



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 012 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 16 novembre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 16 novembre 2011

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bon après-midi à vous tous.

Bienvenue à la 12^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. À l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, une étude sur la stratégie nationale de transport en commun.

Nous recevons aujourd'hui M. Gary Webster, directeur général principal de la Toronto Transit Commission.

Je sais que nous avons discuté de quelques-unes des questions qui nous préoccupent. Je vous demanderai donc de faire votre présentation, puis, si nous avons suffisamment de temps, nous pourrions passer aux questions. Sinon, nous y reviendrons plus tard.

Je vous en prie.

M. Gary Webster (directeur général principal, Toronto Transit Commission): Bon après-midi, mesdames et messieurs. Merci de m'avoir invité à venir témoigner devant le comité dans le cadre de son étude sur la stratégie nationale de transport en commun.

Je m'appelle Gary Webster. Je suis le directeur général principal de la Toronto Transit Commission. J'occupe ce poste depuis quatre ans maintenant.

La TTC, si je peux l'appeler ainsi, relie Toronto et la région avoisinante. Sans elle, l'économie de Toronto et de la région du Grand Toronto serait, dans bien des cas, littéralement paralysée.

La TTC transporte plus de 1,6 million de clients quotidiens. En 2012, on s'attend à servir 503 millions de clients. Cela représente environ le quart de tous les déplacements en transport collectif qui auront lieu au Canada l'an prochain. Nous possédons le troisième plus vaste réseau de transport en Amérique du Nord, après New York et Mexico. La Toronto Transit Commission possède 1 800 autobus, 245 tramways, plus de 100 voitures de métro, et au-delà de 400 véhicules de transport adapté. Elle emploie 1 300 hommes et femmes. Elle exploite quelque 7 500 kilomètres de trajets d'autobus et de tramway. Elle a un budget de fonctionnement de 1,5 milliard de dollars, ainsi qu'un budget d'immobilisations annuel de 1 milliard de dollars, sans parler des projets d'expansion en cours.

Comme vous pouvez le constater, la TTC est une grosse organisation. Dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, 85 p. 100 de tous les déplacements en transport collectif sont assurés par la TTC, c'est donc dire qu'elle est le pivot régional du transport en commun.

Depuis plusieurs années, l'achalandage de la TTC croît de 3 p. 100 par an. Malgré le ralentissement économique et une augmentation des tarifs de 25 cents en 2010, la TTC continue à prendre de l'expansion, contribuant ainsi au maintien de l'emploi et de l'activité économique.

Il n'est peut-être pas aussi excitant de construire des rails de tramway ou des rames de métro que d'inaugurer le premier voyage du nouveau service de métro Toronto Rocket, mais cela demeure fondamental. Si on néglige de financer l'infrastructure de base — ce qu'on appelle le « maintien en bon état » —, le système ne permettra plus d'exploiter ces nouveaux trains dont on a réellement besoin. Dans une ville comme Toronto, il est crucial pour un système moderne de transport en commun de maintenir en bon état son infrastructure, qui dans ce cas-ci vaut plus de 11 milliards de dollars. Je crois que tout le monde sera d'accord là-dessus. Pour que la TTC puisse continuer à répondre à l'énorme demande en services de transport dans la région de Toronto, il faudra continuer à investir des capitaux dans son infrastructure.

Plus de 70 p. 100 du budget de fonctionnement de la TTC proviennent des droits d'utilisation payés par ses clients. Les autres 30 p. 100 sont tirés des impôts fonciers versés par les propriétaires de résidence et de commerce de la ville de Toronto. Nos clients et les contribuables font leur part. Avec un taux de recouvrement des coûts parmi les plus élevés au monde pour une société de transport en commun, la TTC possède l'un des systèmes de transport les plus efficaces du monde occidental. Mais la TTC, comme toute autre grande société de transport, a besoin des outils nécessaires, soit du financement durable et prévisible à long terme, pour continuer à répondre aux besoins de ses clients en modernisant et en améliorant ses services.

Le transport en commun appartient au public. Il est soutenu et maintenu grâce au financement public. Le gouvernement fédéral a été un partenaire clé dans l'expansion du métro au nord, dans la région de York, et a également fourni les capitaux tant attendus pour financer des projets comme celui des voitures de métro haute capacité du nouveau service Toronto Rocket. Ces investissements ont contribué à accroître l'efficacité de la TTC. Nous apprécions l'investissement que le gouvernement fédéral a fait dans le transport en commun, et particulièrement dans la TTC. Vu la taille et l'âge de notre système, sans parler de la demande pour l'accroissement de notre capacité attribuable à la croissance actuelle, nous aurons encore plus besoin d'aide.

Vous êtes tous au courant des problèmes de congestion dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. La situation ne pourra s'améliorer que lorsque la TTC sera en mesure de concentrer ses efforts sur le transport en commun et les demandes de ses clients, vos électeurs. On passe trop de temps à Toronto à se demander comment financer le système à chaque cycle budgétaire. On devrait plutôt se consacrer à la planification d'un meilleur service, afin que nos clients puissent arriver au travail et à l'école à l'heure, ce qui est à la base de la réussite économique de la région de Toronto.

