



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 007 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 19 octobre 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 19 octobre 2011

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bon après-midi à tout le monde. Je vous souhaite la bienvenue à la septième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nos travaux du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, consistent à étudier la Stratégie nationale de transport en commun.

Nos témoins d'aujourd'hui nous viennent de l'Association des motocaristes canadiens: Doug Switzer, président et chef de la direction; Réal Boissonneault, président du conseil d'administration; et Trevor Webb, un membre.

Je sais que vous avez reçu des instructions. Veuillez présenter vos exposés, puis nous passerons à la période de questions.

Merci.

M. Doug Switzer (président-directeur général, Motor Coach Canada): Merci beaucoup.

Bon après-midi. Je m'appelle Doug Switzer, président de l'Association des motocaristes canadiens, l'association nationale qui représente les exploitants de véhicules de transport en commun du secteur privé au Canada, les motocaristes qui fournissent des services réguliers, de location, de transport en commun et forfaitaires.

Je suis accompagné de Réal Boissonneault, président du conseil de l'Association des motocaristes canadiens et président de Groupe Tourcar et d'Autocar Excellence, ainsi que de Trevor Webb, directeur, Opérations de transport en commun, chez Pacific Western Transportation.

Nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de vous entretenir aujourd'hui de la mise en place de la Stratégie nationale de transport en commun, une idée que nous appuyons vigoureusement et qui, selon nous, se fait attendre depuis trop longtemps.

Nous sommes d'accord pour dire qu'une stratégie nationale est nécessaire; toutefois, l'utilisation du terme « public » dans le nom en anglais (« National Public Transit Strategy »), qui renvoie au secteur public, me préoccupe. J'aimerais vous proposer de laisser tomber ce terme et de l'appeler simplement la « National Transit Strategy ». L'utilisation du terme « public » limite la portée de la stratégie, en excluant les fournisseurs privés de services de transport en commun.

Le rôle important joué par les motocaristes privés dans le domaine de la fourniture de services de transport en commun est trop souvent passé sous silence lorsqu'il est question de politique de transport en commun. Traditionnellement, les stratégies visant à élargir les possibilités au chapitre du transport des personnes et à réduire l'utilisation des automobiles privées mettent l'accent sur les réseaux de transport en commun « publics » financés par les contribuables, et ne tiennent pas compte des motocaristes privés.

Nous croyons qu'il est temps d'adopter une nouvelle approche qui reconnaît que les réseaux financés par les fonds publics ne sont pas le seul, ni même nécessairement le meilleur, moyen de fournir des services de transport en commun. L'industrie privée des autobus et des autocars peut et devrait être un partenaire à part entière pour la fourniture de services de transport en commun et travailler avec les gouvernements de tous les ordres, de même qu'avec les réseaux de transport en commun publics. Nous espérons que la nouvelle Stratégie nationale de transport en commun reflétera cette perspective et englobera les exploitants de véhicules de transport en commun privés.

Il faut absolument adopter une nouvelle approche au chapitre de la fourniture de services de transport en commun. Si les délibérations du Comité ne deviennent qu'un simple instrument pour exiger une augmentation des dépenses publiques afin d'étayer un modèle de fourniture de services désuet, l'occasion aura été gaspillée.

Investir davantage ne suffira pas à régler le problème. Les gouvernements de tous les ordres – et, en fait partout dans le monde — font face à d'importantes contraintes budgétaires, et la situation deviendra insoutenable si nous continuons à dépenser au-delà de nos moyens et à accroître le déficit.

Nous devons examiner la façon dont les services de transport en commun sont fournis pour voir comment nous pouvons nous affranchir des sempiternels arguments concernant le manque de financement; de plus, nous espérons que le comité suivra cette approche pour l'élaboration d'une stratégie nationale. Permettez-moi de préciser que nous comprenons tout à fait que des fonds additionnels pourraient bien être nécessaires; cependant, si le financement est la seule question prise en compte dans la stratégie, le Comité aura raté l'occasion de formuler la vision nouvelle et audacieuse dont le Canada a besoin.

Nous aimerions faire trois recommandations précises aux fins de la stratégie nationale.

Premièrement, que les réseaux de transport en commun qui bénéficient d'une aide financière fédérale soient encouragés à conclure des partenariats avec les exploitants privés en lançant des appels d'offres concurrentiels pour la fourniture de services d'autobus et d'autocar.

Deuxièmement, que les exploitants de véhicules de transport en commun privés soient traités de la même façon que les exploitants de véhicules de transport en commun publics pour ce qui est des politiques fiscales, de la réglementation en matière de sécurité et des autres politiques gouvernementales.

Enfin, que les réseaux de transport exploités et financés grâce aux fonds publics soient dissuadés de faire directement concurrence aux exploitants privés, soit au niveau des services réguliers ou des services de location, à moins d'être en mesure de démontrer que les exploitants privés ne répondent pas de façon appropriée aux besoins de la population.

Déjà, de nombreux réseaux de transport en commun municipaux travaillent avec succès en partenariat avec des exploitants privés en raison des économies importantes qu'ils peuvent ainsi réaliser. Selon les estimations, près du tiers des réseaux au Canada impartissent actuellement au moins une partie de leurs services.

Trevor et la Pacific Western Transportation ont une très grande expérience dans ce domaine; j'aimerais lui demander de prendre maintenant quelques minutes pour nous en faire part.

M. Trevor Webb (membre, Motor Coach Canada): Merci, Doug.

Bon après-midi. Je m'appelle Trevor Webb, et je suis directeur des opérations de transport en commun pour Pacific Western Transportation. PWT est un transporteur privé progressiste, chef de file de l'industrie, à la tête d'activités d'autocars en service régulier, en location et servant au transport d'employés. Nous gérons également des activités importantes de transport d'élèves par autobus et de transport en commun municipal. Notre matériel roulant actuel compte environ 3 000 unités au Canada. En outre, nous exploitons et entretenons le plus important parc d'autobus alimentés par pile à hydrogène au monde.

PWT, à titre de chef de file du secteur privé, a dirigé un programme de transport en commun complet pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010, à Whistler, qui a connu une grande réussite. Ce projet exigeait environ 150 autobus et offrait un service de transport en commun aux cinq minutes à n'importe quel arrêt, et ce, 24 heures sur 24.

Je crois que vous avez tous reçu une copie de mon document, mais permettez-moi de vous le résumer.

Nous exploitons des réseaux de transport en commun dans le cadre de contrats bipartites et, dans certains cas, tripartites. Habituellement, nous sommes responsables de l'ensemble des activités d'exploitation, incluant l'entretien et les services d'exploitation, et nous pouvons également fournir des véhicules, s'il le faut.

Notre relation avec les administrations locales est un partenariat plus dynamique et proactif que ne le sont les activités du secteur public, et nous accordons à l'administration locale le contrôle complet de la prestation des services. Les entreprises privées contribuent à la gestion et à l'exploitation des réseaux et fournissent une expertise, une efficacité et une responsabilisation accrues. Habituellement, l'entrepreneur est responsable du contrôle des coûts; ainsi, la municipalité ou l'administration locale n'a plus à s'acquitter de l'administration quotidienne des activités d'exploitation.

Au bout du compte, les économies de 20 à 30 p. 100 par rapport aux réseaux administrés par le secteur public se traduisent par un réseau de transport en commun plus efficace, ce qui devrait être l'objectif ultime afin de favoriser un plus grand achalandage au Canada.

Sur ce, je redonne la parole à Doug.

Merci.

• (1540)

M. Doug Switzer: Merci.

Au bout du compte, les économies réalisées à l'avantage des contribuables grâce au partenariat avec les exploitants privés sont substantielles. Une étude effectuée récemment pour l'Ontario Motor Coach Association comparant les coûts d'exploitation d'un groupe de transporteurs privés et ceux d'importants exploitants de services de transport en commun régionaux publics a permis de conclure que l'appel d'offres concurrentiel pour les services d'autobus et d'autocar

pourrait permettre aux réseaux de transport en commun publics d'économiser environ 21 p 100 de leurs coûts d'exploitation. Nous avons remis un exemplaire de cette étude au greffier. Je crois comprendre qu'il vous en distribuera une copie sous peu.

Je veux réfuter un mythe concernant l'impartition des services, soit l'idée selon laquelle les économies sont réalisées par le fait de remplacer des emplois syndiqués bien rémunérés par des emplois non syndiqués faiblement rémunérés. Ce n'est tout simplement pas vrai. La plupart des exploitants du secteur privé qui seraient en mesure de fournir à forfait des services de transport en commun importants sont, en fait, déjà syndiqués, et les salaires des conducteurs sont similaires à ceux versés aux conducteurs du secteur public.

Les exploitants privés ont des coûts d'exploitation moindres grâce à une meilleure utilisation des équipements, à des règles de travail plus souples, à des coûts d'entretien moins élevés et à des coûts indirects de gestion plus bas — bref, grâce à une meilleure productivité et à une efficacité supérieure. Les montants économisés peuvent être remis aux contribuables au moyen d'une baisse du prix des billets, réinvestis par les réseaux dans le cadre d'une augmentation des services ou utilisés pour réduire les subventions municipales, provinciales ou fédérales afin d'abaisser les déficits budgétaires.

Il revient aux gouvernements de décider comment les montants économisés devraient être dépensés. Le comité voudra peut-être faire une recommandation à ce sujet dans la stratégie, mais nous pouvons vous dire que les économies sont bien réelles si nous avons le courage de changer notre façon de penser. Et elles sont substantielles.

Par conséquent, nous aimerions qu'il soit recommandé, dans la Stratégie nationale de transport en commun, que tous les réseaux de transport en commun explorent des partenariats possibles avec le secteur privé pour la fourniture de services d'autobus et d'autocar. À notre avis, il devrait être obligatoire, pour l'obtention d'une aide financière fédérale, d'effectuer un examen portant sur la faisabilité de recourir à l'appel d'offres pour la fourniture des services.

Ensuite, nous recommandons que les gouvernements, à tous les niveaux, mettent fin aux pratiques discriminatoires suivant lesquelles les exploitants de véhicules de transport en commun du secteur public et ceux du secteur privé sont traités différemment. Par exemple, la taxe de vente est appliquée aux billets vendus par les exploitants privés qui offrent des services d'autobus et d'autocar réguliers, mais pas aux titres de transport en commun. Les réseaux publics sont exemptés de certaines des exigences en matière de sécurité auxquelles les exploitants privés doivent se conformer. De plus, dans certaines grandes villes, les autobus et autocars exploités par le secteur privé ne peuvent pas circuler sur les voies réservées aux véhicules multioccupants, contrairement aux véhicules de transport en commun publics.

La Stratégie nationale de transport en commun devrait placer les exploitants de véhicules de transport en commun privés et publics sur le même pied en tant que partenaires égaux dans le réseau de transport. Les exploitants d'autobus et d'autocars privés devraient être traités de la même manière que les exploitants de véhicules de transport en commun publics pour ce qui est de certaines questions fiscales; les autobus et autocars privés devraient avoir le même accès à l'infrastructure que les véhicules de transport en commun exploités grâce aux fonds publics; tous les exploitants d'autobus et d'autocars, publics et privés, devraient être assujettis aux mêmes normes de sécurité.

