous avons aussi des voitures classe affaires, où les gens peuvent travailler et utiliser leur ordinateur. C'est un facteur très important.

De plus, la population a voté pour transporter les marchandises en train plutôt que par la route, alors nous investissons dans ce changement. Ainsi, le gouvernement a accordé des subventions au projet. La population a voté pour le changement, car comme vous le savez, nous avons un grand nombre de camions, et ce n'est pas très agréable pour les gens qui vivent dans les vallées lorsque ces camions roulent jour et nuit d'un bout à l'autre du pays. C'est pour cette raison qu'on a voté pour le transport des marchandises par train plutôt que par la route. Nous investissons donc dans ce projet.

On peut investir de l'argent et aussi investir dans l'infrastructure. En effet, s'il faut acheter de nouveaux trains et construire une nouvelle infrastructure, c'est aussi un investissement dans notre économie. Par contre, notre système de transport des passagers est très rapide; il y a deux trains par heure entre chacune des principales villes de la Suisse. Habituellement, les trains partent sur l'heure et la demi-heure, et ils arrivent aussi sur l'heure et la demi-heure, ce qui fait qu'on considère toujours le système de transport dans son ensemble. Nous ne pensons pas à nous rendre d'une place à une autre; nous pensons aux chaînes de transport et nous planifions en fonction de ces chaînes.

Par exemple, si je veux me rendre de Berne à Vals, qui est un très beau petit village dans les montagnes de l'autre côté de la Suisse, je n'ai pas besoin de consulter l'horaire, car je sais que j'aurai accès à toute une chaîne de transport entre Berne et Vals. Je vais quitter Berne pour Zurich et ensuite je devrai changer de train. J'arriverai juste à temps pour le transfert et ensuite je me rendrai de Zurich à Chur. Je n'aurai pas besoin d'attendre longtemps à Chur, car la compagnie de chemin de fer, là-bas, attend que le train arrive et part cinq minutes après son arrivée. J'arrive ensuite à Ilanz, la dernière gare. C'est un petit village dans la montagne. À Ilanz, je prendrai l'autobus ou le wagon-poste jusqu'à Vals.

Donc, je sais que lorsque je quitterai Berne — par exemple, à 14 h 30 —, je profiterai de toute une chaîne de transport, jusqu'à Vals. Il ne faut pas sous-estimer cette chaîne, car elle est très utile. Les gens savent qu'ils peuvent vraiment compter sur le transport public. Ils peuvent s'en servir pour aller travailler. Les transporteurs sont toujours à l'heure; leur ponctualité est remarquable. Cela contribue aussi à la prospérité économique, évidemment...

● (1625)

Le président: Je dois vous interrompre, car d'autres témoins arrivent. Je vous remercie de votre temps. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir été avec nous.

Mme Mirjam Bütler: Merci beaucoup.

Le président: Au nom du comité, je vous remercie. Si un jour vous visitez le Canada, venez nous voir en direct.

Merci.

Mme Mirjam Bütler: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Nous allons prendre une pause de deux minutes pour permettre à nos témoins de s'installer et nous allons ensuite continuer.

●

_____ (Pause) _____

●

● (1630)

Le président: Merci. Bienvenue.

Nous recevons maintenant, de la Société de transport de Montréal, Michel Labrecque, André Porlier, Marc Bélanger et Céline Desmarreaux.

Vous savez sûrement comment nous fonctionnons. Nous avons hâte d'entendre vos commentaires et nous allons ensuite passer aux questions.

Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

M. Michel Labrecque (président du Conseil d'administration, Société de transport de Montréal): Merci, monsieur le président. Une présentation en français et en anglais vous a été remise. Je vais donc faire la présentation en français et vous serez ainsi capable de suivre à l'aide des images — il n'y a pas beaucoup de texte — qui illustrent un peu ce qu'est la STM. Les photos sont bilingues.

Une voix: Ah, ah!

M. Michel Labrecque: Je suis accompagné par Mme Desmarceaux, responsable de la planification stratégique à la direction générale de la STM, par M. Bélanger, responsable des affaires gouvernementales, et par M. Porlier, adjoint au bureau du président.

Brièvement, la STM est la 14^e entreprise en importance au Québec. Nous employons 9 000 personnes. Le métro de Montréal comprend quatre lignes, 68 stations et 759 voitures, dont les premières ont été fabriquées en 1963 et ont commencé à rouler en 1966; les deuxièmes, en 1973, et ont commencé à rouler en 1976 lors des Jeux olympiques. Notre parc d'autobus comprend 1 700 véhicules. De ce parc, seulement huit bus roulent présentement en mode hybride. Tout le reste, ce sont des bus à propulsion diesel. Nous effectuons 1,2 million de déplacements par jour. Quatre-vingt pour cent des déplacements dans la région de Montréal sont effectués par la STM, ce qui représente 70 p. 100 de tous les déplacements en transport collectif au Québec. D'autres sociétés québécoises se partagent ce travail: les réseaux de transport de Longueuil, Laval, Québec, Lévis, Trois-Rivières, Sherbrooke, Gatineau et de Saguenay.

Le budget de la société est de 1,1 milliard pour l'année 2011. Environ la moitié des revenus proviennent de la clientèle et des revenus non tarifaires, donc autour de 50 p. 100. La contribution des taxes municipales montréalaises est de l'ordre d'environ 34 p. 100. Les subventions des gouvernements, principalement celui du Québec et celui du Canada, par l'entremise de programmes dédiés, sont de l'ordre de 12 p. 100. Nous recevons des contributions régionales qui proviennent tout particulièrement d'une taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation de 7 p. 100, et d'autres revenus d'exploitation que sont les revenus publicitaires et commerciaux.

Dans une société de transport public, les dépenses sont essentiellement consacrées à du personnel: chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro, changeurs, mécaniciens qui réparent les voitures, les bus. Les 24 p. 100 des biens et services comprennent le diesel et l'électricité. Il y a également des dépenses liées à l'investissement. On va y revenir. Tout l'entretien de notre actif de 14 milliards de dollars, l'entretien de nos bus et celui de nos centres de transport de même que des imprévus, totalise 11 p. 100.

Sur une autre page, je vous ai présenté un graphique qui illustre toute l'histoire du transport collectif dans la région de Montréal depuis l'après-guerre, la Seconde Guerre mondiale. À cette époque, on déplaçait près de 400 millions de personnes au cours d'une année. Ensuite, il y a eu un long déclin essentiellement dû à la motorisation des ménages montréalais, à l'étalement urbain et à la construction du réseau autoroutier. Vous voyez une petite pointe en 1967: c'est l'Exposition universelle de 1967, et le métro vient d'ouvrir. Il y a une deuxième pointe en 1976 lors des Jeux olympiques, alors qu'une autre section du métro vient d'ouvrir. Et il y a une grande pointe, une

grande remontée, au début des années 1980, à la fin des années 1970, qui correspond à l'arrivée de la carte mensuelle illimitée, la carte CAM. Quand vous introduisez un titre de transport dans les poches des gens, ils prennent le transport collectif. Ensuite, il y a eu un certain nombre de fluctuations, et vous voyez une remontée depuis quelques années reliée à des investissements supplémentaires de la Ville de Montréal et, tout particulièrement, du gouvernement du Québec. Cette année, d'ici à quelques semaines, nous allons battre le record historique de 150 ans, puisque la STM est née le 27 novembre 1861. Cela a pris 150 ans pour battre le record de 1947, avec 405 millions de déplacements.