La taxe fédérale sur l'essence, le FCIS et le Fonds Chantiers Canada sont tous des exemples d'investissements fédéraux dans le transport, et nous vous en remercions. Vous avez reconnu la valeur du transport en commun. Ces investissements doivent être maintenus.

● (1540)

Un financement durable à long terme nous permettra de réinvestir dans la modernisation de l'infrastructure et dans l'expansion de nos services, en vue de répondre à la hausse annuelle de 3 p. 100 de notre achalandage.

Le programme approuvé d'investissement de la TTC fait état des 7,8 milliards de dollars dont la société aura besoin au cours des dix prochaines années. Nous n'avons reçu que 5,5 milliards de dollars en engagements financiers de la part du gouvernement du Canada, du gouvernement de l'Ontario et de la Ville de Toronto. Plus le système prendra de l'âge et plus la demande de services augmentera, plus les besoins seront grands. Nos besoins vont aussi au-delà d'un investissement à long terme dans la TTC.

Nous avons aussi des besoins immédiats bien réels. Parmi nos besoins les plus pressants, notons la modernisation de la flotte de tramways de Toronto, de même que la construction de nouvelles installations d'entretien et d'entreposage. Le réseau de tramways conduit tous les jours près de 300 000 clients au travail ou à l'école. Si le gouvernement fédéral investissait dans l'achat de nouvelles voitures plus modernes et plus spacieuses, il permettrait à la TTC de gagner en efficacité et d'accroître de façon importante l'achalandage de ce réseau.

Le message que nous voulons faire passer est qu'il faut établir de nouvelles relations permanentes avec tous les ordres de gouvernement, une alliance qui reconnaîtrait les besoins relatifs à l'infrastructure de base, de même que la demande croissante de la part du public, qui souhaite avoir une solution de rechange aux véhicules personnels qui soit viable, efficace et fiable. En fin de compte, nous voulons éviter les débats incessants à savoir comment la TTC va atteindre ses cibles budgétaires chaque année. Nous voulons plutôt nous demander comment le financement fédéral, soutenu et prévisible, aidera la TTC à continuer d'améliorer ses services et de satisfaire à la demande croissante.

Nous appuyons les principes mis de l'avant par le Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités, et par l'Association canadienne du transport urbain, dans leur mémoire au gouvernement du Canada en vue de l'établissement d'une stratégie nationale de transport en commun. À Toronto, nous demandons aux utilisateurs de contribuer davantage au transport en commun en augmentant les tarifs. Nous demandons à la Ville et au gouvernement de l'Ontario de mettre en place une stratégie de financement de façon à ce que les contribuables torontois sachent dans quelle mesure ils doivent contribuer au transport en commun. Nous demandons à la province et à Metrolinx d'investir plus de capitaux pour répondre aux besoins en matière de transport collectif. Et nous demandons au gouvernement du Canada d'acquiescer à la demande de stratégie nationale, de manière à répondre aux besoins uniques et grandissants de la TTC.

Nous vous demandons de mettre en place une stratégie nationale de transport en commun qui tiendra compte des besoins importants de la TTC en ce qui a trait à son infrastructure, de l'âge de celle-ci et de la croissance qu'il faudra assurer pour répondre aux demandes en fait de capacité dues à la hausse de l'achalandage.

Nous vous demandons aussi d'établir les allocations de fonds selon la fréquentation des transports en commun. Comme je l'ai

indiqué dans ma présentation, la TTC a des besoins tout à fait réels et immédiats, et nous aurons besoin de votre aide pour y répondre. La TTC doit également bénéficier d'un investissement à plus long terme. Ce n'est plus un luxe pour des temps prospères d'avoir un système de transport en commun en santé; c'est un élément essentiel à la viabilité de l'économie et qui permet aux gens de se rendre au travail et à l'école.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir permis de vous présenter le point de vue de la plus grande société de transport en commun du Canada. Merci de m'avoir accordé de votre temps.

Je suis disposé à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci, monsieur Webster. Je suis heureuse de vous revoir.

J'ai vu que le prototype du nouveau tramway était arrivé à Toronto la semaine dernière. Le gouvernement fédéral a décidé de ne pas participer au financement des tramways, même si à ce moment-là il s'agissait d'une des principales priorités de la Ville de Toronto. À notre comité, de même qu'à la Chambre des communes, j'ai entendu les représentants du gouvernement affirmer qu'ils ne voulaient pas dicter les choix des municipalités et des sociétés de transport en commun. On préconise une autonomie locale.

Vous pourriez peut-être nous expliquer pourquoi, selon vous, la Ville de Toronto et bien sûr la TTC ont approuvé unanimement l'achat de ces nouveaux tramways. Aussi, de quelle façon pourrait-on éviter des débats interminables sur ce qui devrait ou ne devrait pas être financé, si on mettait en place une stratégie nationale de transport en commun et qu'un plan était établi à cette fin? À ce moment-ci, le gouvernement fédéral décide de ce que devraient faire ou pas les responsables du transport en commun en ne finançant pas une des plus grandes priorités de la Ville de Toronto.