Enfin, nous aimerions mentionner que les réseaux de transport en commun financés par les fonds publics dépensent inutilement et gaspillent l'argent des contribuables lorsqu'ils décident d'élargir les services subventionnés par les contribuables pour faire directement concurrence aux services réguliers existants actuellement offerts par les exploitants privés. Le fait d'élargir les services de transport en commun publics pour les offrir dans les secteurs déjà desservis par le service régulier offert par les exploitants privés, ce qui exige des subventions additionnelles pour prendre la place des services existants non subventionnés, constitue un gaspillage des fonds publics.

Il est tout aussi improductif que les réseaux financés par les fonds publics s'emploient de façon agressive à prendre de l'essor en offrant des services de location, à nouveau en concurrence directe avec les exploitants privés. Ces derniers sont ainsi obligés de réduire ou même d'abandonner leurs services dans la collectivité, lesquels doivent alors être remplacés par davantage de services subventionnés par les contribuables. Le remplacement des services privés viables par des services ayant besoin des subventions des contribuables constitue une tendance qu'il faudrait décourager parce que c'est un gaspillage de ressources précieuses.

Finalement, les réseaux administrés par l'État devraient avoir pour objectif d'accroître les services offerts au public, mais pas nécessairement les services publics.

Sur ce, j'aimerais laisser le mot de la fin à Réal.

M. Réal Boissonneault (président, Conseil d'administration, Motor Coach Canada): Merci, Doug.

J'aimerais conclure en affirmant que, pour nous, l'élément clé, c'est l'inclusion dans la Stratégie nationale de transport en commun. Depuis trop longtemps, des exploitants de véhicules de transport en commun du secteur privé ont été sur la ligne de touche du débat politique sur les transports en commun. L'élaboration d'une nouvelle stratégie nationale de transport en commun est une occasion, pour le gouvernement, de reconnaître que nous jouons effectivement un rôle important dans le réseau de transport et que nous pouvons faire partie des efforts déployés pour relever le défi qui consiste à fournir aux Canadiens davantage de services de transport en commun de meilleure qualité.

Vous pouvez nous aider à vous aider à améliorer le transport en commun au pays en favorisant les appels d'offres concurrentiels pour la prestation des services de transport par autobus, en éliminant les différences sur le plan de la sécurité et de la fiscalité, ainsi que les autres distinctions liées aux politiques qui constituent une discrimination contre les exploitants du secteur privé, ainsi qu'en empêchant les exploitants du secteur public de faire la concurrence à des services privés existants.

Merci de nous avoir donné cette occasion. Nous sommes impatients de répondre à vos questions.

• (1545)

Le président: Merci.

Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur excellent exposé.

J'ai remarqué que, dans votre exposé, vous avez mentionné la discrimination et des pratiques discriminatoires, quand vous avez parlé du fait que « la taxe de vente est appliquée aux billets vendus

par les exploitants privés qui offrent des services d'autobus et d'autocar réguliers, mais pas aux titres de transport en commun ».

Étant donné que les familles canadiennes ont bien du mal à joindre les deux bouts et à boucler leur budget et qu'il est difficile de vivre d'un chèque de paie à l'autre, proposez-vous d'ajouter une taxe de vente sur les titres de transport en commun? Est-ce l'idée sous-jacente qui éliminerait la discrimination? Est-ce l'idée qui se cache derrière cette proposition d'éliminer la discrimination?

M. Doug Switzer: Non. Selon moi, notre intention serait de supprimer la taxe de vente sur les titres des exploitants privés, et non pas d'augmenter la taxe de vente sur le transport en commun.

M. Jamie Nicholls: Je vois. La proposition s'appliquerait donc à toutes les formes de transport? Il s'agit de supprimer toutes les taxes sur, disons, le transport aérien ou le transport par train...?

M. Doug Switzer: Ce ne sont pas des secteurs que j'aborderais, parce que, selon moi, il s'agit d'entreprises un peu différentes des nôtres.

M. Jamie Nicholls: Tout de même: pensons à un train VIA. Seriez-vous disposé à supprimer la taxe de vente d'un billet de train VIA?

M. Doug Switzer: Certes, nous serions disposés à le faire — je ne sais pas si le gouvernement serait d'accord..., mais nous ne sommes pas nécessairement en concurrence directe avec eux.

Quand je parle de concurrence, c'est qu'il y a des situations où un exploitant de véhicules de transport en commun du secteur privé, par exemple Coach Canada ou Greyhound, se trouve d'un côté de la rue et que, directement en face de lui, se trouve un réseau d'autobus publics. En Ontario, le réseau GO Transit est situé directement de l'autre côté de la rue d'un exploitant du secteur privé. Il vend exactement le même service — un autobus qui voyage de la collectivité A à la collectivité B —, sauf que, d'un côté de la rue, vous payez la taxe de vente, alors que de l'autre, vous ne la payez pas.

Les autres modes de transport dont vous avez parlé, comme les transporteurs aériens, ne sont pas forcément dans le même secteur et ne nous font pas concurrence de la même manière. Je ne voudrais pas discuter de leur niveau d'imposition ni tenter de déterminer s'il est juste ou pas.

M. Jamie Nicholls: Et que pensez-vous d'un train intermunicipal administré par le secteur public? Est-ce que ce serait une situation similaire à celle des autobus utilisés pour le transport public et pour la location?

M. Doug Switzer: Il n'y aurait pas de taxe de vente sur votre billet de train s'il s'agissait d'un réseau exploité par le secteur public.

M. Jamie Nicholls: C'est juste, mais si vous prenez un train VIA, je présume qu'il y aurait une taxe de vente.

M. Doug Switzer: Je ne sais pas. Il vous faudrait poser la question à l'industrie ferroviaire.

M. Jamie Nicholls: Les exploitants de transport du secteur privé ont-ils des partenariats au Canada?

M. Doug Switzer: Vous parlez d'impartir des...? Oui, à l'heure actuelle, environ un tiers des réseaux du Canada impartissent une partie de leurs activités. Très souvent, ce n'est pas l'ensemble des activités. Habituellement, la municipalité s'occupe d'administrer une partie du réseau et impartit le reste. Toutefois, dans d'autres cas, il est entièrement impartit.

M. Jamie Nicholls: Seriez-vous en mesure de nous soumettre des rapports ou des chiffres pour illustrer leur réussite?

M. Doug Switzer: Certainement.

M. Jamie Nicholls: Merci.

Je vais donner le reste de mon temps de parole à Mme Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Dans votre allocution, vous avez dit que les coûts d'exploitation seraient moindres s'il y avait une meilleure utilisation des équipements, du travail plus souple, des coûts d'entretien moins élevés et une diminution des coûts indirects liés à la gestion. Toutefois, on ne devrait pas sacrifier la sécurité des passagers au nom du profit.

Je m'intéresse au cas de la Grande-Bretagne, où il y a eu une privatisation des transports en commun, soit des trains et de toutes sortes de transports publics. Or le nombre d'accidents a augmenté, la compagnie privée d'infrastructure qui devait s'occuper de cela a fait faillite. Le bureau de l'audit national du Royaume-Uni a constaté que les économies liées à la privatisation étaient de 40 p. 100 inférieures à ce qui avait été prévu. Il y a eu une augmentation permanente des frais de 20 à 30 p. 100 pour les passagers des transports en commun.

Je me demande comment vous pourriez vous assurer que les coûts d'exploitation seront moindres si des ententes sont conclues avec le secteur privé.

[Traduction]

M. Doug Switzer: Les partenariats public-privé, comme n'importe quel instrument de politique gouvernementale, ne sont pas parfaits pour tous. Vous pouvez toujours chercher la bête noire en ce qui concerne l'impartition ou des partenariats public-privé en pointant du doigt les cas où ils n'ont pas fonctionné. Ils n'ont pas tous été parfaits.

Un bien plus grand nombre l'ont été. Il y a beaucoup plus d'exemples de partenariats qui ont été de très grandes réussites. Comme je l'ai dit, ce n'est pas un concept nouveau au Canada. De nombreuses municipalités le font déjà.

• (1550)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Qu'est-ce qui me dit qu'avec vous, ça va marcher? Vous venez de m'assurer que les coûts d'exploitation seront moindres. Comment pouvez-vous en être certain?

[Traduction]

M. Doug Switzer: Parce que cela a été démontré dans bien d'autres municipalités. En réponse à l'exemple de Londres que vous nous avez donné, il faut rappeler que cela s'est déroulé pendant les années 1970, moment où la notion d'impartition en était à ses premiers balbutiements. Comme pour toute nouvelle idée, les gens font des erreurs au début. Je ne suis pas spécialiste de ce qui s'est produit à Londres, mais rappelons que, à l'époque, il s'agissait d'une idée complètement novatrice. Depuis, il y a eu de nombreux autres exemples de réussite de partenariats public-privé.

De fait, si vous prenez l'exemple de l'Ontario, que je connais un peu mieux, vous constaterez que, dans la région de Toronto, parmi les dix exploitants d'autobus du secteur privé, huit affichent de meilleurs résultats sur le plan de la sécurité que le réseau GO gouvernemental. Ainsi, sur le plan du rendement réel en matière de sécurité, indépendamment de toute notion d'impartition, le rendement réel des entreprises d'autocars du secteur privé est comparable, voire meilleur, à celui des réseaux publics.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Dans un autre d'idées, vous avez demandé des subventions provinciales pour votre compagnie. Je suppose que vous êtes favorable à l'octroi de subventions fédérales provenant du Fonds de la taxe sur l'essence. Je retiens aussi de votre rapport que vous voulez que le ministère des Finances intervienne pour assurer qu'il y a des services là où il y a de la demande.

Je voudrais savoir comment vous voyez le rôle du gouvernement fédéral dans la réglementation de ce type de projet.

[Traduction]

M. Doug Switzer: J'aimerais apporter une précision. Je ne crois pas que nous ayons demandé une subvention. Nous ne demandons pas de subvention. En fait, nous proposons de remettre une subvention au gouvernement. Nous pourrions gérer le réseau à plus faible coût que le réseau subventionné actuel. Nous ne sommes pas à la recherche d'une subvention, ni d'une exemption de la taxe sur l'essence. Cela ne fait pas partie de ce que nous demandons.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je n'ai plus de questions.

[Traduction]

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Bonjour, messieurs.

Plus tôt, on parlait de sécurité. Êtes-vous en train de nous dire que le système public de transport en commun est dangereux pour les gens? Est-ce que vous nous dites que les services publics présentent actuellement un problème de sécurité? Ça m'inquiète un peu.

[Traduction]

M. Doug Switzer: Non, ce n'est pas du tout ce que nous disons selon moi. Nous disons que nous avons des résultats comparables à ceux des réseaux de transport public.