Nous sommes une entreprise qui a remporté un certain nombre de prix dont

● (1635)

[Traduction]

le prix « Meilleure société de transport en Amérique du Nord », de l'American Public Transport Association, pour une société de transport en commun.

[Français]

Le métro de Montréal est le métro le plus productif au monde, selon l'Imperial College London, sur le plan de la performance kilométrique.

Montréal a aussi obtenu le prix MetroRail. Les métros du monde ont été comparés entre eux, et nous avons reçu, pour une deuxième année consécutive, un prix pour notre engagement en matière de développement durable. De plus, Moody's Investors Service et Standard & Poor's nous ont accordé une très bonne cote de crédit pour nos emprunts.

Vous avez ici un tableau qui résume le Plan stratégique 2020, le plan stratégique pour les 10 prochaines années de la STM. Ce plan est disponible en français, et on peut visionner une présentation de 20 minutes en anglais sur le site Internet www.stm.info. Vous remarquerez trois courbes. La courbe verte illustre la tendance actuelle. La courbe bleue illustre le Plan de transport 2008 de la ville de Montréal, incluant des investissements supplémentaires pour du matériel roulant, des voies réservées, des tramways et le prolongement du métro. La ligne orange représente la combinaison de l'offre actuelle et d'une nouvelle offre de service, sans considérer l'accroissement du voiturage en solo. Selon cette courbe, on prévoit atteindre, par un transfert modal, 540 millions de déplacements d'ici à 2020.

Vous êtes très familiers avec l'autre tableau. Il illustre la croissance de la population dans les villes canadiennes. Qui dit « croissance de la population dans les villes canadiennes » dit « dynamique de la mobilité et problèmes de mobilité des marchandises et des employés ». On y voit les projections, que vous connaissez mieux que nous, pour chacune de vos régions et de vos villes.

Je vous invite à regarder rapidement un autre tableau. Notre Plan stratégique 2020 comprend un scénario qui prévoit la mise en place de 50 trams, principalement au centre-ville de Montréal, afin de soutenir la croissance de l'achalandage. De plus, nous venons de faire l'achat de 468 nouvelles voitures de métro chez le consortium Bombardier-Alstom dans le cadre d'un contrat de 1,2 milliard de dollars, et nous voulons faire passer la flotte d'autobus de 1 700 à 2 100 autobus d'ici à 2020. Tous les autobus dont nous ferons l'acquisition seront désormais des véhicules hybrides. Nous avons présentement des autobus qui fonctionnent au diesel. Nos prochains autobus seront hybrides, et nous allons également lentement intégrer des autobus électriques.

Nous prévoyons, pour la société de transport public qu'est la STM, un investissement de 11 milliards de dollars pour les 10 prochaines années dans le métro, pour ses voitures et son prolongement, bien que ce dernier soit assumé à 100 p. 100 par l'Agence métropolitaine de transport du gouvernement du Québec. Pour ce qui est des autobus, nous pensons à l'acquisition de nouveaux véhicules et au remplacement de la flotte. Quant au projet de tramway, il est évalué à un peu plus de 1 milliard de dollars.

Un autre tableau montre la croissance de l'investissement du gouvernement canadien dans le transport public à Montréal et ailleurs au Canada. Vous pouvez constater une progression pour 2011 dans ce tableau. La contribution du gouvernement du Canada à la STM est de l'ordre de 73 millions de dollars, somme investie principalement par l'intermédiaire des projets de Chantiers Canada, grâce aux fonds provenant de la taxe d'accise sur les produits pétroliers versés par la SOFIL. Un Programme de démonstration en transport urbain qui consiste à tester les autobus hybrides — un projet de recherche et développement —, et un programme que vous avez mis en place, le Programme de contribution Sécurité-transit qui veille à la sécurité nationale en permettant l'installation d'appareils et de caméras dans le métro de Montréal, des dispositifs de la STM, ont été financés directement par le gouvernement canadien.

Parmi les projets de la STM qui ont été financés par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire de la SOFIL, il y a la carte Opus, une carte à puce qui permet de payer le titre depuis le réseau, l'acquisition de véhicules de service, l'acquisition d'autobus, et le projet iBus, un projet d'information en temps réel pour notre clientèle et pour la gestion de nos autobus en service.

Bien sûr, je n'entrerai pas dans les détails du tableau qui suit, affichant la somme de 11,4 milliards de dollars. *Grosso modo*, cette somme est divisée en deux parties. La première est pour le maintien des actifs, qui est fondamental pour nous. Les actifs de la société représentent 14 milliards de dollars. Les maintenir en bonne santé opérationnelle est fondamental. La deuxième partie, qui s'élève à 5 milliards de dollars, est pour l'optimisation et le développement. Ainsi, une importante partie du budget, soit un peu plus de 6 milliards de dollars, est réservée au maintien. Les éléments sont listés en ordre d'importance. C'est dans cet ordre que nous donnons priorité à nos projets. Si nous n'avons pas tout l'argent, les fonds seront attribués selon cet ordre, soit du premier au dernier.

● (1640)

Vous pourrez prendre connaissance des données liées au transport collectif dans l'économie montréalaise à la page 16. Vous y verrez combien d'argent a été investi dans le transport collectif et ce qu'il en est des retombées dans la communauté montréalaise et métropolitaine. Ces données proviennent d'une étude faite par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Cette étude présente les valeurs ajoutées, les emplois directs et indirects créés, les impacts sur les recettes des gouvernements québécois et canadien, c'est-à-dire sur les taxes et impôts, et finalement les impacts de l'investissement dans le transport collectif, qui sont trois fois supérieurs à ceux du transport privé en automobile. Ce dernier point s'explique par le fait que le transport en commun est trois fois moins coûteux que le transport privé en automobile. Ça permet aux ménages de dégager des sommes qu'ils peuvent investir dans d'autres domaines de l'économie montréalaise, québécoise et canadienne.

Cette étude est la deuxième du genre menée par la chambre de commerce.

Je termine avec nos recommandations. Nous recommandons la création d'un fonds national pour le transport collectif afin d'assurer

un financement prévisible et à long terme. La prévisibilité et le long terme sont des aspects très importants dans les stratégies actuelles.

On recommande aussi l'indexation des fonds. Dans la région métropolitaine de Montréal, en 1996, il y a eu l'instauration de la perception d'une taxe sur l'essence de 1,5 ¢ qui n'a pas bougé pendant près de 12 ans. Cela veut dire que le fonds a diminué par rapport à l'inflation. On recommande donc l'indexation des fonds, tout particulièrement le Fonds de la taxe sur l'essence dont on bénéficie par la SOFIL.

Nous recommandons enfin d'assurer que le transport collectif demeure admissible au fonds pour l'infrastructure dans les prochaines années et pour les prochaines générations. Dans certains cas, il s'agit de programmes de création d'emplois. Dans d'autres cas, ce sont ceux reliés au maintien des infrastructures d'envergure nationale pour avoir une économie concurrentielle.