● (1545)

M. Gary Webster: Vous vouliez d'abord savoir pourquoi nous avions recommandé l'achat de nouveaux tramways. Le réseau de tramways de la TTC compte 245 voitures, comme je l'ai dit plus tôt. Ces voitures sont à la fin de leur durée de vie utile, et l'achalandage de nos 11 trajets de tramways nécessite une capacité plus grande que celle que peut offrir un système d'autobus. Nous avons conclu que la décision à prendre était de les remplacer par de nouveaux tramways modernes à plancher bas. Nous avons convaincu la Ville de Toronto que c'était la chose à faire et nous avons eu l'autorisation nécessaire pour aller de l'avant.

Nous avons par la suite obtenu un engagement de financement de la part du gouvernement de l'Ontario, comme vous l'avez mentionné. Les deux tiers des dépenses liées à cette commande sont assumées par la Ville de Toronto.

Je ne sais pas exactement quels seront les résultats des audiences sur la stratégie nationale de transport en commun, ni quelle sera la réponse du gouvernement. Mais la semaine dernière, nous avons dévoilé un prototype, ou à tout le moins une maquette, d'un nouveau tramway, et il est certain que nous continuons à faire des versements sur cette voiture. Nous allons remettre un rapport public à notre conseil d'administration le mois prochain, et nous allons recommander l'attribution d'un contrat pour la construction d'installations d'entretien et d'entreposage des voitures en question, car nos installations actuelles ne sont pas adéquates. Notre budget est toutefois plutôt limité en cette période où nous devons débours ces sommes.

La situation est telle en ce moment que nous ne savons pas exactement comment nous allons pouvoir continuer à faire les paiements sur les voitures, ni comment nous allons pouvoir payer les installations d'entretien et d'entreposage. Nous avons fait quelques calculs, qui ont montré que si nous n'allons pas de l'avant avec cette commande, si nous revenons en arrière et décidons de procéder autrement, nous accuserons des pertes d'environ 450 millions de dollars pour les coûts englobés à ce jour. Il nous faudra rebâtir notre flotte actuelle, au prix d'environ 300 millions de dollars. Nous devrons ainsi dépenser 750 millions de dollars pour avoir une flotte en bon état, mais dans quinze ans, il faudrait revenir à la case départ.

La solution pour Toronto et les trajets en question est d'acheter les tramways et de construire de nouvelles installations d'entretien et d'entreposage. Il est évident que nous n'avons pas les moyens à court terme pour rencontrer toutes nos obligations financières, même si nous recevons des fonds du gouvernement fédéral, du gouvernement de l'Ontario et de la Ville pour financer nos budgets d'immobilisations. La situation atteindra un point critique le mois prochain ou à peu près.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous dire que nous avons besoin de plus de financement, peu importe la façon dont on le définira. La ville prend de l'âge et son système de transport aussi, et à court terme, c'est notre besoin le plus pressant.

Mme Olivia Chow: J'imagine que vous aimeriez recevoir du financement provenant de la taxe sur l'essence, par exemple, un financement prévisible et géré localement. Est-ce donc un moyen de financement que vous souhaiteriez voir mieux exploité, par rapport à un financement ponctuel?

Par contre, si nous adoptons une stratégie de transport en commun, les trois ordres de gouvernement devront examiner ensemble les besoins du système de transport collectif de Toronto pour les 20 prochaines années, puis déterminer la part de responsabilité financière de chacun afin de prendre des engagements s'échelonnant sur 20 ou 30 ans. C'est en partie l'objectif de la stratégie nationale de transport en commun.

Est-ce une solution qu'appuient la TTC et la ville de Toronto?

•(1550)

M. Gary Webster: Si vous nous demandez quel type de financement nous préférons recevoir du gouvernement fédéral à l'heure actuelle, il est évident que la taxe sur l'essence arrive en haut de la liste. Elle nous permet d'attribuer les fonds aux projets que nous jugeons nécessaires.

Pour ce qui est de votre deuxième commentaire, concernant un partenariat avec les différents ordres de gouvernement, nous serions certainement ouverts à cette possibilité. Toronto a des défis bien particuliers à relever vu l'âge de la ville, les exigences relatives à l'infrastructure et le manque à gagner de quelques milliards de dollars qu'elle accuse en ce moment.

Nous sommes bien sûr en faveur de l'étude d'une stratégie nationale de transport en commun, mais nous devons surtout actuellement trouver une façon de répondre aux besoins uniques de la TTC. S'il fallait procéder en deux étapes, en examinant la possibilité d'un financement supplémentaire provenant de la taxe sur l'essence ou en étudiant les besoins uniques de la TTC, cela nous paraîtrait tout à fait acceptable. Je dis cela parce que nous sommes confrontés à des difficultés particulières, auxquelles ne pourrait peut-être pas remédier une stratégie nationale de transport en commun.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Webster, je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Ce qui compte, donc, c'est l'argent. Pour vous, il s'agit simplement d'en obtenir plus, sans plus. Y a-t-il une autre façon?

Mon souci, c'est les ressources. Je vous comprends bien quand vous dites que les infrastructures font problème, que vous devez remplacer le parc de véhicules, puis faire preuve de prévoyance en raison d'autres problèmes, comme celui de la congestion, etc. Est-ce que votre organisation a des plans à ce sujet ou bien est-ce qu'elle s'occupera du problème une fois qu'elle aura reçu l'argent?