La sécurité est toujours relative. Un réseau parfaitement sécuritaire n'existe tout simplement pas. De nos jours, en ce moment, à Toronto, il y a un débat sur la possibilité d'obliger les conducteurs de la TTC à se soumettre à un test de drogue, et ce, en raison d'un accident au cours duquel un conducteur de la TTC qui aurait été sous l'influence d'un narcotique aurait causé un accident qui aurait entraîné la mort d'un passager. Devrais-je affirmer qu'il s'agit d'un réseau qui n'est pas sécuritaire? Non, mais je réfuterai l'argument selon lequel il est plus sécuritaire qu'une entreprise du secteur privé.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: J'essaie de comprendre, monsieur Switzer. Je sais que votre rôle est de faire du profit, et c'est correct. Votre travail consiste à dire qu'avec vous, ça va coûter moins cher, que vous allez nous en donner plus, et que vous êtes bien plus compétents que le système public actuel en matière de sécurité. C'est ce que vous avez dit.

C'est important. Le rôle de votre entreprise et des autres entreprises de services de transport est avant tout de donner un bon service. La question de la sécurité est donc extrêmement importante.

Avez-vous en main des études, que vous pourriez nous remettre, prouvant que si on choisit de faire appel à vos services dans le cadre d'un PPP — partenariat public-privé —, vous nous offrirez des services beaucoup plus sécuritaires que ceux offerts actuellement par le secteur public?

[Traduction]

M. Doug Switzer: Nous pouvons certes vous remettre des renseignements pour vous confirmer qu'ils sont tout aussi sécuritaires. Franchement, je ne veux pas me lancer dans un débat pour déterminer quel réseau est plus sécuritaire que l'autre...

L'hon. Denis Coderre: Vous avez commencé.

M. Doug Switzer: Non, en fait, c'est elle qui a commencé, en nous accusant d'être moins sécuritaires.

L'hon. Denis Coderre: Elle posait une question.

M. Doug Switzer: Ce que je veux dire, c'est que le fait qu'un service soit financé à partir des deniers publics ne le rend pas plus noble, pas plus que le fait qu'il soit payé par une entreprise privée ne le rend plus maléfique.

● (1555)

L'hon. Denis Coderre: Je suis un libéral, ce qui signifie que, sur l'échiquier politique, je suis au centre radical: je n'ai rien contre le profit et je n'ai rien contre les services. Je veux m'assurer que la personne qui reçoit le service est en sécurité et que, si vous avez pour but de faire un profit, je veux m'assurer qu'il s'agit d'un service inclusif, que tout le monde a la capacité d'avoir accès à ce service.

Par conséquent, la discrimination ne s'appuie pas seulement sur votre problème de fiscalité; si vous avez le monopole ou que vous vous emparez d'un service, la question consiste à déterminer si vous aurez la capacité d'élever les prix et que cela ait pour résultat de réduire la quantité de services pour ceux qui sont censés y avoir accès à un certain niveau au moyen du transport en commun. Vous comprenez?

M. Doug Switzer: D'accord.

L'hon. Denis Coderre: Comme je ne fais pas de philosophie, nous parlons des vraies affaires.

M. Doug Switzer: Parfaitement. Une fois de plus, nous pouvons remettre au comité des renseignements sur nos résultats en matière de sécurité.

Une fois de plus, dans le cadre de nos exposés, l'un des domaines où l'on constate une iniquité, que j'aimerais aborder brièvement, est le fait que de nombreux réseaux publics sont assujettis à des normes de sécurité inférieures à celles que doivent respecter les transporteurs privés à l'heure actuelle. Nous devons faire des choses que les réseaux publics n'ont pas à faire. Pour l'essentiel, ils sont exemptés de certaines des exigences...

L'hon. Denis Coderre: C'est une question importante, parce que, au bout du compte, le secteur public doit rendre des comptes. La reddition de comptes du secteur privé n'est pas la même que celle du secteur public, et c'est la raison pour laquelle il est important de... À l'heure actuelle, c'est une approche un peu hybride; ce n'est pas une simple question de secteur privé ou de secteur public. S'il y a un PPP, il y a certains règlements dont il vous faut tenir compte et qui vous lient.

[Français]

Je veux m'assurer qu'on peut donner un service satisfaisant et accessible à tous, de sorte qu'il n'y ait pas de discrimination. C'est le sens que j'attribue à vos propos.

[Traduction]

Quelle est la différence entre le service et le profit? Si vous affirmez que vous voulez avoir le même cadre fiscal que le secteur public, vous allez tout de même faire des profits. Ils seront même plus gros. Comment allez-vous garantir que l'argent que vous allez

engranger grâce aux mesures que vous demandez sera véritablement réinvesti dans les services afin que cela se répercute sur le prix des billets pour de futurs usagers?

M. Doug Switzer: En fait, je vous répondrais en revenant à la question de la reddition de comptes. La garantie s'effectue au moyen du contrat.

Voici le processus simplifié. Une municipalité administre un réseau qui lui coûte un million de dollars par année. Elle lance un appel d'offres, des entreprises présentent des soumissions, et le réseau sera maintenant exploité pour 800 000 \$ par année. Dans son contrat avec l'entreprise, la municipalité définira les normes qui doivent être respectées au chapitre des trajets et des tarifs. Toutes ces questions de service relèvent de la municipalité. C'est elle qui dit à l'exploitant ce qu'il doit faire. C'est elle qui établit ces normes de service.

Quant à la manière dont l'argent est réinvesti, il ne s'en va pas dans la poche de l'exploitant d'autobus. Les 200 000 \$ d'économies restent dans la poche de la municipalité. C'est pourquoi j'ai dit que c'est au gouvernement de décider de la manière dont il dépensera les 200 000 \$. Il peut servir à réduire le...

L'hon. Denis Coderre: Voici ma dernière question.

M. Doug Switzer: Oui?

L'hon. Denis Coderre: Ce portefeuille est nouveau pour moi. Y a-t-il des études qui existent déjà ou encore des exemples de villes ou de régions où il y a un PPP qui fonctionne bien?

M. Doug Switzer: Oui. L'entreprise de Trevor exploite...

L'hon. Denis Coderre: En voilà une? D'accord.

[Français]

Qu'en est-il de vous, M. Boissonneault?

M. Réal Boissonneault: Au Québec, vous savez, on a les conseils intermunicipaux de transport, ou CIT. Dans tous les CIT qui couronnent Montréal, c'est exactement cela qui se passe. Les CIT dictent ce qu'ils veulent comme service. Ils font appel aux entreprises privées et demandent des soumissions pour savoir qui offrira le service au plus bas coût. Toutefois, ce sont eux qui déterminent le service qu'ils demandent.

L'entreprise privée a un contrat de trois ou cinq ans, selon le cas. Elle ferait mieux de bien faire, à défaut de quoi elle ne sera plus là dans cinq ans, puisqu'on va faire appel à une autre entreprise. Il faut qu'elle fasse de l'argent et qu'elle survive, c'est vrai, mais il faut aussi qu'elle donne le service. Si elle ne fait qu'empocher l'argent sans donner le service, elle ne sera plus là dans cinq ans. Là n'est pas l'objectif d'une entreprise privée. C'est plutôt d'être encore là dans cinq ans et de continuer.

C'est exactement ce qui se passe actuellement, et ce sont des modèles qui fonctionnent très bien.

[Traduction]

Le président: Monsieur Albas.

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

J'aimerais remercier les témoins présents parmi nous aujourd'hui.

J'étais conseiller pour la municipalité de Penticton. Il y a environ 30 ans, Penticton a été parmi les premières à adopter le transport en commun. Notre collectivité compte de nombreux aînés, et, à l'époque, ils estimaient qu'il fallait investir dans le transport en commun. Pendant presque toutes ces 30 années, la municipalité a retenu les services de Berry and Smith, qui a exploité le réseau et dont les résultats en matière de sécurité sont excellents.

De plus, afin de dissiper les préoccupations qui ont été soulevées relativement à la sécurité et à la reddition de comptes, sachez que nous recevons régulièrement des comptes rendus, aux comités de transport en commun ou au conseil municipal. Si le public avait des questions, je garantis que l'on s'en occupait immédiatement.

Je suis donc très heureux d'entendre qu'il y a d'autres établissements qui fournissent des services au public. Cependant, en guise de première question, j'aimerais vous demander de donner des détails sur le fait d'encourager les réseaux de transport en commun qui bénéficient de financement fédéral à établir des partenariats avec les exploitants du secteur privé au moyen d'appels d'offres pour l'exploitation de leurs services d'autobus. Au cours de réunions précédentes, nous avons parlé de la nécessité d'élaborer une formule — c'est une possibilité — afin de s'assurer qu'il y a suffisamment d'usagers pour financer un réseau. J'aimerais que vous me donniez quelques détails sur cette question, puisqu'il pourrait y avoir d'autres critères à prendre en considération pour aller de l'avant.

• (1600)

M. Doug Switzer: Selon moi, notre proposition est tout de même assez souple. Nous ne proposons pas que chaque municipalité soit obligée d'impartir des services afin d'obtenir du financement. Une fois de plus, nous n'adhérons pas à une idéologie stricte qui privilégierait l'un ou l'autre secteur. Nous demandons que les deux possibilités se retrouvent sur la table. Elles ont toutes deux des forces et des faiblesses.

Dans certains cas, l'impartition ne serait peut-être pas logique pour une municipalité; ce que nous proposons, c'est que, dans le cadre de la formule, la municipalité devrait démontrer qu'elle a au moins effectué une étude ou une mise à l'essai, qu'elle a envisagé cet outil. C'est ce que c'est en réalité: l'impartition est un outil. Elle ne fonctionne pas dans toutes les situations. Vous n'utilisez pas un marteau quand vous avez besoin d'une scie; quand vous avez besoin d'un marteau, c'est l'outil qui fait l'affaire, alors servez-vous-en. Voilà ce que nous proposons. Vous pourriez faire en sorte qu'une municipalité soit tenue d'examiner la faisabilité de cette possibilité dans sa collectivité et que, le cas échéant, elle l'essaie.

M. Dan Albas: Je suis heureux d'entendre cela, pour la simple et bonne raison que si, comme vous l'avez dit, les réductions de coûts sont de 20 à 30 p. 100, certaines des solutions de transport en commun ne satisferont peut-être pas à la formule des droits pour les usagers que nous envisagions. Je trouve cela utile.

J'ai une autre question. Pour en revenir au modèle de profit, si vous faites des affaires, c'est pour fournir des services. Vous n'allez pas faire de profits si vous ne prenez pas soin de vos clients. Pour revenir à cette question, les profits sont une bonne chose, parce que cela montre que vous prenez soin de respecter le contrat, et ce, le mieux possible.

En ce qui concerne le fait de mettre les joueurs sur le même pied, je suis très inquiet d'apprendre que, dans certains cas, les réseaux publics sont exemptés des exigences en matière de sécurité que des exploitants d'autobus du secteur privé doivent respecter, que dans certaines villes, les autobus appartenant à des entreprises du secteur

privé ne peuvent se servir des voies réservées alors que les autobus du réseau de transport public le peuvent, puis il y a la taxe de vente... À votre avis, y a-t-il d'autres éléments précis qui font que les joueurs ne sont pas sur le même pied?