Je termine avec ça, avec une main qui vous remercie de prendre le transport collectif.

[Traduction]

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Nicholls, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci beaucoup.

Merci beaucoup pour votre présentation, M. Labrecque.

Ma première question touche à la longueur du réseau. Quelle est l'offre totale présentement, en kilomètres?

M. Michel Labrecque: Vous désirez connaître la longueur du réseau de métro ou du réseau d'autobus?

M. Jamie Nicholls: Je désire connaître le total, soit le métro et l'autobus combinés.

M. Michel Labrecque: Notre réseau de métro offre 71 kilomètres, 68 stations et quelque 750 voitures.

Quant au réseau d'autobus, nous avons près de 210 lignes de bus, sur des parcours totalisant autour de 500 kilomètres.

Par année, l'ensemble de nos wagons de métro parcourt 77 millions de kilomètres. Nos autobus, quant à eux, parcourent 81 millions de kilomètres par année.

M. Jamie Nicholls: J'imagine que vous désirez certainement étendre l'offre de kilométrage.

M. Michel Labrecque: En effet, l'offre kilométrique a progressé au cours des dernières années dans le cadre d'un programme. Le programme est très facile à comprendre. Il a commencé en 2007 et se terminera le 31 décembre. Il porte l'appellation 16-8. Ce titre reflète notre objectif, soit d'augmenter l'offre de services de 16 p. 100 pour accroître l'achalandage de 8 p. 100.

À la fin de l'année, nous aurons accru l'offre kilométrique et l'offre de services de 23 ou 24 p. 100 et nous allons presque atteindre 12 p. 100 d'accroissement de l'achalandage.

Donc, seulement pour cette année, nous approchons les 4 p. 100 d'augmentation de l'achalandage.

● (1645)

M. Jamie Nicholls: Vous avez parlé des priorités de la STM. Je pense que les projets désirés pour l'expansion sont déjà soumis, et vous avez donné une liste de priorités.

Le financement est-il toujours en fonction de vos priorités? Autrement dit, recevez-vous parfois du financement pour des projets qui arrivent au deuxième rang des priorités plutôt que pour des projets au deuxième rang de ces priorités?

M. Michel Labrecque: À l'heure actuelle, nous travaillons avec la Ville de Québec et la Ville de Montréal. On nous demandait toujours quelles étaient nos priorités puisque nous avons plusieurs projets. À titre de président du Conseil d'administration de la STM, je tâche de faire en sorte que le financement aille aux priorités. C'est très difficile parce qu'il est aussi très important de développer de nouveaux services, d'accroître l'offre, d'inaugurer de nouvelles choses. Par ailleurs, réparer les tunnels de métro, les ascenseurs, les puits de ventilation et les centres de transformation d'énergie est moins prestigieux, mais c'est fondamental.

Ainsi, un câble qui grille dans le métro de Montréal représente une demi-heure ou une heure d'arrêt de service pendant l'heure de pointe. Les voitures de métro de Montréal sont parmi les plus vieilles qui roulent au monde. Elles vont terminer leur vie utile à 53 ans. Par conséquent, le remplacement des voitures de métro était la tâche absolument prioritaire.

À l'heure actuelle, l'argent que nous recevons de Québec et du gouvernement canadien par la SOFIL, entre autres, est dédié aux priorités, mais c'est insuffisant. La plus grande difficulté est de trouver du financement pour le développement de l'offre. En effet, il faut entretenir, réparer et remplacer, et aussi développer l'offre.

À l'heure actuelle, on réussit assez bien à suivre nos priorités.

M. Jamie Nicholls: Vous parlez de créer un fonds national pour le transport collectif. Pourriez-vous en dire plus sur ce sujet, s'il vous plaît?

M. Michel Labrecque: Quand on a reçu l'invitation à comparaître devant ce comité — on vous en remercie —, notre équipe a réfléchi au futur du Canada à titre d'État national, et ce pour les 10, 20, 30 prochaines années. On ne parle pas de demain, parce que le transport collectif dans deux ans, cela veut dire demain pour nous. Compte tenu de l'accroissement de la population dans les villes canadiennes, compte tenu de l'impact très sérieux que peut avoir l'offre de transport collectif sur la mobilité de la main-d'oeuvre et les marchandises, on considère qu'il est nécessaire qu'il y ait une lecture nationale, même si chaque province a ses programmes et que le transport terrestre des personnes relève d'elles.

Parlons de cette vision des systèmes qui seront mis en place par un État national pour assurer le déplacement des travailleurs et travailleuses et des marchandises. Même si on fait des achats par Internet, la marchandise ne sera pas livrée par un fil. Les marchandises vont continuer de transiter par le réseau routier. L'engorgement a des conséquences énormes sur le plan de la compétitivité économique. L'État national a déjà un fonds, qui est constitué par la taxe sur l'essence qui est redistribuée par l'entremise de la SOFIL.

Par ailleurs, on fait des prévisions pour 10, 30, 30 ans. Quelles seront les ressources nécessaires pour assurer le développement? Ce pourrait être un partenariat public-privé, ce pourrait être par l'entremise de programmes dédiés, de concert avec les provinces à l'intérieur de leurs programmes.

On considère qu'un pays comme le Canada, comparativement à d'autres pays de l'OCDE ou du G8, devrait avoir un plan relativement structuré de sa vision du transport terrestre des personnes, domaine dans lequel on est plus spécialistes que d'autres.

M. Jamie Nicholls: Merci.

J'ai bien apprécié votre deuxième recommandation, celle qui suggère d'indexer le fonds de la taxe sur l'essence. En fait, nous avons présenté une motion à la Chambre qui demande la même chose.

On sait que le gouvernement fédéral prélève 10 ¢ sur la taxe sur l'essence et redonne 5 ¢. Cette recommandation correspond donc très bien aux valeurs de notre parti.

Pourriez-vous expliquer comment la distribution pourrait aider la Société de transport de Montréal?

•(1650)

M. Michel Labrecque: L'indexation est très simple. Il y a une dizaine d'années, on a pris une décision relativement à nos tarifs selon laquelle nos usagers contribueraient. Cela nous permettait de dire que chacun allait faire un effort. La contribution devait tenir compte de l'IPC, de l'IPC relativement au transport, de l'amélioration des services, des investissements et des répercussions sur l'achalandage.

Si le prix est trop élevé, vous perdez des clients ce qui est synonyme d'une bien mauvaise nouvelle. Donc, on essaie de maintenir une progression. L'an dernier, on avait augmenté les tarifs d'un peu plus de 3 p. 100, c'était 3,25 p. 100. Cette année, nous avons 4 p. 100 d'augmentation. Le conseil se réunira pour établir les nouveaux tarifs.

Je reviens sur votre question relativement à l'indexation. Quand on gèle un fonds pour une période de cinq ou dix ans, comme on l'a vécu à Montréal en ce qui a trait à la taxe sur l'essence, on est perdant. Seulement avec l'indice inflationniste, on peut avoir perdu 20 ou 25 p. 100 de la valeur du fonds.

Donc, on considère que c'est toujours une mauvaise idée de geler des tarifs tout comme de geler une trésorerie constituée de fonds de taxes d'accise. C'est pourquoi on dit de l'indexer. Est-ce que cela doit être fait tous les ans, de façon cyclique, selon un scénario établi sur trois ou quatre ans où l'on fait un ajustement graduel? Cela peut être le choix du législateur.