Une éventuelle stratégie nationale s'appliquerait, bien sûr, à Montréal, par exemple, d'où je viens, et de la même manière, à Vancouver et à l'Alberta. Dans le rapport que nous publierons sur elle, est-ce que je devrais préconiser qu'on donne de l'argent à votre organisation, pour qu'elle s'occupe de son problème, parce que ce n'est qu'une question d'argent? Ou bien avez-vous quelque chose de plus précis à nous dire?

M. Gary Webster: Je ne m'attends pas à ce que vous fassiez un chèque à la ville de Toronto sans que nous puissions d'abord vous convaincre que nous sommes un exploitant efficace et que nos besoins sont réels. Nous avons un programme décennal d'immobilisations. Je serai heureux de le présenter et de montrer la nature de nos besoins, depuis le remplacement des rails jusqu'aux autres types de matériel dont nous avons besoin dans le réseau en passant par l'équipement de signalisation pour les tramways ou le métro.

C'est facile à prouver, parce que notre système de signalisation devient vétuste. On devrait le remplacer par un système plus efficace de contrôle automatique, qui permettra de transporter plus de gens, parce qu'on pourra assurer une distance plus régulière entre les rames. Vous en aurez pour votre argent. Nous pouvons prouver l'existence d'un impératif commercial pour cela. Les Rockets, les trains du métro de Toronto, en sont un excellent exemple. Ils permettent de transporter davantage de passagers.

Nous avons clairement énoncé un programme décennal d'immobilisations et nous pouvons le justifier. Nous pouvons vous montrer notre budget de fonctionnement et celui auquel nous nous attendons dans deux ou trois ans, ainsi que le nombre de nos passagers et les défis que nous devons relever dans ce domaine.

Manifestement donc, nous sommes ici pour demander plus d'argent. Nous sommes reconnaissants de ce que nous recevons. Nos besoins sont nettement plus grands. Mais nous pouvons montrer en quoi ils consistent. Nous pouvons également montrer que, pour réduire au minimum les répercussions sur le financement actuel, nous prenons, pour la fin de la décennie, des mesures permettant de réduire les commandes de tramways. Ce sera au détriment de la croissance prochaine. Ce n'est pas une bonne chose pour Toronto; ce n'est pas ce que nous devrions faire...

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Webster, j'ai déjà été de ce côté. J'ai même fait partie d'un gouvernement.

Vous savez comment ça fonctionne. Ce n'est pas qu'une question de fonds, c'est aussi une question de programmes. En 1993, on a mis en place le programme d'infrastructures. À l'époque, nos ministres ont même aidé directement.

Plus tôt, ma collègue Mme Chow a parlé de la taxe sur l'essence. Si on avait à parler au président du Conseil du Trésor... J'imagine qu'il ne fait pas que des kiosques, il peut faire des programmes pour le transport en commun.

Ne pourrait-on pas penser à avoir un fonds dédié? De plus en plus, on s'aperçoit que les fonds consolidés ne fonctionnent pas. Que diriez-vous d'un fonds consacré à l'infrastructure qui comporterait, dans le cadre d'un programme, un fonds pour le transport en commun? Un tel fonds serait-il viable et souhaitable, à votre avis?

•(1555)

[Traduction]

M. Gary Webster: Je pense que la réponse à cette question est que cela dépend de ce que Toronto en retirera. Nous ne sommes certainement pas contre le financement par la taxe sur l'essence ni contre le financement des projets; ces dernières années, nous avons eu beaucoup de ce genre de mesures.

On peut répondre à nos besoins, satisfaire aux besoins de financement d'un réseau de transport de beaucoup de façons. Je ne suis pas ici pour vous proposer une réponse pour la stratégie nationale de transport en commun. Elle dépend vraiment de la capacité d'aider à financer davantage la TTC. Nous avons eu le même genre de conversations avec la province de l'Ontario, parce que nous avons nettement besoin de son appui également.

Donc, que ce soit un financement dédié et durable par une taxe sur l'essence — dans le cadre d'un fonds commun ou au moyen d'un fonds autonome — ou par le financement des projets, libre à vous d'en décider. Ce qui compte pour nous, c'est que cela se traduise par un soutien plus grand que celui que nous accorde le gouvernement fédéral.

L'hon. Denis Coderre: C'est comme le film Jerry Maguire: « Fais voir la couleur de l'argent », n'est-ce pas? D'accord.

D'après vous, quel serait le rôle du gouvernement fédéral dans une stratégie nationale des transports publics? Est-il uniquement de facilitateur, de simple bailleur de fonds pour les infrastructures, sans plus? Bien sûr, on peut s'entendre avec le gouvernement fédéral de différentes façons, et nous avons toujours quelque chose à offrir. Nous savons comment cela fonctionne.

Mais, d'après vous, avons-nous un rôle, parce qu'il se posera des questions valides et légitimes sur les compétences, sur les villes, qui sont assujetties aux lois provinciales, etc.? Pensez-vous que nous avons un rôle dans une stratégie nationale ou fédérale?

M. Gary Webster: Vous en avez eu un dans le financement du transport en commun. Je pourrais vous renvoyer la balle et affirmer que je pense que vous en avez nettement un dans l'aide à accorder aux grandes villes du Canada pour qu'elles soient plus efficaces. L'un des grands problèmes que Toronto doit résoudre, c'est la lenteur des déplacements. Chaque année, nous consacrons davantage d'argent à plus de services pour transporter le même nombre de personnes, parce que, chaque année, la congestion empire.