M. Doug Switzer: Non. Je pense que ce sont les trois éléments les plus flagrants.

En ce qui concerne la question de la sécurité, je répète que je ne tiens vraiment pas à me lancer dans une discussion pour établir si « nous sommes plus sécuritaires que le transport en commun » ou qu'« il est plus sécuritaire que nous », mais je crois qu'il convient de souligner que la barre est plus haute pour les exploitants du secteur privé que pour les exploitants du secteur public. Ce n'est habituellement pas majeur. Par exemple, GO Transit est exempté des inspections du soubassement de carrosserie que les transporteurs privés sont tenus d'effectuer. Ces inspections sont onéreuses, elles embêtent nos mécaniciens, et c'est la raison pour laquelle GO a obtenu une exemption: afin de faire des économies.

La notion selon laquelle les entreprises privées tournent les coins ronds pour faire des économies et que les organismes publics ne le font pas n'est pas vraie en réalité. Les organismes publics trouvent toutes sortes de moyens pour faire des économies.

Si vous le permettez, j'aimerais vous parler juste un instant de la notion de profit. Les entreprises mesurent les profits en dollars et en cents, mais les organismes publics font également des profits. Il y a un profit de nature politique, quand des conseillers ou des politiciens prennent les décisions relatives à l'exploitation des réseaux de transport en commun en fonction des votes. Ça, c'est une forme de profits. Tous ces réseaux sont administrés par des gens qui, chacun dans leur mesure, sont motivés par leurs propres intérêts.

En réalité, la reddition de comptes est plus importante dans une situation d'impartition parce que, comme l'a souligné Réal, si vous ne fournissez pas le niveau de service exigé par l'organisme qui a conclu un contrat avec vous, vous perdrez le contrat. Si vous êtes un organisme public et que vous ne respectez pas un certain niveau de normes, eh bien, il y a une dispute interne... Dans quelle mesure les entités publiques sont-elles redevables? En théorie, elles sont redevables à leurs conseils, mais elles ressemblent à n'importe quelle autre grosse institution bureaucratique.

Il est beaucoup plus difficile de définir la reddition de comptes dans les gros systèmes bureaucratiques que dans un système d'impartition, où les choses sont plus tranchées: voici ce que l'on attend de vous, voici les exigences en matière de sécurité, voici le niveau de service attendu. Si vous ne respectez pas les exigences, vous ne serez plus là pour en parler.

• (1605)

M. Dan Albas: Vous avez également mentionné qu'il y a maintenant une vaste expérience d'élaboration de ces ententes afin que les municipalités puissent tirer leur épingle du jeu et que, manifestement, les exploitants du secteur privé puissent être sur le même pied que les autres joueurs. Avez-vous des pratiques exemplaires, préparées par votre organisation ou encore les associations auxquelles vous participez, qui pourraient aider le comité à favoriser l'inclusion de certaines de ces idées?

M. Doug Switzer: Nous n'en avons pas. Toutefois, nous encouragerions franchement le gouvernement fédéral à le faire. Cela pourrait faire partie de la stratégie: fournir aux municipalités un manuel, si vous voulez, des pratiques exemplaires d'impartition afin d'aider les municipalités à comprendre la manière de procéder. Une fois de plus, comme cela a été signalé plus tôt, des erreurs ont été commises. Au fil des ans, des PPP ont échoué, mais plus encore ont réussi. Le fait de codifier cette réussite et de la mettre sur papier pourrait se révéler un exercice très utile, et cela pourrait être un des résultats du processus.

M. Dan Albas: Bonne idée. Merci de vos réponses.

Le président: Monsieur Poilievre

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci de votre excellent exposé.

Commençons par votre premier point: « que les réseaux de transport en commun qui bénéficient d'une aide financière fédérale soient encouragés à conclure des partenariats avec les exploitants privés en lançant des appels d'offres concurrentiels pour la fourniture des services d'autobus et d'autocar ». Pourriez-vous me donner d'autres exemples dans lesquels ce genre de chose a été faite?

M. Doug Switzer: Bien sûr.

Trevor, vous pourriez peut-être répondre, puisque c'est ce que vous faites.

M. Trevor Webb: Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, nous concluons des ententes bipartites et tripartites et nous recevons du financement du gouvernement fédéral. En Colombie-Britannique, par exemple, le gouvernement fédéral investit des sommes importantes dans le transport. Cela fait partie intégrante de certaines des dépenses en immobilisations associées à l'exploitation du parc.

En Colombie-Britannique, pour la plupart des emplacements, il s'agit d'une entente tripartite avec une société d'État et BC Transit. De fait, ce sont eux qui fournissent le matériel roulant pour bon nombre des activités d'exploitation en Colombie-Britannique.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous nous donner un exemple de partenariats avec des exploitants privés?

M. Doug Switzer: Bien sûr.

Réal.

M. Réal Boissonneault: Il y en a dans la région de Montréal. Ils ne sont pas au centre-ville de Montréal, pas sur l'île même, mais on les retrouve dans les banlieues, c'est ainsi que ça fonctionne là-bas. Voilà ce que j'expliquais...

M. Pierre Poilievre: Ils impartissent simplement...

M. Réal Boissonneault: Oui.

M. Pierre Poilievre: ... des services à un exploitant d'autobus privé.

M. Réal Boissonneault: Oui, les municipalités envoient une demande de propositions aux transporteurs qui veulent faire une soumission.

M. Pierre Poilievre: Est-ce qu'ils remboursent tout simplement en fonction du nombre de passagers?

M. Réal Boissonneault: Non, c'est par heure. Il y a un contrat de base, mais il s'agit principalement d'heures de service.

M. Pierre Poilievre: La municipalité prescrit-elle des trajets? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Réal Boissonneault: Que voulez-vous dire? L'argent retourne à la municipalité.

M. Pierre Poilievre: Je comprends, mais qui décide des trajets en réalité?

M. Réal Boissonneault: C'est la municipalité.

M. Pierre Poilievre: C'est elle qui établit les trajets.

M. Réal Boissonneault: Parfaitement, c'est précisé dans la demande de propositions.

M. Doug Switzer: Si vous voulez des exemples, en Ontario, Milton a recours à l'impartition, ainsi que la Ville de Vaughan. Bon nombre de municipalités ont recours à l'impartition.

La plupart des gens ignorent cette réalité, parce que quand une Ville a recours à l'impartition, les autobus sont habituellement peints des couleurs du réseau de transport en commun municipal. Ils ne portent pas le nom de Coach Canada ou de Greyhound. Ils portent les couleurs des autobus de la ville de Vaughan, mais, en réalité, ils appartiennent à l'entreprise privée qui les exploite.

M. Pierre Poilievre: Deuxièmement, vous dites « que les exploitants... privés soient traités de la même façon que les exploitants... publics pour ce qui est des politiques fiscales, de la réglementation en matière de sécurité... ». S'agit-il des taxes de vente sur les titres ou parlez-vous de la taxe sur l'essence payée par les entreprises? Où se situe l'iniquité fiscale en ce moment?

M. Doug Switzer: C'est principalement sur les titres. C'est l'irritant principal. Nous ne proposons pas que les entreprises soient exemptées ni quoi que ce soit de ce genre. En réalité, ce n'est pas tant le régime fiscal auquel est soumise l'entreprise, c'est...

M. Pierre Poilievre: C'est le passager.

M. Doug Switzer: Exactement: ce sont les taxes que le passager doit payer pour utiliser le service.

M. Pierre Poilievre: D'accord, j'ai compris.

Nous n'avons pas beaucoup de temps. Pardonnez-moi mon manque de connaissance dans ce domaine, mais est-ce que les exploitants de transport en commun du secteur public paient la taxe sur l'essence, la taxe d'accise?

M. Doug Switzer: Bonne question.

Une voix: Oui.

M. Doug Switzer: Je crois que oui.

M. Pierre Poilievre: Ils paient cette taxe?

M. Doug Switzer: Oui.

M. Pierre Poilievre: Vous êtes donc sur le même pied à ce chapitre. Vous êtes plutôt préoccupé par le tarif que doivent payer les passagers.

• (1610)

M. Doug Switzer: Exact. Ce ne sont pas nos taxes qui nous préoccupent; ce sont celles que les passagers...

M. Pierre Poilievre: Et que pensez-vous du crédit d'impôt accordé à ceux qui utilisent le transport en commun? Recommanderiez-vous d'élargir l'application de cette mesure à ceux qui achètent des titres à des exploitants du secteur privé?

M. Doug Switzer: Exact. Le principe de base est exactement comme vous l'avez décrit: les taxes payées par le consommateur, pas par l'entreprise.

M. Pierre Poilievre: D'accord, c'est bien.

Ce qu'il faut retenir, c'est que le fait d'établir des partenariats avec des exploitants du secteur privé permet d'effectuer des économies substantielles dont les contribuables pourraient bénéficier. Le fait de soumettre l'exploitation des autobus à des appels d'offres pourrait permettre aux réseaux de transport en commun de faire des économies pouvant aller jusqu'à 21 p. 100 de leurs coûts d'exploitation. À quoi attribuez-vous ces économies?

M. Doug Switzer: Pour l'essentiel, elles sont attribuables à des activités d'exploitation plus efficaces, au fait qu'il nous faut trois mécaniciens pour faire le travail de six...

M. Pierre Poilievre: D'accord.

M. Doug Switzer: ... et aux frais généraux de gestion et ce genre de chose.

M. Pierre Poilievre: Avez-vous des données probantes pour appuyer les affirmations que vous faites dans votre mémoire? Pouvez-vous remettre au comité des faits à l'appui, des études?

M. Doug Switzer: Oui. Vous les trouverez dans l'étude que le greffier va vous distribuer. Je préciserai que l'analyse qui s'y trouve ne présente pas une ventilation détaillée complète. Malheureusement, nous n'avons pas pu vous fournir cette information, car les renseignements fournis par les exploitants du secteur privé étaient confidentiels.

Une fois de plus, selon l'expérience de Trevor, les économies allaient de 20 à 30 p. 100. Beaucoup d'études de partout dans le monde appuient ces chiffres. Nous pouvons également vous donner une liste de ces autres études provenant d'autres administrations.

M. Pierre Poilievre: Vous affirmez que la plupart des exploitants du secteur privé qui seraient en mesure de conclure un contrat de transport en commun d'importance sont, en réalité, déjà syndiqués. En quoi est-ce pertinent?

M. Doug Switzer: C'est pertinent dans la mesure où la critique habituelle à l'égard de l'impartition consiste à dire qu'elle se fera sur le dos du conducteur, en supprimant des emplois syndiqués bien rémunérés et en les remplaçant par des emplois non syndiqués mal rémunérés. Nous voulons faire valoir que c'est faux. De fait, il s'agit habituellement du même syndicat. C'est habituellement le Syndicat uni du transport des deux côtés.

Les économies...