En général, en gelant un fonds pendant une période de 12 ou 15 ans, vous appauvrissez le fonds et ce n'est pas une bonne idée.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre, la parole est à vous.

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Labrecque.

C'est toujours un plaisir de vous compter parmi nous. On sait que vous êtes un passionné: ça paraît.

Je veux prendre davantage la position du gouvernement fédéral, parce qu'évidemment, au palier municipal ou provincial c'est une tout autre affaire. Le but est vraiment de développer ensemble une stratégie nationale.

Je ne vous dirai pas que je suis à Montréal-Nord et que ça fait longtemps que je veux qu'il y ait un métro. C'est un vieux débat et on ne le reprendra pas.

M. Michel Labrecque: Mais un SRB, un système rapide par bus, va se concrétiser.

L'hon. Denis Coderre: On a hâte. Vous pensez que cela va fonctionner?

M. Michel Labrecque: Oui, ça va fonctionner.

[Traduction]

Un SRB s'en vient.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: D'accord. On va être à la cérémonie d'inauguration pour couper le ruban.

Je pense que vous avez présentement un problème de maintien des actifs tout en voulant continuer de développer vos services.

D'ici à 2025, on sait que plus de 85 p. 100 des gens vont rester en ville. Il y a une réalité d'agglomération urbaine. Il y a finalement un plan d'aménagement qui s'en vient pour la région métropolitaine de Montréal. On doit régler la situation de l'étalement urbain et tout ce que cela implique.

Parlons spécifiquement du rôle du fédéral, car, évidemment, chacun doit respecter ses champs de compétence. Vous parlez de fonds dédiés. En fait, je crois que nous devons maintenant parler de fonds dédiés et non pas de fonds consolidés. Êtes-vous d'accord avec moi: on devrait avoir un fonds pour les infrastructures, incluant un pan pour le transport public, ou voulez-vous qu'il y ait un fonds dédié au transport et un autre dédié aux infrastructures? Car, présentement, on ne peut plus penser à l'infrastructure sans penser au transport public, selon le contexte de vos recommandations.

M. Michel Labrecque: Pour nous, une politique nationale de mobilité des marchandises et des personnes correspond à un fonds général, dans lequel se trouve une composante allouée au transport collectif.

Prenons par exemple le pont Champlain. À l'intention des élus qui sont ici, je dirais que c'est un pont qui relève de la compétence nationale, canadienne. Il a été construit et c'était, à l'époque, un pont à péage. Il doit maintenant être reconstruit. On ne peut pas reconstruire ce pont, sans offrir une très forte hausse du transport collectif. C'est impossible.

Présentement, le matin, les autobus articulés sont pare-chocs contre pare-chocs, et ce pont est utilisé à pleine capacité. Or, si on veut faire un transfert modal, offrir du transport collectif, vous devez tenir compte du fait que: vous avez une infrastructure routière nationale, vous avez besoin d'un fonds pour la remettre en état et vous devez y inclure du transport collectif.

L'hon. Denis Coderre: Finalement, le rôle d'un gouvernement fédéral est peut-être d'établir des complémentarités entre les diverses régions, sans s'occuper nécessairement des opérations, évidemment.

M. Michel Labrecque: Oui. C'est exact.

L'hon. Denis Coderre: Toutefois, il serait peut-être opportun que, dans le contexte d'innovation ou de recherche et développement, l'on puisse jouer un rôle dans l'application des nouvelles technologies.

On devra donc faire face à un problème, notamment. Vous êtes là pour donner un service de proximité. On doit nécessairement s'assurer que c'est basé, évidemment, sur une meilleure qualité de vie. Pour ma part, je crois, par exemple, en la ville numérique. Il y a une réalité d'interconnexion. Il faut donc en même temps développer une culture. Les personnes utilisent de plus en plus le transport en commun, mais il y a encore beaucoup de voitures sur nos routes. Ce n'est pas une guerre entre la voiture et l'autobus. On le sait.

• (1655)

M. Michel Labrecque: Non, non, il ne s'agit pas de cela.

L'hon. Denis Coderre: On est d'accord. Néanmoins, il faut offrir d'autres services. Il faut que les gens disent que, parce que tu viens, on règle la question de la congestion, mais il va falloir que l'on trouve également, peut-être, un apport technologique. Il ne s'agit pas

seulement de dire: va-t-on choisir le diesel ou l'électricité? Vous travaillez aussi là-dessus, n'est-ce pas?

M. Michel Labrecque: Oui.

L'hon. Denis Coderre: Par exemple Wi-Fi, ainsi de suite?

M. Michel Labrecque: Exactement. Votre question est très bonne. Tout à l'heure, une invitée suisse m'a précédé. Il y a des domaines où le Canada est à l'avant-garde, mais en matière de transport collectif et même de transport routier, si vous vous déplacez un peu dans le monde et même dans le Sud-Est asiatique, vous constaterez que le Canada a pris du retard. Dans le domaine des NTI, les nouvelles technologies de l'information, appliquées au transport individuel et collectif, on a pris un retard énorme.

Quelques sociétés de transport public canadiennes ont une lecture en temps réel de l'endroit où sont leurs bus. Il y a de la rétro-information à la clientèle. Il y a aussi du maillage que l'on appelle le « cocktail transport »: vous utilisez votre voiture, vous montez dans le transport collectif, vous faites un bout en vélo, vous marchez, vous remontez dans votre voiture. Comment fait-on les liens? Avec les nouvelles technologies de l'information.

Un chercheur français disait que, à la STM, nous déplaçons 1,2 million de personnes anonymes par jour; dans 10 ans, même très prochainement, nous allons déplacer 1,2 million de iPhone et de BlackBerry.

Nous savons donc qui est là, mais comment lui parle-t-on, comment fait-on le lien? On commence à travailler là-dessus.

Dans le programme SOFIL, financé par le gouvernement du Canada, le projet iBus est le début de ce processus. Mais on a un retard d'une bonne dizaine d'années par rapport aux sociétés de transport public performantes européennes ou asiatiques.

L'hon. Denis Coderre: Comment se fait-il que le Canada — on peut faire notre *mea culpa* puisque nous étions aussi au pouvoir — n'a pas de stratégie nationale de transport public?

M. Michel Labrecque: Aucune idée, monsieur Coderre. Je ne sais pas pourquoi.

L'hon. Denis Coderre: Vous avez...

M. Michel Labrecque: Je sais que dans la...

L'hon. Denis Coderre: ... aussi été du côté politique. Est-ce un problème décisionnel, culturel? Je ne vous parle pas d'un cas de partisanerie.

M. Michel Labrecque: C'est-à-dire que vous avez un territoire gigantesque, et le transport terrestre des personnes relève des provinces, mais avec des infrastructures nationales. Les ponts relèvent de la responsabilité du gouvernement canadien.

Je pense au projet de la Canada Line qui a été construite entre l'aéroport de Vancouver et le centre-ville de Vancouver et la ville de Richmond, en vue des Jeux olympiques de Vancouver. Ce n'est pas une décision provenant uniquement de Vancouver. Il y a une perspective.