Le transport en commun est donc la réponse à ce problème. Au Canada, aucune ville importante ne fonctionne sans un bon réseau de transport en commun. Je crois fermement qu'il y a de l'intérêt de la ville et, également, de la province et du gouvernement fédéral. Je crois donc que vous avez un rôle dans le transport en commun. Mais, plus important encore, si je rétrécis mon champ de vision à la seule ville de Toronto, je pense que vous avez énormément intérêt à ce que la ville fonctionne de façon très efficace. Actuellement, ce n'est pas le cas, et nous avons besoin de votre aide pour y remédier, grâce à l'investissement dans le transport en commun.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Adler.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Et merci à vous, monsieur Webster, d'être ici.

J'ai quelques questions. Vous avez mentionné que, pour le fonctionnement de la TTC, 70 p. 100 des recettes proviennent des usagers, et le reste de la municipalité, par l'entremise des taxes foncières, etc. Voilà pour les recettes.

Qu'en est-il des dépenses? Pourriez-vous m'en faire la ventilation?

M. Gary Webster: Le budget annuel de fonctionnement de la TTC est d'environ 1,5 milliard de dollars. Nos recettes, annuellement, dépassent légèrement le milliard. La différence est comblée par les subventions, lesquelles proviennent de l'assiette fiscale. Nous recevons d'abord 91 millions du gouvernement provincial, les recettes de la taxe sur l'essence, qui contribuent à équilibrer le budget de fonctionnement. Nous recevons donc environ 430 millions de subventions de la ville de Toronto pour notre réseau ordinaire, grâce à l'assiette fiscale.

M. Mark Adler: Et, parmi les dépenses, quel est le pourcentage des salaires? Quel est le pourcentage affecté à l'entretien?

M. Gary Webster: Près de 80 p. 100 de nos dépenses sont constituées des salaires. Le nombre élevé de nos autobus fait de nous un secteur à forte intensité de main-d'oeuvre.

M. Mark Adler: Comment ce taux se compare-t-il à celui d'autres villes importantes?

•(1600)

M. Gary Webster: Ils sont comparables. Nous sommes légèrement plus efficaces.

M. Mark Adler: Donc, à New York et à Washington, ce serait aussi 80 p. 100.

M. Gary Webster: Oui. Tout réseau dont une partie importante est constituée de rails, comme le métro, exige proportionnellement moins de main-d'oeuvre qu'un réseau constitué uniquement d'autobus. Je ne connais pas les chiffres pour Montréal. Je dirais que son réseau a une intensité de la main-d'oeuvre légèrement supérieure à celle de Toronto, parce que le métro est le mode de transport le plus efficace.

M. Mark Adler: Pouvez-vous m'expliquer quelque chose? Je suis de Toronto. Je vais souvent à New York, à Washington également, et les métros y sont magnifiques. Il suffit, là-bas, à l'usager d'indiquer à une machine automatique sa zone de destination parmi les zones proposées — ce que Toronto avait également — de régler le prix du titre de transport pour que la machine le lui remette. Il le glisse ensuite dans un tourniquet et il se trouve dans le réseau. À Toronto, il faut faire la queue devant une cabine où un préposé fait la monnaie. Et vous vous rappelez votre embarras quand, il y a quelque temps, on a surpris des préposés qui dormaient dans ces cabines.

Pouvez-vous expliquer pourquoi Toronto n'a pas adopté les machines distributrices de titres de transport pour remplacer les préposés qui, littéralement désœuvrés, attendent les usagers?

M. Gary Webster: Bien sûr. En quelques mots, c'est ce que nous faisons. Je précise cependant que nous avons examiné un système automatique il y a une dizaine d'années. Vous avez tout à fait raison. Notre système très démodé fait appel à la loi de la gravité. Il est simple; il fonctionne. Il n'est certainement pas aussi pratique pour l'utilisateur que ceux auxquels vous faites allusion. Il n'existe à ce sujet aucune étude de rentabilisation. À notre connaissance, aucun réseau de transport dans le monde n'a commandé ce genre d'étude avant d'adopter un système de perception électronique.

Il y a dix ans, quand nous avons fait ce travail, nous avons conclu que nous ne pouvions pas nous l'offrir, qu'il serait trop coûteux, qu'il coûterait davantage, que nous n'étions pas prêts à tenter l'expérience.

M. Mark Adler: Est-ce que c'est à cause des syndicats?

M. Gary Webster: Pas du tout. Nous ne pouvions tout simplement pas nous appuyer sur les conclusions d'une étude de rentabilisation, et, dans le monde entier, personne n'en avait fait alors ou n'en a encore fait, pour préconiser un tel changement.