M. Pierre Poilievre: Alors, cela limiterait la concurrence, n'est-ce pas?

M. Doug Switzer: Eh bien, l'exploitation d'un autobus coûte environ 125 \$ l'heure. Le conducteur touche habituellement environ 25 \$ l'heure. Les économies proviennent des 100 \$ qui restent.

M. Pierre Poilievre: D'accord, mais cela dit, je ne crois pas que nous devrions faire de la discrimination contre les exploitants qui ne sont pas syndiqués...

M. Doug Switzer: Pas du tout.

Une voix: Non, pas du tout.

M. Pierre Poilievre: ... parce que ces travailleurs comptent aussi.

M. Doug Switzer: Non, ce n'est pas ce que nous laissons entendre. Nous disons simplement que cette critique à l'égard de l'impartition ne tient pas la route.

M. Pierre Poilievre: Ensuite, un exploitant du secteur privé devrait être traité de la même manière qu'un exploitant de transport en commun public relativement à certaines taxes...

Ah, c'est vrai, dans le dernier point que vous faites valoir dans votre mémoire, vous affirmez: « Enfin, nous aimerions mentionner

que les réseaux de transport en commun financés par les fonds publics dépendent inutilement et gaspillent l'argent des contribuables lorsqu'ils décident d'élargir les services subventionnés par les contribuables pour faire directement concurrence aux... exploitants privés. »

Pourriez-vous donner des exemples où cela s'est produit?

M. Doug Switzer: Bien sûr. Récemment, en Ontario, GO Transit a fièrement élargi son service à la collectivité de St. Catharines en inaugurant un trajet de St. Catharines à Toronto. Greyhound offrait déjà ce service. Une fois de plus, c'est une situation où ils ont littéralement ouvert boutique en face du terminus Greyhound et commencé à cannibaliser la part de marché de ce dernier.

M. Pierre Poilievre: Est-ce que vous proposeriez alors que le gouvernement fédéral exige la tenue d'un examen afin de déterminer si le secteur privé offre ou prévoit offrir des solutions de rechange avant d'envisager d'investir des fonds fédéraux dans un marché de transport en commun?

M. Doug Switzer: Oui.

M. Pierre Poilievre: Merci.

Le président: Merci.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Exactement dans cet ordre d'idée, je remarque que, en 2009, vous avez menacé — désolée, c'est Greyhound, pas vous — de supprimer tous les trajets d'autobus du Manitoba, et la plupart de ceux du Nord de l'Ontario. Cela correspondait à 30 emplois dans le Nord de l'Ontario et 200 emplois au Manitoba.

Ensuite, en janvier 2010, d'autres trajets menant à 60 collectivités dans l'Est, le Centre et le Sud-Ouest de l'Ontario ont été supprimés: Barrie, Orillia, Alliston, etc. Greyhound connaît-il un déclin ou une croissance? On dirait que bon nombre de ces collectivités plus éloignées sont en train de perdre leurs services d'autobus.

• (1615)

M. Doug Switzer: Exact.

Mme Olivia Chow: Est-ce parce que vous ne pouvez les subventionner de manière indirecte ou parce qu'ils ne font pas suffisamment d'argent? Auparavant, il y avait beaucoup plus de services dans le Nord de l'Ontario. J'ai souvent pris ces autobus Greyhound. Maintenant, dans certaines collectivités, il faut attendre longtemps pour en voir un passer ou certains ne s'y rendent tout simplement pas...

M. Doug Switzer: C'est vrai...

Mme Olivia Chow: ... ce qui supprime tous les services et rend les choses très difficiles. Ce n'est pas comme s'ils étaient remplacés par les autobus GO qui se rendent à Wawa, par exemple.

M. Doug Switzer: Exact.

Mme Olivia Chow: Je sais que l'autobus de Wawa a été sauvé, mais cela semble être une tendance. Je remarque également que l'on envisage l'élimination de services d'autobus en Alberta, en Saskatchewan, en C.-B., au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Je parlais à des gens du Yukon, qui m'ont dit: « Ciel, il n'y a plus moyen de nous rendre d'une collectivité à l'autre parce qu'il n'y a plus de services Greyhound. » Par conséquent... Vous réduisez votre service.

M. Doug Switzer: C'est sans doute vrai. Il y a différents enjeux dans ce que vous avez mentionné. Le sujet qui nous intéresse aujourd'hui est la fourniture de services de transport en commun, qui sont des services de transport en commun financés par le gouvernement, afin d'appuyer les collectivités...

Mme Olivia Chow: Ce n'est pas ce dont je parle, parce que...

M. Doug Switzer: Non, je sais. Dans ces cas, je pense que la vraie réponse est qu'il s'agit d'entreprises du secteur privé. Elles doivent être rentables pour poursuivre leurs activités. S'il n'y a pas suffisamment de gens qui ont besoin de ce service, elles le suppriment.

Toutefois, si le gouvernement estime qu'il est important d'assurer ce service, il devrait peut-être être transformé en service de transport en commun, payé au moyen d'une subvention versée à l'entreprise d'autobus afin de l'aider à continuer à exploiter ce service, tout comme il y a des subventions pour des réseaux de transport en commun.

Vous avez raison, dans les collectivités éloignées, il est difficile d'assurer le service d'autobus à tous les points si l'achalandage est insuffisant pour le justifier.

Mme Olivia Chow: Mais l'achalandage dans les autobus, à Toronto par exemple, même si la densité est plus importante qu'à Whitehorse, par exemple... Même dans la ville de Toronto, la plupart des trajets d'autobus, à l'exception du tramway Spadina, sont subventionnés d'une façon ou d'une autre, parce que le contenu de la boîte de perception ne suffit pas. Même si c'est 80 ¢ par dollar qui se trouvent dans la boîte de perception, c'est-à-dire le montant le plus élevé qu'il est possible de recueillir, il faut quand même les subventionner à hauteur de 20 ¢ par dollar.

Par conséquent, vous demandez effectivement au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial de subventionner certains des exploitants du secteur privé afin qu'ils continuent d'assurer le service pour les collectivités éloignées. Ai-je bien compris?

M. Doug Switzer: Non, pas vraiment. Je ne crois pas que nous...

Mme Olivia Chow: Comment seriez-vous alors en mesure de continuer à assurer le service? Parce que, au cours des 20 dernières années, il a diminué.

M. Doug Switzer: Eh bien, une fois de plus, c'est un enjeu un peu différent que ne l'est la fourniture de services de transport en commun. Je suppose que si vous vouliez tout inclure, vous pourriez dire que nous devrions élargir la notion de transport en commun pour l'appliquer à certains de ces réseaux intermunicipaux d'autobus et trouver un moyen pour que le gouvernement puisse jouer un rôle afin d'encourager les exploitants du secteur privé à continuer d'assurer ces services en leur remettant cette subvention de 20 ¢.

Comme vous l'avez dit, la boîte de perception ne couvre pas le coût du service. Quand le contenu de la boîte de perception ne couvre pas les coûts d'un organisme public, il peut obtenir une subvention. Une entreprise privée placée dans la même situation devra supprimer le service.

Mme Olivia Chow: D'accord. Mettons de côté les notions de « privé » et « public ». Supposons que le mot « public » a été supprimé du projet de loi, d'accord? Appelons-la, en anglais, la « national transit strategy »...

M. Doug Switzer: Exact.

Mme Olivia Chow: ... ou « transportation strategy », quel que soit le nom que vous voulez lui donner. Au bout du compte, il faut élaborer un plan pour permettre aux résidents de Mount Pearl, à

Terre-Neuve, ou au Yukon ou à Wawa ou à Sault Ste. Marie de continuer à avoir un certain service s'ils ne conduisent pas, particulièrement les aînés ou les jeunes gens aux études. Ces gens doivent avoir un moyen pour se déplacer.

Êtes-vous d'accord pour affirmer que le gouvernement fédéral devrait tenter de réunir tous les intervenants afin d'élaborer un plan quelconque? Il nous faut déterminer le moyen d'assurer ce mode de transport afin que le service soit accessible. Au bout du compte, d'une manière ou d'une autre, quelqu'un doit payer: il faut que cela se retrouve sur la table et fasse l'objet de discussions. Ce qui me préoccupe en ce moment, c'est qu'il n'y a aucune tribune où discuter de cela, sauf quand tout s'effondre, que les services sont supprimés et que tout le monde court se mettre aux abris.

M. Doug Switzer: Je suis tout à fait d'accord avec vous. C'est l'élément essentiel de notre exposé. Habituellement, nous ne nous retrouvons même pas sur les écrans radars de qui que ce soit, au gouvernement ou ailleurs, jusqu'à ce qu'il y ait une crise. Nous serions heureux de participer à un tel dialogue constructif sur la manière d'assurer ces services.

Le président: Je dois mettre fin à votre échange maintenant.

J'habite au Manitoba et nous avons subi des réductions de services. En guise de réponse aux commentaires de Mme Chow, c'est une décision prise par le gouvernement provincial. C'est lui qui détenait le contrat avec le fournisseur de services, qui à l'époque était Greyhound. En tant que gouvernement provincial, il a dû décider s'il allait continuer à compléter le contenu de la boîte de perception pour fournir les services, particulièrement vers les collectivités du Nord.

Qu'il soit public ou privé, s'il faut payer quelqu'un pour obtenir le service, l'entreprise privée peut le fournir; la question revient à déterminer le montant de la subvention. Le service peut également être offert par un organisme public, selon le montant qu'il est disposé à payer. À votre avis, est-ce un bon énoncé?

• (1620)

M. Doug Switzer: Oui, cela me paraît juste.

Le président: Oui. Parce que je sais que Greyhound continue à assurer ce service. Je suis certain que leur marge de profit est beaucoup plus petite, mais l'entreprise continue de fournir ce service dont nous avons désespérément besoin.

C'était ma question. Comment allons-nous élaborer une telle politique? Nous parlons d'assurer le transport en commun à Toronto ou à Montréal, mais cela n'a rien à voir avec ma situation. Comment puis-je profiter d'une stratégie nationale de transport en commun qui ne m'offre aucun service?

M. Doug Switzer: En effet. Comme je l'ai dit, la manière dont nous allons traiter cette situation devrait sans doute être incluse.

Il faut reconnaître que la portée est considérablement élargie quand vous abordez la question de l'état de l'ensemble de l'industrie des autocars. La réglementation économique soulève bien d'autres enjeux, et notre industrie est confrontée à de nombreux obstacles.

Je sais que le gouvernement a mené une étude sur l'état de l'industrie des autobus intermunicipaux il y a quelques années. L'étude contenait en outre des recommandations sur la manière d'améliorer l'ensemble de l'industrie des autobus intermunicipaux. Pour nous, il y a certes bien d'autres défis à relever en plus de toute la question des activités de transport en commun et des moyens d'assurer les services intermunicipaux.

Le président: Monsieur Watson, je vais soustraire mon temps de parole du vôtre. Il vous reste environ 30 secondes... Mais non, vous avez trois minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Vous êtes trop bon, monsieur le président.

Avec des amis comme lui... Quoi qu'il en soit, je viens de le rayer de ma liste de distribution de cartes de Noël.