En ce qui concerne la compétitivité et l'attractivité des entreprises dans les villes, le gouvernement canadien n'a pas encore mesuré l'importance, pour les 10, 20 ou 30 prochaines années, de ce qu'est un transport collectif efficace sur le plan des plus-values. Comment je déplace mes marchandises s'il y a un *traffic jam* complet, ce que l'on appelle un *gridlock*?

Sur la base de cette analyse des perspectives d'avenir, peut-on continuer d'accroître de 2 ou 3 p. 100 le voiturage en solo, la motorisation individuelle, sans avoir une vision selon laquelle les provinces font un bout, les villes en font un autre? Notre rôle à cet égard consiste à avoir un impact sur l'économie et la compétitivité canadiennes. On ne l'a pas vu parce que l'on a probablement abordé cela sous différents angles. Quand on était dans un programme d'infrastructure, on s'est dit: qu'est-ce qui est *shovel ready*? C'est une expression.

C'est sûr que, lorsque vous êtes dans l'entretien d'infrastructures, vous êtes davantage prêt à réparer ce que vous avez déjà. Construire un nouveau système, c'est long.

• (1700)

L'hon. Denis Coderre: J'ai une dernière brève question, monsieur le président.

C'est vrai que notre métro est vieux et qu'il faut remplacer des wagons au plus sacrant. Dans votre Plan stratégique 2020, n'y aura-t-il pas des imprévus? N'aura-t-on pas de mauvaises surprises? On peut avoir de bons plans pour l'avenir, mais nos infrastructures dans le contexte actuel... Je ne vous parlerai pas du Pont Champlain, mais de votre cas.

M. Michel Labrecque: Non. Pour ce qui est du métro et des mauvaises surprises, les métros du monde sont régis par des règles de sécurité incroyables. L'APTA, l'American Public Transportation Association, et l'UITP, l'Union internationale des transports publics, font des audits de sécurité. Pour ce qui est des voitures, nous sommes *on scope, on budget* en ce qui concerne le renouvellement.

Les premières voitures pour les tests sont prévues en 2013 et les premières voitures pour le service voyageurs sont prévues en 2014. C'est fondamental pour la suite des choses. Dans ce domaine, ça va bien. On n'a pas d'inquiétude à ce sujet, mais on ne peut pas prendre un congé d'entretien. C'est facilement de 150 à 200 millions de dollars par année.

L'hon. Denis Coderre: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

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

Merci beaucoup à nos témoins.

Je suis reconnaissant à mon collègue libéral d'avoir tenté d'expliquer plus tôt la position du gouvernement. Je lui offrirais, en toute amitié, de passer de ce côté et de réellement parler au nom du gouvernement. Il s'agirait peut-être d'une façon plus rapide, pour lui, d'atteindre ses objectifs. Cela dit... C'est bien sûr une blague.

Tout d'abord, j'aimerais commencer par une question au sujet de la planification efficace du transport en commun ou de la prise de décisions au sujet de... Prenons l'exemple de Montréal, puisque vous êtes ici pour parler au nom de l'industrie du transport en commun dans cette région. Vous demandez au fédéral de vous accorder des fonds; c'est l'une de vos recommandations. Vous envisagez cela de plusieurs façons. Accepteriez-vous que le gouvernement fédéral joue un plus grand rôle dans la planification du transport en commun ou suggérez-vous que les décisions au sujet de la planification des

priorités liées au transport en commun de Montréal devraient se prendre à l'échelle régionale ou à l'échelle locale?

M. Michel Labrecque: Non, je pense qu'Ottawa investit déjà 73 millions de dollars dans notre budget, cette année, dans le cadre du programme SOFIL de Québec, et je pense que lorsque vous investissez de l'argent, vous avez un droit de parole. Cela signifie que si vous avez un plan, un plan général de ce que vous voulez faire, de l'importance et de l'envergure que vous voulez donner à l'infrastructure de mobilité nationale pour le Canada de l'avenir, vous avez votre mot à dire sur ce qu'on devrait construire et sur ce qu'on devrait réparer. Le pont Champlain, évidemment, est plus qu'un pont local, donc vous avez le droit de parole à ce sujet.

M. Jeff Watson: Dans une sélection de projets, il y a des priorités. Certaines d'entre elles peuvent se faire concurrence, ou vous décidez lesquelles seront traitées en premier et lesquelles le seront plus tard. Quels critères s'appliquant à la sélection de projets entrent dans votre planification du transport en commun à l'échelle régionale?

Votre planification tient-elle compte de la viabilité du projet, c'est-à-dire le niveau auquel vous vous attendez à récupérer une certaine partie des coûts grâce au prix des billets? Avez-vous un objectif en ce qui concerne votre vision d'un projet viable? Pouvez-vous nous éclairer un peu à ce sujet? De quels critères vous servez-vous? Vous fondez-vous plutôt sur une série d'autres facteurs? Nous comprenons que les principes économiques ne favorisent peut-être pas un projet de transport en commun précis.

M. Michel Labrecque: D'accord. Si vous regardez bien, vous verrez que nous avons rassemblé tous les projets sur cette page. Dans la première partie, il y a ce qu'on appelle le maintien... Cela comprend plus de 40 milliards de dollars en équipement, en autobus et en stations de métro, ce qui fait que le maintien des actifs est notre grande priorité, avant même de développer n'importe quel nouveau système.

Deuxièmement, lorsqu'on achète de l'équipement, il faut essayer de ne pas créer un nouveau service de post-marché, c'est-à-dire un nouveau système avec un nouvel équipement, de nouveaux outils, de nouveaux produits et de nouveaux projets. Cela coûte très cher. Comme je le dis souvent, si vous n'avez pas beaucoup d'argent, misez sur la peinture, les voies réservées aux autobus et les autobus; cela fera très bien l'affaire.

S'il vous reste un peu plus d'argent, et que vous voulez maintenir et augmenter l'achalandage, il faut plutôt vous tourner vers un système comme le SRB, qui est plus rentable. Investir entre 12 et 15 millions de dollars vous assurera une bonne augmentation de l'achalandage. Ensuite, il faut se pencher sur ce qu'on appelle les systèmes de transport en commun à véhicules lourds, comme les tramways ou, encore plus, les autobus ou métros suburbains. Un métro coûte très cher, c'est-à-dire entre 175 et 200 millions de dollars par kilomètre.

• (1705)

Notre objectif principal est donc le service à la clientèle. Nous voulons en améliorer la qualité et notre capacité à augmenter l'achalandage tout en conservant un bon rapport coût-efficacité. Toutefois, le maintien des actifs demeure la très grande priorité.

M. Jeff Watson: Actuellement, le gouvernement fédéral finance habituellement le transport en commun à l'aide de programmes omnibus de l'infrastructure. Je vois que vous recevez déjà la taxe supplémentaire sur l'essence. Vous recommandez qu'en plus de l'admissibilité des transports en commun et des programmes omnibus, on mette aussi sur pied un fonds fédéral expressément prévu pour le transport en commun.

M. Michel Labrecque: Ce que nous disons, c'est que nous savons qu'il y a déjà un fonds disponible, mais en nous appuyant un peu sur ce qui se passe autour du monde, surtout dans le G8 et les pays de l'OCDE, nous demandons s'il existe ce qu'on pourrait appeler une politique globale nationale, non seulement concernant le transport public, mais concernant aussi les biens et les services sur les routes.