Cela dit, nos clients en veulent. C'est le nec plus ultra dans le monde entier. Manifestement, nous devons franchir ce pas et nous le faisons. En collaboration avec la province de l'Ontario, par l'entremise de Metrolinx, nous travaillons au projet PRESTO depuis un certain nombre d'années. Nous soumettons un rapport à l'attention de notre conseil d'administration dans lequel nous nous disons prêts à aller de l'avant avec PRESTO, sous réserve que les besoins de notre entreprise soient satisfaits. Vos observations sont donc pleinement justifiées. On nous a reproché d'être l'une des villes de notre taille dans le monde à ne pas posséder ce genre d'appareils. Nous comprenons. C'était simplement une question d'argent. C'est l'explication de notre conservatisme, de notre retard. Nous avons maintenant conclu un bon accord avec l'Ontario pour nous aider à financer ce changement et nous obtiendrons également de l'aide du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

M. Mark Adler: D'accord. Je soupçonne en outre qu'il y a de la place, dans le budget, pour des économies. Nous, au gouvernement, avons un plan de réduction du déficit. Nous effectuons des compressions dans tous les ministères, qui sont de l'ordre de 10 p. 100.

Est-ce que la TTC a mis en place des mesures de compression des coûts pour économiser?

M. Gary Webster: Dans son budget de 2012, la ville de Toronto nous a exhortés à comprimer notre budget de 10 p. 100. Cela signifie que notre subvention sera amputée de 10 p. 100 en 2012.

Cela arrive au moment où le nombre de nos usagers augmente au rythme de 3 p. 100, comme je l'ai mentionné. Pour comprimer notre budget de 10 p. 100, nous avons d'abord dû réagir à l'augmentation de 20 millions de dollars de nos coûts découlant de l'augmentation du nombre de nos usagers. Bref, nous avons dû amputer notre budget de 85 millions de dollars. Pour cela, nous avons effectué des compressions de personnel. En ce moment même, nous diminuons les effectifs de la Toronto Transit Commission. Nous faisons des compressions dans le service et, en décembre, nous proposerons une augmentation du coût des titres de transport à notre conseil d'administration.

Nous allons donc parvenir à notre réduction de 10 p. 100. Cela échappe nettement à l'intuition. La plupart des grandes villes du monde se réjouiraient d'une augmentation du nombre de passagers. Aucune petite ville ne la refuserait. Quant à nous, nous ne pouvons manifestement pas nous la permettre, et certains ont prétendu que notre réussite nous faisait très mal. Elle nous coûte cher, et le rapport de nos recettes par rapport à nos coûts, qui est de 70 p. 100, est assez

élevé. Il y a 10 ans, il était de plus de 80 p. 100 — mais c'est une autre histoire. Nous avons effectué les compressions exigées. En conséquence, nous remercions du personnel, diminuons le service et majorons le prix des titres de transport. Dans les faits, donc, nos clients obtiendront moins de services, mais paieront davantage pour les obtenir.

• (1605)

M. Mark Adler: Est-ce que vos compressions concernent principalement les 20 p. 100 plutôt que les 80 p. 100? Quand vous parlez de 80 p. 100, s'agit-il des...

M. Gary Webster: Il y aura moins de personnel dans l'administration et moins de travailleurs syndiqués, parce qu'il y aura moins de services aux usagers.

M. Mark Adler: Est-ce qu'il me reste du temps?

Est-ce qu'on envisage un retour au système de zones?

M. Gary Webster: Aujourd'hui, nous avons effectivement un système de zones en place. Avant, la limite coïncidait avec l'avenue Lawrence; actuellement, c'est vraiment avec l'avenue Steeles. Nous avons donc un système à deux zones.

M. Mark Adler: Dans le 416, envisage-t-on un découpage?

M. Gary Webster: Non, pas pour le moment, bien que le système PRESTO nous donne toute la souplesse voulue pour mettre en place n'importe quel système de zones. Il permet d'imposer des prix variables selon la distance et toutes sortes de mesures de ce genre.

Le président: Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président et merci également à vous, monsieur Webster.

L'un des objectifs d'une stratégie nationale du transport public est de sortir la politique de la prise des décisions en matière de transport en commun. Je ne sais pas trop si, dans le milieu des années 1990, vous étiez là, quand nous avons creusé un trou dans l'avenue Eglinton, puis nous l'avons rempli. Nous le creusons de nouveau, cette fois avec de gros engins.

Diriez-vous qu'une stratégie qui aurait préséance sur toutes les autres et qui s'appliquerait aux prises de décision en matière de transport en commun, pour assurer la transparence du financement et son indépendance des considérations politiques, serait une bonne chose?

M. Gary Webster: Oui. Je dois répondre comme je l'ai fait plus tôt. Je pense que c'est certainement une bonne chose.

Cela dépend vraiment de son ajustement aux besoins de Toronto. Je sais que, dans des assemblées comme celle d'aujourd'hui, il est parfois hardi d'affirmer que Toronto est la métropole du Canada et qu'elle a des besoins particuliers. Parfois, cette affirmation est mal accueillie.

Bref, je me réjouirais certainement d'une telle stratégie. Je pense qu'il est très important, pour le gouvernement fédéral, de tenir ce rôle. Je vous incite vraiment à tenir compte du caractère particulier de Toronto pour répondre à ces besoins.

M. Mike Sullivan: Croyez-vous, à l'instar de Mme Chow, que la décision fédérale de financer certains projets seulement limite la capacité de la TTC d'agrandir progressivement son réseau?