Messieurs, je vous remercie de votre exposé.

Pardonnez-moi mon ignorance, mais j'explore la limite afin de déterminer où prend fin le secteur privé et où commence le secteur public dans votre exposé.

Pour ma gouverne, en matière de stratégie de transport en commun, encouragez-vous le gouvernement fédéral à continuer à financer les dépenses en immobilisations pour apporter des améliorations aux réseaux de transport en commun, ou faites-vous maintenant valoir que le gouvernement fédéral devrait également participer aux coûts d'exploitation et devrait donc prendre en considération les coûts d'exploitation des réseaux de transport en commun?

M. Doug Switzer: La distinction n'est pas claire. Cela dépend de la manière dont vous concluez l'entente. Vous pouvez aussi impartir les dépenses en immobilisations. Il y a différents modèles d'impartition des services. Dans certains d'entre eux, la municipalité est propriétaire du matériel roulant, alors que l'entreprise n'est responsable que de la gestion et des conducteurs. Dans d'autres cas, les risques en immobilisations sont également impartis, et l'entreprise privée achète les autobus, qui font partie de l'entente. Les dépenses en capital et les coûts d'exploitation ne sont pas forcément distincts; l'entente peut porter sur les deux.

M. Jeff Watson: D'accord.

M. Doug Switzer: Ce que nous proposons, c'est que l'impartition est un outil efficace que les municipalités devraient envisager. Elles pourraient utiliser cet outil de différentes manières.

M. Jeff Watson: Je vois. D'accord.

Pour en revenir à la question des exigences en matière de sécurité, vous laissez entendre que certains réseaux publics... Vous avez mentionné que GO Transit n'effectue pas d'inspections du sous-assement de carrosserie. Y a-t-il d'autres exemples où les exploitants ou les transporteurs du secteur privé ont un fardeau accru en matière de sécurité dont les réseaux de transport en commun publics sont exemptés?

M. Réal Boissonneault: Je sais qu'il y en a au Québec. Nous avons ce que nous appelons la PEVL — j'ignore la signification exacte du sigle —, qui est un programme d'évaluation du rendement d'une entreprise, d'un transporteur.

Si un conducteur perd des points parce qu'il conduit trop vite, ou si nous avons un problème mécanique ou autre chose du genre, nous perdons des points. Nous avons, je ne sais pas, 15 points ou quelque chose du genre, et, si nous perdons trop de points, nous nous retrouvons devant la commission. Nous devons apporter des adaptations importantes ou nous perdons notre permis et ne pouvons plus mener nos activités.

Les administrations de transport en commun publiques n'ont aucune de ces contraintes.

• (1625)

M. Jeff Watson: D'accord.

En ce qui concerne le rôle du secteur privé, y a-t-il un modèle que vous privilégiez? Par exemple, la fourniture des services devrait-elle

être effectuée à 100 p. 100 par le secteur privé? Ou à 50-50? Quel est le meilleur exemple? Selon vous, quel est le meilleur exemple pour le Canada?

M. Trevor Webb: Il y a différents modèles, allant de la municipalité propriétaire du matériel jusqu'à l'entrepreneur privé qui fournit tout le matériel et les services. Le modèle à privilégier est celui qui convient le mieux à l'administration locale d'un endroit donné.

M. Jeff Watson: Y a-t-il des différences entre le secteur privé et le secteur public en ce qui a trait aux dépenses en immobilisations et aux coûts d'exploitation? Le cas échéant, quelles sont-elles?

M. Trevor Webb: Si nous revenons à l'exemple de la Colombie-Britannique...

M. Jeff Watson: Je veux connaître non seulement les aspects liés à l'exploitation, mais également les dépenses d'immobilisations.

M. Trevor Webb: En Colombie-Britannique, les dépenses en immobilisations d'un exploitant sont particulièrement minimales, parce que la société d'État, BC Transit, fournit les autobus. C'est la principale dépense en immobilisations.

En Alberta, par exemple, il y a des réseaux où nous possédons les autobus et fournissons tous les services, alors que dans d'autres, c'est la municipalité qui est propriétaire du matériel roulant.

M. Doug Switzer: Il est difficile d'affirmer qu'un seul modèle est parfait. Si vous examinez ce qui se fait, la TTC est un type de réseau de transport en commun, entièrement différent de Transit Windsor ou du réseau d'une petite collectivité qui n'exploite qu'une demi-douzaine d'autobus. Il est difficile d'affirmer qu'un seul modèle convient pour tous: il y a autant de modèles que de réseaux de transport en commun. Il faut s'adapter à la collectivité locale.

Le président: Je dois vous interrompre.

Je remercie nos invités de leur présence parmi nous aujourd'hui. Vous avez apporté un point de vue différent à notre étude, et nous vous remercions du temps que vous nous avez consacré.

Mesdames et messieurs membres du comité, nous allons prendre une brève pause. Notre prochain invité est arrivé. Nous allons lui faire prendre place et poursuivre nos travaux.

• _____ (Pause) _____

•
• (1630)

Le président: Je vous souhaite la bienvenue à la deuxième partie de la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Aujourd'hui, nous accueillons M. Sam Shaw, vice-président à l'Élaboration des politiques sur le gaz naturel à la Corporation Encana.

Bienvenue parmi nous.

Je vais demander à M. Shaw de commencer à présenter son exposé PowerPoint, puis nous passerons aux questions.

M. Sam Shaw (vice-président, Élaboration des politiques sur le gaz naturel, Corporation Encana): Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs membres du comité, je vous remercie de m'accueillir ici aujourd'hui.

Tout comme vous, je m'intéresse au transport en commun, puisque j'ai régulièrement emprunté le SLR à Edmonton, le train GO, le métro et les autobus à Toronto, les autobus à Vancouver et à Halifax; quand j'aurai terminé mes rénovations domiciliaires, j'emprunterai le SLR à Calgary.

Cependant, aujourd'hui, j'aimerais vous présenter un point de vue différent sur le transport en commun, c'est-à-dire que j'aimerais vous parler d'un carburant différent pour les transports, le gaz naturel. De nombreuses administrations de transport en commun partout en Amérique du Nord se tournent vers le gaz naturel. Il compte maintenant pour 20 p. 100 des nouvelles commandes d'autobus, car il est abondant, abordable, propre et fiable. À mon avis, il est important de comprendre ces notions.

En ce qui concerne la prochaine diapositive, qui, j'en suis certain, vous permettra de mettre à l'épreuve l'acuité de votre vision, je me contenterai de mettre en garde tout actionnaire d'Encana, actuel ou futur, relativement aux prévisions que je pourrais faire, et de lui demander de faire preuve de circonspection. Nous pouvons maintenant passer à la prochaine diapositive.

J'aimerais vous donner un très rapide aperçu d'Encana. C'est une entreprise canadienne qui possède des zones de gaz naturel partout en Amérique du Nord. Une fois de plus, l'un des éléments clés de notre portefeuille, c'est que nous sommes le plus important producteur de gaz naturel, ce qui nous permettrait d'assurer l'approvisionnement pour différentes administrations.

Commençons par examiner les différents éléments du gaz naturel. Comme je l'ai indiqué, il est non seulement abondant — et je vais vous le démontrer —, mais il est également abordable, et surtout, il est propre. On pourrait donc envisager l'utilisation du gaz naturel non seulement pour le secteur public, mais également pour les consommateurs. En outre, c'est une ressource fiable en plus d'être une solution canadienne, élément important à prendre en considération au moment d'examiner les sources de carburant.

Je rappelle qu'un autre élément important en matière de gaz naturel est son prix concurrentiel pour les véhicules. Voilà qui est important dans le contexte du transport en commun, domaine où les frais de carburant ont augmenté. Pensons également aux avantages pour la santé; assurément, les avantages sociaux seront pris en considération dans le cadre des règlements sur l'électricité en cours de préparation par Environnement Canada. Voilà une composante importante à prendre en considération au moment de répondre à la question « Pourquoi avoir recours au gaz naturel? »: la qualité de l'air et les avantages importants du gaz naturel à ce chapitre.

L'autre élément dont il faut tenir compte dans le cadre d'autoroutes au gaz naturel, c'est la création d'emplois, les revenus gouvernementaux tirés des redevances et les autres avantages, ainsi que la croissance économique. Une fois de plus, je crois qu'il est important de constater à quel point cette ressource est abondante. À la prochaine diapositive, vous verrez une carte de l'Amérique du Nord, en gros; une fois de plus, je crois que ce qu'il faut en retenir, c'est que nous disposons d'un approvisionnement pour plus de 100 ans.

De fait, il est intéressant de constater que la nouvelle United States Energy Information Administration a récemment indiqué que la production de gaz a connu une croissance. Elle atteint maintenant un nouveau niveau de 66 milliards de pieds cubes par jour, soit un approvisionnement de surplus immenses pour les États-Unis. Une fois de plus, voilà un élément important.

Sur la prochaine diapositive, vous constaterez que c'est déterminant sur le plan de l'établissement des prix. Du côté droit de ces diagrammes, on constate l'écart entre le prix du pétrole et celui du

gaz naturel. Cet écart est présent depuis 2008, et c'est ce qui rend le gaz naturel plus abordable.

Vous pourriez demander si le prix remontera. Non, parce que, une fois de plus, depuis 2008, nous engrangeons un excédent, sans compter que l'approvisionnement est encore plus abondant que ce qui avait été prévu il y a cinq ou six ans. Ce qui fait que, comme vous pouvez le constater du côté droit du diagramme, les économies de carburant possibles s'élèvent de 20 à 40 p. 100, selon la région et les habitudes de conduite.

Ce sont certes là des éléments à prendre en considération dans le contexte du transport en commun.

● (1635)

Dans la prochaine diapositive, vous constaterez simplement que le gaz naturel permet des réductions des émissions polluantes significatives, pour le dioxyde et le monoxyde de carbone, les oxydes de soufre, l'azote, le mercure et les matières particulaires. Je vous rappelle que ces réductions d'émissions sont au cœur des initiatives de lutte contre la pollution atmosphérique des villes américaines. Un peu plus loin, je vous montrerai que différentes villes américaines ont fait la transition vers le gaz naturel comprimé. Une fois de plus, cela m'apparaît être un élément important, tout particulièrement dans les grandes régions urbaines où d'autres carburants produisent d'importantes émissions.

À mon avis, le rapport du Sénat présente certainement de bonnes informations sur les possibilités offertes par le gaz naturel. Selon le rapport, le secteur des transports compte pour 29 p. 100 de la consommation énergétique, alors que le gaz naturel ne représente que 1 p. 100 de ce secteur... Il y a donc beaucoup de place pour le gaz naturel dans ce secteur. Toutefois, cela dit, le secteur des transports représente effectivement 36 p. 100 des émissions de GES. Voilà une autre occasion de réduire les émissions du Canada au moyen du gaz naturel.