J'ai donné l'exemple du pont Champlain. Il est impossible de le reconstruire sans intégrer un solide système de transport en commun. Nous avons maintenant des autobus à soufflet dans notre système de transport en commun, mais il est à plein rendement, alors nous devons obtenir un fonds pour... Que devrions-nous faire avec ce pont? Nous allons le reconstruire et nous allons intégrer...

Il n'y a pas que le secteur du transport en commun qui a besoin d'une politique générale sur les fonds. C'est ce qu'on appelle, dans un pays comme le Canada, une vue d'ensemble des projets pour les 10 à 20 prochaines années en ce qui concerne le transport en commun, évidemment, mais aussi les biens et les services sur les routes...

Le président: Je dois intervenir. Je suis désolé.

Monsieur Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Je voulais commencer par revenir un peu en arrière. Vous avez évidemment entendu une partie de l'exposé en direct de la Suisse. On a parlé...

M. Michel Labrecque: Je connais déjà très bien les Suisses.

M. Lawrence Toet: D'accord. C'est bien.

Elle expliquait que dans le système, les fonds provenaient essentiellement de ce que nous aurions au niveau provincial, en allant au niveau fédéral, où l'on prend une bonne partie des décisions, ce qui engendre des répercussions au niveau national. Que pensez-vous d'un système dans lequel les fonds viennent des provinces, mais sont ensuite affectés partout au pays par le gouvernement fédéral?

M. Michel Labrecque: Comparativement au Canada, la Suisse est un petit pays en ce qui a trait aux nombres, mais aussi aux distances, et elle possède une longue tradition démocratique. Je connais bien les Suisses et comment ils réussissent à mettre en oeuvre leurs programmes. Je ne suis pas sûr que nous pourrions appliquer leur modèle au Canada.

Il y a tellement de modèles différents: les États-Unis, la France et les pays scandinaves. Je vous dirais que dans tous ces pays, il y a des répercussions au niveau fédéral ou national selon la façon dont les gens se déplacent, la façon dont on demeure concurrentiel, ce qu'on appelle une infrastructure nationale et la façon dont on gère les municipalités, les comtés, les provinces — Staat en Allemagne — et le financement national.

La clientèle, c'est-à-dire les utilisateurs, est absolument incapable, avec tout l'argent dont elle dispose, de payer en totalité le système de n'importe quel pays. Il est absolument impossible d'entretenir l'équipement, d'acheter de nouveaux tramways, un nouveau métro et de nouveaux autobus et de développer un système en même temps.

Dans tous les pays de l'OCDE ou du G8, il y a donc une volonté de s'engager, ce qui signifie qu'il faut se pencher sur l'infrastructure nationale, sur les prévisions des 10 à 20 prochaines années en ce qui a trait à l'augmentation de la population urbaine et à la façon dont ces gens se déplacent, et sur la façon dont les embouteillages ou les

engorgements routiers influenceront, par exemple, sur la compétitivité de ces villes.

Cela dit, la Suisse est un charmant pays. Mais il ne faut pas oublier que son système ferroviaire est presque totalement électrique. Pendant longtemps, très longtemps, les Suisses ont mis au point un système qui part d'une petite ville et rejoint un village et ensuite une ville. C'est inspirant, mais nous sommes, d'une certaine façon, très loin d'y arriver.

• (1710)

M. Lawrence Toet: D'accord.

Je n'y suis pas allé, mais de bons amis à moi m'ont affirmé que le système était rapide et fiable.

Même si vous ne pensez pas que le Canada peut suivre un tel modèle, comment le gouvernement fédéral peut-il participer? Je ne parle pas seulement de financement. Comment notre gouvernement peut-il participer à la planification? Avons-nous notre mot à dire?

En réponse à M. Watson, vous avez dit que le gouvernement fédéral avait un rôle à jouer, mais quel est-il? Dans quelle mesure pouvons-nous décider d'accorder des fonds à une ville plutôt qu'à une autre? C'est bien de dire que nous avons un rôle à jouer, mais quelle serait la réaction de la ville de Montréal si nous décidions que tous les fonds iraient à la ville de Québec?

M. Michel Labrecque: Mais, vous participez déjà... Ce n'est pas obligatoire, mais même si le pont Champlain n'est pas en ruine, c'est tout comme. Vous devez le reconstruire, et vous participez aux discussions...

M. Lawrence Toet: Mais je parle de transport en commun. Le Québec a ses priorités. Quel est notre rôle concernant ces priorités? Avons-nous un droit de regard sur les priorités? Sommes-nous en mesure de les changer?

M. Michel Labrecque: Oui, vous pouvez bien sûr dire que vous ne financerez pas tel ou tel projet.

Il faut prévoir combien de personnes habiteront en ville, combien auront une auto et combien d'autos seront hybrides ou électriques, dans 10 ou 20 ans. Nous devons nous demander si nous allons construire des dizaines et des dizaines de kilomètres d'autoroute, sachant combien elles sont coûteuses, pour que les gens se déplacent seuls dans leurs voitures. Il convient de prévoir la gestion de telles choses.

Donc, quelle est la participation...? Si je prends 15 grandes villes canadiennes et que je me demande ce qui les attend, je vais examiner où les industries s'installent et comment les marchandises seront transportées aux navires, aux trains et à nos voisins au sud de la frontière.

Je connais des gens au ministère des Transports à Ottawa et je sais que vous avez ce que nous appelons une valeur ajoutée axée sur les prévisions. Ces gens considèrent l'infrastructure partout au Canada et ils évaluent si l'inaction concernant ces 15 villes va entraîner des conséquences graves dans les 20 prochaines années. Ils examinent quelle sera la participation du gouvernement fédéral, quelles infrastructures lui appartiennent et comment il peut financer un projet considéré essentiel à l'économie canadienne.

Par exemple, la Canada Line relie l'aéroport de Vancouver au centre-ville. Elle constitue un avantage et elle est nécessaire. En 2010, une grande ville dont l'aéroport n'est pas relié au centre-ville va perdre des vols. Les gens vont se plaindre d'une telle lacune.

M. Lawrence Toet: Encore là, il faut déterminer qui établit les priorités. Vous avez dit que le gouvernement fédéral pouvait refuser de financer un projet. Ce que je veux savoir, c'est dans quelle mesure nous pouvons participer. Je ne parle pas d'approuver ou de rejeter les décisions déjà prises, mais de participer à la prise de décisions. Dans quelle mesure sommes-nous concernés, selon vous?

M. Michel Labrecque: La participation à la prise de décisions vient toujours avec le financement. Cependant, si on investit 5 p. 100 des fonds nécessaires, on n'a pas autant de pouvoir que si on... Par exemple, le pont Champlain appartient au gouvernement du Canada, qui doit le reconstruire.

M. Lawrence Toet: Mais ma question porte sur...

Le président: Désolé, votre temps est écoulé...

M. Lawrence Toet: Veuillez m'excuser.

Le président: Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Bonjour, merci d'être ici aujourd'hui.