M. Gary Webster: Nous avons des problèmes avec tous les gouvernements en ce qui concerne la nature et la quantité du financement que nous recevons. Lorsque le financement est fédéral, qu'il s'applique à un projet, nous l'accueillons volontiers et nous lui en savons énormément gré. Lorsque, après avoir additionné le financement du projet et le financement provenant de la taxe sur l'essence de tous les gouvernements, nous constatons que la somme ne couvre pas nos besoins, nous avons donc un problème. Je ne peux donc pas affirmer que le financement de projet constitue pour nous un problème. Je dirais que le financement grâce à la taxe sur l'essence ou la méthode que vous avez employée pour nous financer de cette manière nous donne beaucoup plus de souplesse pour appliquer les montants aux divers besoins de notre projet.

La réponse, nettement, est que, en dépit des efforts les plus énergiques de tous les gouvernements pour financer davantage les transports en commun, que ce soit par financement de projet ou par la taxe sur l'essence, globalement, cela ne répond pas à tous les besoins de Toronto.

M. Mike Sullivan: Vous avez dit plus tôt que vos besoins en capitaux pour les 10 prochaines années s'élevaient à 7,8 milliards de dollars, dont 5,5 milliards ont déjà été affectés par les divers ordres de gouvernement. Qu'arrivera-t-il si vous n'arrivez pas à recueillir les autres 2,3 milliards? S'agit-il de capitaux destinés à l'entretien ou à un projet d'agrandissement?

M. Gary Webster: Le budget de 7,8 milliards de dollars, c'est pour la période allant de 2011 à 2020, avec un manque à gagner de 2,3 milliards. Nous travaillons actuellement au budget des dépenses en capitaux pour la période de 2012 à 2021 et évaluons quels travaux reporter. Comme je l'ai dit plus tôt, nous allons réduire de 15 voitures notre commande de tramways et nous n'achèterons pas les 10 dernières voitures de métro Toronto Rocket dont nous avons besoin. Nous n'allons pas remplacer le système de signalisation du métro Bloor-Danforth par un système de contrôle automatique de la marche des trains, mais plutôt par un système conventionnel.

Bref, non. L'entretien ne subira pas les contrecoups de ce manque à gagner: les voies et le système de signalisation seront remplacés. Cependant, nous ne pourrions pas satisfaire aux besoins liés à l'augmentation de l'achalandage si nous n'obtenons pas d'autre financement.

À court terme, notre défi consiste à réduire le plus possible ce manque à gagner de 2,3 milliards. Impossible de l'éliminer, cependant. Ça revient à ce que je disais plus tôt: nous devons finir de payer nos tramways et notre installation d'entreposage du matériel d'entretien, mais nous ignorons comment nous allons y arriver.

Notre réseau a toujours été sécuritaire, et cela ne changera pas. Nous allons remplacer les systèmes de signalisation et les voies. L'entretien ne sera pas un problème, mais nous reportons... en espérant que dans plusieurs années, nous aurons les moyens d'acheter ces voitures qui nous manquent et de remplacer le système de signalisation par un système adéquat. À court terme, nous devons reporter le plus de travaux possible sans que cela n'affecte la sécurité du réseau.

• (1610)

M. Mike Sullivan: Lorsque vous présentez une demande en vue d'un projet d'agrandissement, faites-vous une analyse coûts-avantages qui tient compte, entre autres, de la réduction du temps de déplacement pour les voyageurs afin de déterminer si le projet permettra d'accroître l'efficacité et la productivité?

M. Gary Webster: Oui. Nous avons travaillé étroitement avec Metrolinx au plan original de transport en commun pour la ville, et

aujourd'hui nous travaillons avec le maire et la province de l'Ontario au protocole d'entente. Toutes les lignes étudiées sont encore considérées. Celle d'Eglinton-Scarborough Crosstown est très achalandée et le meilleur véhicule pour répondre à cet achalandage, c'est un tramway à plancher surbaissé.

Nous procédons à toutes ces analyses. Le projet permettra de réduire le temps de déplacement ainsi que la congestion sur toutes ces lignes.

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci d'être venu.

Je vais vous poser la même question que j'ai adressée aux autres qui sont venus témoigner dans le cadre de cette étude. Quel doit être le taux de récupération nécessaire des boîtes de perception pour qu'un projet soit considéré comme étant viable?

M. Gary Webster: Ça dépend de l'exploitation et des capitaux investis. Tout projet que nous proposons pour répondre à l'augmentation de l'achalandage sur une ligne en particulier tient compte de l'achalandage actuel et de celui prévu dans 20 ou 30 ans. Nous visons toujours un certain ratio d'exploitation. Celui-ci ne sera pas aussi élevé aujourd'hui que demain en raison de l'augmentation de l'achalandage.

La croissance moyenne de l'achalandage sur le TTC ou le ratio d'exploitation sont élevés comparativement aux autres villes du monde. Nous n'établissons aucune norme et n'avons aucune exigence d'aménagement du territoire dans le cadre de ce projet. Nous savons déjà que les lignes proposées pour le transport en commun de niveau supérieur sont nos plus achalandées et qu'elles sont en mesure d'accueillir beaucoup de passagers.

Nous voulons nous assurer que la planification, la formation et l'exploitation de ces services n'auront aucune conséquence négative sur le ratio d'exploitation. Nous n'établissons pas de ratio d'exploitation pour chaque ligne, mais nous pouvons déterminer les revenus et les coûts liés à chacune. Pour répondre à votre question, nous faisons toutes ces analyses lorsque nous évaluons les lignes.