Nous pouvons également examiner ce qui se passe dans le reste du monde pour déterminer ce qui serait la place à accorder au gaz naturel. Voilà un élément important à prendre en considération. Il y a 12 millions de véhicules alimentés au gaz naturel dans le monde, mais seulement 140 000 d'entre eux se trouvent en Amérique du Nord. Examinons le cas de l'Italie: il y a plus de 600 000 véhicules au gaz naturel sur son territoire, et elle importe 89 p. 100 de son gaz naturel, dont la plus grande partie provient de la Russie, soit dit en passant.

Une fois de plus, en matière d'émissions non polluantes et du caractère abordable du gaz naturel, des FEO produisent des véhicules alimentés au gaz naturel dans de nombreuses administrations. Ces caractéristiques sont certes vraies pour les véhicules utilitaires poids moyen et lourd. Sur le marché des nouveaux véhicules, en ce moment, on retrouve environ 63 véhicules pour passagers, 28 véhicules commerciaux légers, 42 autobus fabriqués pour être alimentés au gaz naturel, 26 véhicules commerciaux de poids moyen et 12 véhicules commerciaux.

L'un des fabricants clés de moteurs alimentés au gaz naturel en Amérique du Nord, et, à mon avis, au monde, est Westport Innovations, de Vancouver. Je pense qu'il est très important de souligner que le Canada a son propre fabricant innovateur de moteurs alimentés au gaz naturel.

Encana s'est penchée sur les moyens d'implanter le gaz naturel, tout particulièrement dans le contexte urbain. Les autobus de transport en commun en font partie, mais également des autobus d'aéroport et des navettes. Quand on pense au nombre de navettes qui transportent des gens, le gaz naturel pourrait jouer un rôle important. Bon nombre d'aéroports en Amérique du Nord ont choisi le gaz naturel comprimé en tant que source de carburant pour certaines de leurs navettes.

Dans le domaine du transport, le gaz naturel pourrait servir à mettre sur pied des corridors verts, tout particulièrement afin de relier Québec à Windsor et Edmonton à Vancouver, là où il y a du transport lourd; dans le contexte d'activités d'exploitation, on pourrait également envisager d'avoir recours à des véhicules hors route alimentés au gaz naturel.

Dans le cas des villes, nous avons concentré nos efforts sur le transport en commun. Nous travaillons avec des villes comme Edmonton et Calgary, et prévoyons de travailler avec d'autres villes afin de les informer et d'examiner ce qui est disponible en matière d'autobus de transport en commun alimentés au gaz naturel.

Dans les parcs automobiles municipaux, il y a une foule de véhicules, comme les camions à ordures. Combien d'entre vous êtes à la maison au moment où les ordures sont ramassées? Le conducteur du camion à ordures laisse tourner le moteur, ce qui produit beaucoup d'émissions polluantes. Si les camions sont alimentés au gaz naturel, ils sont silencieux, et les conducteurs disent que c'est un plaisir de les conduire. C'est tout aussi vrai pour les autobus de transport en commun.

Certes, certaines administrations, comme je l'ai mentionné, se servent également du gaz naturel pour alimenter les taxis et certains véhicules de promenade dans le cadre de la composante de services fournis aux administrations du transport en commun. En moyenne, la différence entre les coûts pour un autobus de transport en commun s'élève à environ 40 000 \$. Les économies de carburant s'élèvent à environ 11 700 \$ par année, auxquelles s'ajoutent des économies sur les activités d'exploitation, soit l'entretien. Il y a une réduction réelle d'environ 25 000 tonnes par année des émissions de CO₂ par autobus de transport en commun. Voilà un autre élément important.

• (1640)

Selon moi, ce qui compte, c'est que de nombreuses administrations de transport en commun envisagent la possibilité de se tourner vers le gaz naturel pour différentes raisons, que j'ai déjà mentionnées.

En ce qui a trait aux retombées, elles se trouvent dans l'exposé, mais je crois qu'il est important de signaler certaines administrations qui ont choisi les autobus alimentés au gaz naturel pour leur transport en commun. Par exemple, Los Angeles a retiré de la circulation son dernier autobus alimenté au diesel en janvier 2010. Son système de transport en commun fonctionne maintenant au gaz naturel. New York, Washington, Boston, Fort Worth, Dallas, Cleveland, Seattle, Denver — la liste des villes qui se tournent vers le gaz naturel est longue. Je crois que c'est important.

Le recours au gaz naturel a également entraîné des innovations intéressantes. Par exemple, le comté de DeKalb, en Georgie, a commandé des camions alimentés au gaz naturel. Le gaz naturel produit par le site d'enfouissement du comté servira de carburant à ces camions.

À Pensacola, le maire Hayward a affirmé que la transition vers les véhicules alimentés au gaz naturel aura un impact énorme sur l'ensemble de la qualité de l'air de toute la région.

Tulsa Transit, qui paie actuellement 3 \$ par gallon, prévoit réduire ses coûts de carburant à 1 \$ par gallon grâce au gaz naturel.

Différentes administrations, dont New York, se sont tournées vers le gaz naturel. À l'heure actuelle, en Amérique du Nord, de 11 000 à 15 000 autobus roulent au gaz naturel.

J'ignore si le comité inclut les autobus scolaires dans le transport en commun, mais il s'agit d'un véhicule important pour toutes les commissions scolaires qui sont confrontées à une augmentation des frais de transport attribuables au coût du carburant. Différents FEO — fabricants d'équipement d'origine — fabriquent des autobus scolaires qui pourraient également être alimentés au gaz naturel. À mon avis, il serait important de se pencher sur cette question dans le cadre d'une stratégie de transport en commun.

Nous avons un peu parlé des camions à ordures. Parmi les aspects intéressants, il y a certes la qualité de l'air, les économies et la réduction du bruit dans les quartiers. Comme je l'ai mentionné, de nombreuses administrations possèdent différents camions alimentés au gaz naturel. Je me bornerai à dire que je crois qu'il est important d'envisager le gaz naturel comme carburant de transport.

Ce que j'aimerais recommander — oui, monsieur le président, j'ai vu la lumière s'allumer et je sais qu'il me faut conclure mon exposé —, c'est que les municipalités ont besoin d'un certain financement, tout particulièrement du côté des investissements. À mon avis, les provinces, et peut-être le gouvernement fédéral, pourraient se pencher sur la forme que cela pourrait prendre. À ce sujet, mon unique recommandation serait d'entreprendre une étude afin de voir comment cela pourrait se faire, de déterminer si les FEO sont soumis à des restrictions qui constituent des obstacles et d'établir les normes à suivre.

Sur ce, monsieur le président, je termine mon exposé.

• (1645)

Le président: Merci.

Avant de donner la parole à notre premier membre, je vais mentionner — je suis étonné que vous ne l'avez pas fait — que le camion alimenté au gaz naturel est exposé sur la rue Sparks cet après-midi, jusqu'à 18 heures. Il se trouve entre les rues Metcalfe et O'Connor.

J'y suis allé plus tôt aujourd'hui, et je vous encourage à aller y jeter un coup d'oeil.

Monsieur Sullivan, c'est à vous.

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

Comme votre entreprise est pour l'essentiel une entreprise de carburant, vous faites donc la concurrence à d'autres entreprises pour une part du marché des carburants qui alimentent les réseaux de transport en commun. Fondamentalement, c'est... et vous avez connu certaines réussites. J'ai été impressionné tant par les économies réalisées que par la réduction des émissions polluantes permises par le gaz naturel comprimé.

Selon vous, est-il approprié que le gouvernement fédéral encourage certains types de carburant au détriment d'autres? Est-ce quelque chose que nous devrions faire dans le cadre d'une stratégie?

M. Sam Shaw: Tout d'abord, permettez-moi d'apporter une correction et de préciser qu'Encana est un producteur de gaz naturel. Le gaz naturel que vous utilisez pour vos barbecues et pour d'autres activités provient peut-être d'Encana.

De ce point de vue, nous sommes d'avis qu'il devrait y avoir une certaine concurrence sur le marché entre les différents carburants disponibles. Le gaz naturel a été utilisé par le passé. Au cours des 20 dernières années, le gouvernement fédéral a envisagé la possibilité d'avoir recours à des mesures incitatives et autres. Par conséquent, ce n'est pas la première fois que l'on cherche à convaincre une industrie d'adopter certaines initiatives pour des raisons précises.

Si vous le permettez, je vous dirais que l'environnement est l'un des principaux facteurs de motivation, mais un autre de ces facteurs consiste à chercher des moyens de réduire le coût du transport en commun pour le rendre plus abordable. Cela peut passer par des carburants de rechange moins onéreux.

M. Mike Sullivan: Ma question est la suivante: s'il est vrai que le gaz naturel est tellement moins cher, pourquoi les administrations de transport en commun municipales n'ont-elles pas été beaucoup plus nombreuses à se tourner vers le gaz naturel? Qu'est-ce qui nous a empêchés de tout convertir du diesel — sale, nauséabond, bruyant et onéreux — à quelque chose qui semble être moins cher, plus propre et plus sain?

M. Sam Shaw: Je pourrais peut-être renvoyer cette question au gouvernement fédéral et vous demander pourquoi vous n'avez pas converti tout votre parc gouvernemental au gaz naturel. Une partie de la réponse est liée au fait que les investissements dans les véhicules sont déjà faits. Dans le cas des municipalités, on constate habituellement qu'elles conservent leurs autobus pendant des périodes de 12 à 20 ans. La rotation de ces immobilisations est vraiment très lente, ce qui fait que les municipalités ne se sont pas encore engagées.

Si vous jetez un coup d'œil aux chiffres que je vous ai donnés, vous constaterez que de nombreuses administrations de transport en commun en Amérique du Nord convertissent leurs anciennes immobilisations pour les remplacer par de nouvelles parce que la technologie a évolué de manière spectaculaire. Je vous dirais que ce n'est qu'au cours des cinq dernières années que les innovations en matière de moteurs au gaz naturel sont arrivées. Une fois de plus, c'est lié à l'accès au marché, mais également aux FEO.

M. Mike Sullivan: Toujours sur cette question, si, par conséquent, l'idéal serait de convertir les parcs actuels à des parcs de véhicules alimentés au gaz naturel, est-ce que le gouvernement fédéral devrait aider les municipalités et d'autres propriétaires de parcs avec les dépenses en immobilisations, avec les frais d'infrastructure, afin qu'ils puissent convertir leurs parcs? Il ne suffit pas de simplement convertir les réservoirs.

M. Sam Shaw: Votre question comporte deux éléments, dont l'un est l'infrastructure. Permettez-moi de m'y attaquer en premier.

Vous constaterez que des entreprises privées comme Encana ainsi que d'autres sont en train de mettre sur pied l'infrastructure de gaz naturel aux fins du transport. Récemment, en septembre, nous avons ouvert un poste de ravitaillement en gaz naturel comprimé à Strathmore. L'industrie procède à ces investissements stratégiques à hauteur de millions de dollars.

Est-ce que ces entreprises collaboreraient avec les administrations du transport en commun dans le but d'assurer l'approvisionnement en gaz naturel et de fournir d'autres services? Une fois de plus, il faudrait établir une relation avec les administrations du transport en commun et les municipalités, et je pense que cela pourrait se produire.