Comment vous y prenez-vous pour accorder la priorité à des projets sur l'île de Montréal? Accordez-vous la priorité aux projets qui aideront une plus grande proportion de la population, en créant de nouvelles lignes par exemple, ou préférez-vous découvrir un territoire non encore desservi par le transport en commun, ce qui aiderait plus de personnes?

• (1715)

M. Michel Labrecque: Comme vous pouvez le voir dans la liste, on maintient d'abord nos infrastructures, puis on développe de nouveaux services. Quand on développe de nouveaux services, on les développe en gardant le même *back office*. La création d'un nouveau système, comme le tramway, coûte cher. Il faut construire un nouveau centre de transport, ajouter de nouveaux outils et ainsi de suite.

Quand nous développons des services, il y a des zones — il faut le dire — que nous ne pouvons pas desservir correctement par le transport collectif. Par exemple, ça coûte une fortune d'aller chercher des gens dans des structures pavillonnaires de type banlieue de deuxième couronne et de les amener au centre-ville.

On doit donc se poser plusieurs questions. En matière d'aménagement urbain, on se demande où on a permis aux gens de s'établir. On se demande quels axes forts on peut développer de sorte que les gens se rabattent sur le voiturage solo: l'individu prend son auto, se rend à un point nodal, une gare intermodale, une station de train, une bouche de métro. Celui qui prend son vélo fait la même chose. C'est toutefois un peu plus compliqué pour celui qui marche.

Quand on développe de nouveaux services, il faut qu'il y ait un minimum de rapport coût/bénéfice. Dans certains cas, ce minimum peut être assez élevé.

On est sous la loupe des citoyens. Un autobus qui roule vide n'est pas une bonne promotion pour le transport collectif. Les gens nous disent parfois que notre bus est plein le matin, mais qu'entre 10 heures et midi il est vide. Je pourrais le faire revenir au garage, mais il doit quand même desservir une ligne. En général, de nombreuses analyses précèdent le développement.

Il y a deux types de situations où l'on développe beaucoup. D'abord, en ce qui concerne les nouveaux lotissements domiciliaires qui ne sont pas desservis par une ligne d'autobus, nous devons les desservir. Ensuite, lorsqu'une entreprise s'installe, qu'elle ne veut pas construire un grand stationnement et que les travailleurs peuvent ne pas avoir d'argent pour se déplacer en voiturage solo — ce qui n'est jamais une bonne idée —, on va donc développer de nouveaux services. C'est cela, en général.

Dans d'autres cas, on va développer des services... Je ne sais pas si vous connaissez Montréal. Présentement, il y a une ligne de métro dans l'axe nord-sud, la ligne orange, elle est présentement utilisée à pleine capacité. On est donc en train de développer des réseaux d'autobus express qui prennent les gens dans les quartiers et les amènent au centre-ville. C'est une nouvelle stratégie.

Mme Isabelle Morin: Personnellement, j'habite dans le comté de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine. Je connais donc bien Montréal.

J'aimerais donc savoir quoi dire à mes concitoyens qui me disent qu'ils n'utilisent pas les transports en commun. On sait qu'il s'agit d'une partie de l'Île de Montréal qui est la moins bien desservie, présentement. On me dit que les autobus sont peu fréquents ou qu'ils sont pleins à certains arrêts. Que dois-je dire à mes concitoyens en ce qui a trait à la vision de la STM dans l'ouest de la ville de Montréal?

M. Michel Labrecque: Vous leur dites que les trois ou quatre années à venir seront difficiles. Nous avons 1 700 autobus. Avant d'avoir des nouveaux autobus, il nous faut un centre de transport dont la construction va coûter entre 160 et 175 millions de dollars, parce qu'il faut les entretenir, les réparer etc.

Les deux ou trois prochaines années seront serrées. À compter de 2014, 2015, 2016, nous aurons des nouveaux centres de transport, de nouveaux autobus, plus de voies réservées. On passe de 100 kilomètres à près de 350 kilomètres, ce qui nous fait gagner du temps. Avec plus d'autobus, on dessert plus de gens.

En ce qui a trait au métro, les nouvelles voitures vont accueillir plus de gens. Ainsi, à compter de 2014, 2015, 2016, nous pourrions redéployer les flottes. Nous allons avoir surtout le *real time information*, comme dans certaines autres villes du Canada.

Ne leur dites pas de ne pas essayer d'ici là. En fait, quand on prend du retard à déployer un système de transport collectif, ce n'est pas au Dollarama ou chez Wise qu'on va trouver des autobus.

[Traduction]

Il se passe un, deux ou trois ans entre la réception des soumissions pour acheter les autobus et leur livraison.

[Français]

C'est ce que je peux vous dire, *grosso modo*.

C'est une mince consolation, mais les prochaines années seront serrées.

Mme Isabelle Morin: Croyez-vous qu'avec une stratégie de développement de transport en commun telle que proposée, qui inclurait vos recommandations avec un fonds indexé, qu'il aurait été possible pour mes concitoyens d'obtenir des autobus?

M. Michel Labrecque: J'ai rencontré le ministre des Transports ce matin. Le gros défi est de construire de nouveaux centres de transport et d'acheter des autobus.

Le programme canadien qui sera financé par la SOFIL est une avancée pour nous. En fait, ce n'est pas très compliqué. Ce système a besoin d'argent. Les clients peuvent en payer une partie, mais quand vous avez de l'argent pour construire un centre de transport et acheter des autobus, cela se traduit en nombre d'heures/personne. La fréquence signifie des autobus qui passent plus souvent, etc. Ce n'est pas de la physique quantique.

• (1720)

[Traduction]

Le président: Monsieur Adler, pour cinq minutes.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Bienvenue, monsieur Labrecque.

Si je comprends bien, vous aimez beaucoup faire du vélo.

M. Michel Labrecque: Oui, je n'ai jamais eu de permis de conduire.

M. Mark Adler: Si je ne m'abuse, vous avez voyagé à vélo dans 20 pays.

M. Michel Labrecque: Oui, je me déplace à vélo. Je suis présentement président du conseil d'administration de la STM, mais je me suis déplacé en transport en commun et à vélo toute ma vie.

M. Mark Adler: J'ai trouvé très intéressant de lire cela à propos de vous.

Nous avons déjà reçu Gary Webster, de la TTC. Nous avons parlé de son budget, des revenus et des dépenses. M. Webster a dit que les salaires représentaient 80 p. 100 des dépenses. Quelle est votre répartition des coûts?

M. Michel Labrecque: C'est indiqué à la page 3 de notre présentation que nos revenus s'élèvent à 1,1 milliard de dollars. Nos dépenses sont aussi élevées, parce que nous sommes obligés d'avoir un budget kif-kif, comme on dit au Maroc. Les chauffeurs d'autobus, les mécaniciens,

[Français]

les changeurs — je ne connais pas le terme en anglais — de même que les

[Traduction]

opérateurs de métro constituent 24 p. 100 des dépenses; les biens et services comme le diesel, l'électricité et les réparations, 24 p.100; tandis que les dépenses pour le service de la dette et le coût de financement, qui vont augmenter, représentent 11 p. 100. L'achat de voitures de métro et de simulateurs au coût de 1,2 milliard de \$ aura une grande influence sur notre dette et ce poste de dépenses.