Nous avons déjà choisi les circuits les plus achalandés pour le transport en commun de niveau supérieur. Ce sont nos plus rentables. Si ce n'était pas le cas, nous ne les aurions pas choisis.

M. Pierre Poilievre: Mes collègues vont en avoir assez de m'entendre répéter les mêmes questions, mais comme je l'ai déjà dit, les courtiers en valeurs mobilières analysent les ratios cours/valeur comptable et les coefficients de capitalisation des bénéfices. Comme dans tous les domaines, il faut tenir compte de certains ratios afin de déterminer la viabilité d'un investissement. À mon avis, un de ces ratios devrait être celui de récupération des boîtes de perception. Le gouvernement fédéral ne peut pas faire de microgestion de projet. Cependant, il aimerait savoir, chiffres à l'appui, ce qui constitue un bon investissement.

Pourriez-vous nous donner une idée de ce qui constitue un ratio de récupération des boîtes de perception, un bon ratio ou un ratio nécessaire?

M. Gary Webster: Dans les années 1990, en raison d'une situation économique plutôt difficile, nous avons augmenté le coût des titres de transport et réduit les services et le personnel, ce qui a fait passer notre ratio d'exploitation de 68 à 84 p. 100. À mon avis, 84 p. 100, c'est trop élevé. L'investissement en transport en commun est insuffisant pour une grande ville comme Toronto. Cela signifie que les gens ne peuvent pas se déplacer en transport en commun dans toute la ville.

Le plan officiel présenté en 2002 mettait vraiment l'accent sur le transport en commun. Nous avons donc décidé d'investir. Au cours des cinq ou six dernières années, nous avons beaucoup investi dans le transport en commun, ce qui a fait baisser le ratio d'exploitation à environ 70 p. 100. Cependant, je crois que c'est un peu trop bas. À mon avis, le ratio d'exploitation pour la ville de Toronto devrait se situer entre 70 et 75 p. 100.

Ce ratio variera d'une ville à l'autre et pour les petites villes. Je crois que vous devez accueillir les représentants de la ville de Saskatoon cet après-midi. Vous leur poserez la question. Un tel ratio serait irréaliste pour la ville de Saskatoon. Mais, à mon avis, les grandes villes comme Toronto devraient avoir un ratio d'exploitation de 70 à 75 p. 100.

• (1615)

M. Pierre Poilievre: Oui mais, même pour les petites villes, il est bon d'avoir une norme sur laquelle s'appuyer, car pour certaines, le transport en commun est tout simplement impossible en raison de la faible population. Mettre sur pied un réseau de transport en commun dans les Territoires du Nord-Ouest serait inutile et très dispendieux. Dans cet exemple, le ratio de récupération des boîtes de perception donnerait un résultat tout à fait différent. Il vous indiquerait que l'investissement n'en vaut pas la peine. Pour les Territoires du Nord-Ouest, il serait préférable d'investir, entre autres, dans les routes et le rail lourd qui permettent de transporter plus efficacement les gens et les marchandises.

Il doit certainement y avoir une formule mathématique pour aider à déterminer la validité d'un investissement.

M. Gary Webster: Je crois que, dans les villes où les décisions en matière de transport dépendent de la demande, c'est plutôt simple. Toronto dispose de normes en matière de service et celles-ci s'appuient sur l'occupation. Nous n'avons pas de politiques qui dit qu'il doit y avoir un autobus toutes les six ou sept minutes. Tout dépend de l'achalandage.

Dans les petites villes, c'est plutôt une question stratégique. Tout dépend si l'on est prêt à investir pour répondre à un besoin. Il faut déterminer quel est le besoin et si l'investissement pour y répondre est judicieux. Si la meilleure façon de répondre à un besoin social, c'est le transport en commun, votre investissement ne sera pas très efficace. Cependant, sur le plan stratégique, c'est peut-être la meilleure solution pour la ville.

Comme je l'ai dit, pour des villes comme Toronto, c'est plutôt simple. La ville est moins encombrée avec le transport en commun. Donc, tout dépend de l'achalandage. Nous avons tous des normes et des politiques à ce chapitre, et celles-ci dépendent de l'achalandage. Plus il y a d'utilisateurs, plus vous devez offrir d'autobus et de tramways.

Le président: Je dois interrompre la séance. La sonnerie d'appel se fait entendre à la Chambre.

À titre d'information pour les membres du comité, nous avons déjà eu des discussions avec les représentants de la ville de Saskatoon. En raison de l'heure tardive à laquelle nous pourrions reprendre les travaux, j'ai décidé de mettre fin à la séance d'aujourd'hui.

Lundi, nous recommencerons à accueillir des témoins et, le mercredi de la semaine prochaine, nous recevrons les représentants du ministère.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Quand sommes-nous censés examiner le budget des dépenses et accueillir le ministre?

Le président: Nous examinerons le budget des dépenses le 30 novembre.

Mme Olivia Chow: Le 30 novembre. Merci beaucoup.

Le président: Cela a été confirmé.

Mme Olivia Chow: Et le ministre viendra témoigner le même jour?

Le président: Oui.

Monsieur Webster, je tiens à vous remercier de votre temps. Encore une fois, je suis désolé. Ça fait partie de notre réalité.

M. Gary Webster: Merci beaucoup pour cette occasion.

Le président: 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>