En ce qui a trait aux dépenses en immobilisations et aux mesures incitatives, je peux vous dire que les États-Unis offrent des mesures

incitatives considérables, tant pour les municipalités qui convertissent leur réseau de transport en commun au gaz naturel que pour les véhicules de promenade — j'ajouterais en plus, les appareils domestiques de ravitaillement. Si votre barbecue est alimenté au gaz naturel, certains États ont adopté des mesures incitatives pour que les consommateurs se tournent vers les appareils domestiques de ravitaillement et qu'ils abandonnent l'essence ou le diesel.

C'est ce qui se passe au sud de la frontière. Vous savez peut-être que le Congrès est saisi d'un projet de loi sur le gaz naturel qui est appuyé tant par les démocrates que par les républicains. Ce projet de loi prévoit d'autres mesures incitatives. Le gouvernement fédéral américain a mis en place énormément de mesures incitatives pour encourager les administrations municipales à se convertir au gaz naturel, mesures principalement contenues dans le Clean Air Act — relativement aux émissions polluantes et ainsi de suite. Le gouvernement fédéral a donc joué un rôle.

À mon avis, le gouvernement fédéral canadien a un rôle à jouer dans ce domaine.

● (1650)

M. Mike Sullivan: Y a-t-il un gros véhicule — une locomotive par exemple — qui peut rouler au gaz naturel?

M. Sam Shaw: Ah, excellente question. Merci beaucoup de l'avoir posée.

Je vous donne un exemple. Aux États-Unis, une locomotive alimentée au GNL transporte du charbon à une centrale thermique. C'est devenu une réalité, et des entreprises comme Caterpillar, ainsi que d'autres, effectuent des travaux sur le GNL pour les locomotives. Des navires de mer sont alimentés au GNL. Le traversier de Staten Island et BC Ferries envisagent également de se convertir au GNL.

M. Mike Sullivan: À l'heure actuelle, ce n'est pas disponible à l'échelle commerciale pour une grande entreprise comme le CN, le CP ou GO, par exemple...?

M. Sam Shaw: C'est disponible. Les moteurs sont disponibles.

M. Mike Sullivan: Les moteurs sont disponibles, mais les entreprises devraient convertir leur parc, c'est ça?

M. Sam Shaw: C'est la même chose que pour le transport en commun d'une municipalité.

M. Mike Sullivan: Ce qui nous ramène à déterminer s'il est possible d'accélérer cette transition. Il faut un certain investissement de la part du gouvernement fédéral pour que cela devienne une réalité.

M. Sam Shaw: Selon moi, c'est l'outil grâce auquel le gouvernement fédéral pourrait contribuer à cette conversion, afin d'en atténuer le fardeau et le risque associé aux dépenses en immobilisations.

M. Mike Sullivan: D'accord.

Le président: Merci.

Les témoins clignent, et nous tentons de déterminer si nous sommes appelés à aller voter à la Chambre.

Je vais donner la parole à M. Coderre jusqu'à ce que nous obtenions la confirmation.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je viens d'être informé qu'il y aura un vote dans environ 25 minutes.

S'il le faut, on pourra traiter de la motion lundi prochain.

Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Je dois vérifier auprès de mes collègues du comité. En réalité, nous sommes tenus de mettre fin à la réunion dès que la sonnerie d'appel se fait entendre, à moins que les membres ne conviennent de poursuivre leurs travaux. Il ne nous reste que très peu de temps, alors je vais laisser au comité le soin de décider. C'est regrettable, mais...

M. Jamie Nicholls: Combien de temps la sonnerie d'appel sonne-t-elle ici?

Le président: Il reste 25 minutes avant le vote. Il y a effectivement un vote.

Mme Olivia Chow: Quand aura lieu le vote?

Le président: Le vote est dans 25 minutes.

L'hon. Denis Coderre: Je propose cinq minutes de temps de parole pour nous et cinq minutes pour le gouvernement.

Une voix: Oui.

Le président: C'est au comité de décider. Ce n'est pas à moi de prendre cette décision.

C'est d'accord? Cinq minutes de temps de parole, à partir de maintenant.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je reporterai l'étude de ma motion à la prochaine rencontre. D'accord?

[Traduction]

Le président: Nous la reporterons à la prochaine réunion.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci beaucoup. J'admets que j'ai bien aimé que la présentation ait été faite dans les deux langues officielles. Je l'apprecie.

Je n'ai pas de problème, au contraire, à ce qu'on utilise le gaz naturel, puisque c'est une énergie qui peut être propre. Par contre, j'ai trois questions liées à des recommandations du rapport définitif.

Premièrement, quand on parle de gaz naturel, on parle également de gaz de schiste. Or l'extraction du gaz de schiste présente des problèmes liés à la fracturation. Le gaz dans le véhicule ne créera peut-être aucun problème, mais la façon d'aller chercher ce gaz pourrait entraîner des problèmes environnementaux. J'aimerais connaître votre réaction à cet égard.

Deuxièmement, croyez-vous que le gouvernement canadien devrait avoir un fonds de transition pour donner la possibilité aux municipalités ou aux provinces de changer le type de moteur? Cela comprendrait aussi un investissement en recherche et développement.

Finalement, pour ce qui est de la diversification, le Québec a choisi l'électricité, mais il y a aussi le gaz naturel. Selon vous, la stratégie nationale devrait offrir une possibilité entre différentes sources d'énergie propre. Vous dites que le gaz naturel est une option, mais il peut également y en avoir d'autres.

[Traduction]

M. Sam Shaw: Oui, et j'appuyais votre recommandation. La compagnie de transport Robert, par exemple, a entrepris un examen du gaz naturel pour l'industrie du camionnage. Gaz Métro a été un chef de file. Je suis tout à fait d'accord. Selon moi, le gouvernement fédéral pourrait faciliter les choses pour les municipalités en les aidant à assurer la transition sur le plan des investissements.

En ce qui a trait à l'extraction du gaz naturel, il y a des méthodes traditionnelles et non traditionnelles, et celles dont vous avez parlé est non traditionnelle. Je peux vous dire que l'industrie commence à produire des principes relativement à la fracturation hydraulique. Cela fait 30 ans que nous faisons de la fracturation hydraulique en Alberta et, une fois de plus, je suis convaincu qu'il y a de très bons principes ainsi que des témoignages quant à la manière dont l'industrie s'est adaptée pour que l'extraction des ressources se fasse dans le cadre d'une intendance responsable. J'aimerais souligner à quel point il est important que l'industrie se soit adaptée à la réglementation et aux autres contraintes. Par conséquent, il se passe quelque chose de ce côté.

L'hon. Denis Coderre: Merci.

M. Sam Shaw: Je vous remercie de vos questions.

• (1655)

Le président: Merci.

Pierre.

M. Pierre Poilievre: Monsieur Shaw, je vous remercie de votre présence parmi nous aujourd'hui.

J'ai quelques questions à vous poser. Pour commencer, le gaz naturel a un net avantage sur le plan du prix en ce moment. C'est ce que montrent vos graphiques. Toutes les données publiques le confirment.

La conversion à des véhicules alimentés au gaz naturel, quels qu'ils soient, suppose des dépenses en immobilisations, qu'il s'agisse de l'infrastructure dans le véhicule ou du poste de ravitaillement. Ce n'est qu'en examinant les dividendes engrangés grâce aux économies réalisées sur le prix du carburant à long terme, représenté par l'écart en millions de BTU entre le gaz et le pétrole, que nous serons en mesure de déterminer si cet investissement en infrastructure est judicieux.

Voici ma question. Êtes-vous certain que ce prix avantageux va durer, ou est-ce que des facteurs comme la livraison de GNL à de gros marchés comme l'Asie pourraient faire monter les prix du gaz naturel en Amérique du Nord et supprimer cet avantage, ce qui minerait le rendement du capital investi sur le plan de l'infrastructure?

M. Sam Shaw: Je vous remercie de m'avoir posé cette question.

Permettez-moi de vous répéter ma mise en garde au sujet de tout commentaire prévisionnel que je pourrais faire devant un actionnaire, actuel ou futur. Si vous examinez la plupart des données qui ont été présentées — une fois de plus, je vous renvoie au Comité sénatorial de l'énergie —, vous constaterez que, selon les prévisions à long terme, les prix du gaz naturel restent bas. L'EIA des États-Unis appuie certes ce point de vue, en raison de l'approvisionnement et de l'existence d'un excédent.

En ce qui concerne les marchés d'exportation de GNL vers l'Asie, il faut également savoir que l'Australie et la Chine ont également des ressources de gaz naturel. Ce qu'il faut retenir, c'est que pour l'instant, le marché est limité. Il va certainement y avoir une croissance de la demande de GNL en Asie. Cependant, à long terme, je ne crois pas que nous allons assister à de soudaines augmentations du prix du gaz naturel... C'est la raison pour laquelle cet écart s'appuie sur les connaissances que nous avons de l'approvisionnement actuel.

Présentement, le prix du gaz naturel s'élève à 3,68 \$ par BTU; par conséquent, il aurait beaucoup de chemin à faire. Assurément, quand l'approvisionnement augmente, il y a plus de gaz pour répondre à la demande, et cela repousse la limite de 100 ans de l'approvisionnement. Ainsi, je suis fermement convaincu que cela n'aurait pas de répercussions à long terme sur cette décision. À mon avis, il serait justifié de décider de se convertir au gaz naturel, en raison de ce lien avec un faible coût du gaz naturel à long terme.

M. Pierre Poilievre: Les gouvernements mettent-ils en place des obstacles qui empêchent la conversion de moteurs alimentés à l'essence à des moteurs alimentés au GNL ou au GNC?

M. Sam Shaw: Je ne sais pas si je parlerais d'obstacles. Certes, il faut se pencher sur les normes, les normes interprovinciales. Comme je l'ai mentionné au cours de mon exposé devant le comité des finances, il nous faut examiner ces normes. Il doit y avoir une harmonisation entre les normes américaines et canadiennes, c'est très important. Au moment où vous vous penchez sur le transport en commun et l'investissement réel que cela nécessite, il faut certes assurer une intégration avec les États-Unis.

L'autre aspect dont il faut définitivement tenir compte, c'est de se pencher sur certains des nouveaux programmes. Je mets n'importe lequel des membres du comité au défi de trouver une mention faite au gaz naturel dans le domaine du transport — je n'en ai pas vu — en tant que carburant de rechange dans les nouveaux programmes axés sur l'environnement. Dans le cadre de certains des programmes qui sont déjà en place, il faut que le gaz naturel soit mentionné comme l'une des possibilités.

Le président: Je dois vous interrompre. Pardonnez-moi, monsieur Shaw. Nous devons abréger notre réunion en raison du vote. Je suis convaincu que nous aurons l'occasion de vous accueillir de nouveau.

M. Sam Shaw: Puis-je demander au greffier de distribuer les documents? En outre, si vous avez des questions, je vous en prie, communiquez-les au greffier et je me ferai un plaisir d'y répondre.

Le président: C'est parfait. 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>