M. Mark Adler: La proportion que vous consacrez à la rémunération est donc bien inférieure à celle de Toronto. Je comprends que vous ne pouvez pas dire pourquoi...

M. Michel Labrecque: Oui.

M. Mark Adler: C'est comme cela. Mais comment vous comparez-vous à des villes comme New York, Washington ou...?

M. Michel Labrecque: Je dirais que les toutes les sociétés de transport en commun consacrent entre 55 et 75 p. 100... Il faut un chauffeur pour conduire un autobus. Le métro a un excellent rendement; il y a un opérateur pour 1000 usagers. De nos jours, certains métros fonctionnent automatiquement et sans opérateurs, comme en Asie.

M. Mark Adler: En Asie, oui.

M. Michel Labrecque: De toute façon, il faut des mécaniciens et des préposés à l'entretien. Certaines tâches ne peuvent pas s'effectuer autrement. Donc, c'est entre 55 et 75 p. 100.

M. Mark Adler: Qu'en est-il des titres de transport?

M. Michel Labrecque: Ils représentent entre...

M. Mark Adler: Y a-t-il un système automatique ou y a-t-il des préposés dans des cabines, comme à Toronto?

M. Michel Labrecque: Non, le système est entièrement automatisé. Mais contrairement à Toronto, nous avons une carte à puce, qui offre six possibilités, dont un forfait mensuel ou quotidien et un forfait de quatre dollars pour voyager entre 18 et 5 heures. On choisit selon ses besoins et la puce sans contact conserve l'information. On monte dans l'autobus, on glisse la carte dans le dispositif et on prend place.

M. Mark Adler: D'accord. Depuis quand utilisez-vous la carte à puce, à Montréal?

Monsieur Marc Bélanger (directeur des affaires gouvernementales, Société de transport de Montréal): Depuis 2008.

M. Michel Labrecque: Le système fonctionne très bien et il nous permet de donner un bon service. Nous allons également promouvoir bien d'autres options. Nous avons un nouveau titre pour les étudiants de l'Université de Montréal et d'autres produits. Vous pourrez entrer dans votre chambre d'hôtel au moyen de la carte à puce.

M. Mark Adler: Cette carte sert à bien des choses...

M. Michel Labrecque: Un touriste à Montréal peut combiner l'accès à sa chambre d'hôtel, à un festival ou à une foire avec son titre d'autobus. On peut ajouter toutes ces options sur la carte à puce, qui est comme les nouvelles cartes de crédit à puce. Cette carte sert surtout au transport en commun, mais elle offre beaucoup de possibilités.

• (1725)

M. Mark Adler: Votre système est très évolué.

M. Michel Labrecque: Les nouveaux systèmes sont encore plus évolués. On n'a qu'à passer son iPhone ou son BlackBerry devant l'écran. On a commencé à utiliser de tels systèmes en Allemagne.

Nous allons effectuer des essais à Montréal. On n'a qu'à placer son iPhone ou son téléphone Google Android devant l'écran. La personne recevra une facture à l'aide de son code d'utilisateur. Nous voulons utiliser des puces par contact, comme sur les cartes MasterCard et Visa, mais le système nécessaire coûtera un peu plus. Au lieu de vendre des titres trois dollars, nous allons imposer un léger supplément pour ce nouveau système, qui sera surtout utile aux touristes ou à ceux qui n'utilisent pas souvent le réseau. Ils ont une carte de crédit et ils ne veulent pas...

[Français]

se mêler.

[Traduction]

Les utilisateurs occasionnels recevront une facture simplement en passant leur carte de crédit devant l'écran. Une forme de paiement simple est une bonne façon d'augmenter la fréquentation.

M. Mark Adler: Oui, en effet.

Le président: Passons à Mme Chow.

Mme Olivia Chow: Je pense que les dépenses de fonctionnement à Toronto ne comprennent pas le service de la dette et le coût de financement. Alors, si on parle de 80 p. 100, c'est comme si on compare des pommes et des oranges.

Cherchez-vous à obtenir 11 milliards de dollars sur 10 ans ou avez-vous déjà ces fonds?

M. Michel Labrecque: Oui, c'est notre budget d'investissement sur 10 ans...

Mme Olivia Chow: Combien d'argent avez-vous déjà? Est-ce votre objectif de financement?

M. Michel Labrecque: Oui.

Mme Olivia Chow: Combien d'argent avez-vous recueilli jusqu'à présent?

[Français]

M. Michel Labrecque: À combien en sommes-nous?

[Traduction]

Nous avons la moitié des fonds.

Mr. Marc Bélanger: Oui, la moitié.

Mme Olivia Chow: Vous devez donc obtenir plus de fonds, car Montréal comptera 4,2 millions d'habitants. L'autre moitié vient-elle de la ville, du gouvernement provincial ou du fédéral?

Le président: Ce serait bien si vous pouviez répondre en moins de deux minutes.

Des voix: Oh!

Mme Olivia Chow: Et régler tous nos problèmes...

M. Michel Labrecque: Ce serait très difficile en moins de deux minutes.

La partie en vert, le métro, n'est pas financée à l'heure actuelle. Le maire de Montréal a mis sur pied un comité avec la Chambre de commerce de Montréal pour trouver d'autres façons de financer la partie en vert.

La STM et la ville assumeront à parts égales la moitié du financement de la partie en jaune. Le gouvernement du Québec, en partie grâce à la SOFIL, fournira l'autre moitié.

Pour le métro, Québec va assumer 75 p. 100 des coûts, tandis que la STM, la ville de Montréal et le Grand Montréal engageront 25 p. 100.

Concernant la participation du gouvernement fédéral, nous vous répondrons plus tard. En 2011, le budget global s'élève à 73 millions de dollars — pas le budget de fonctionnement, mais celui pour financer les nouveaux projets. Nous pourrions récupérer une partie de cette somme dans les projets financés par le fédéral. Nous avons dressé une liste, mais elle n'établit pas de distinction entre les projets.

Mme Olivia Chow: D'accord. Donc, pour obtenir d'autres fonds, la contribution du fédéral... À l'aide de ce graphique, avez-vous prévu à quelle hauteur le gouvernement du Canada devra investir de 2011 à 2020 pour vous aider? Avez-vous un graphique là-dessus? Quelles sont vos prévisions? Le graphique que nous avons sous les yeux arrête à 2010...

M. Michel Labrecque: À la fin de la mise en oeuvre du plan pour 2020, notre budget présentera un déficit de 327 millions de dollars. Je ne parle pas des investissements, mais du budget de fonctionnement. Ce déficit sera dû en grande partie à l'augmentation du remboursement des fonds investis dans la maintenance et le remplacement de notre matériel et de nos autobus.

• (1730)

Le président: Nous allons en rester là. Merci de votre présence et de vos commentaires d'aujourd'hui. Je suis impatient de prendre l'autobus ou le train à Montréal. Merci.

Je signale simplement que nous recevrons les représentants du ministère à la prochaine séance publique. Nous avons réservé la séance à huis clos de lundi pour faire le point sur les témoignages entendus. Nous recevrons le ministre et les représentants du ministère mercredi. Je vous conseille simplement de vérifier l'heure de cette séance, qui se tiendra de 16 heures, pas 15 h 30, à 18 heures.

Merci beaucoup. La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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