



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

Compte rendu officiel
(Hansard)

NUMÉRO 099
PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 8 février 2024

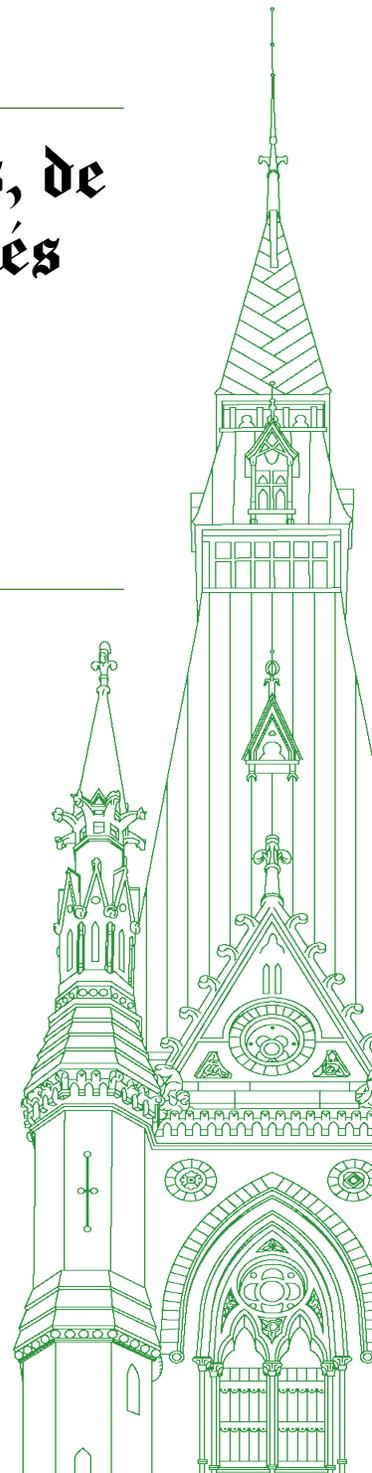


TABLE DES MATIÈRES

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

Le jeudi 8 février 2024

• (1100)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare maintenant la séance ouverte.

Bienvenue à la 99^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 7 mars 2023, le Comité se réunit pour étudier les projets de train à grande fréquence et pour discuter de ses travaux.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous format hybride, conformément au Règlement de la Chambre des communes. Les députés peuvent participer en personne dans la salle, ou à distance par l'intermédiaire de l'application Zoom.

[Traduction]

Chers collègues, même si la salle est équipée d'un puissant système audio, des réactions acoustiques peuvent se produire. Elles peuvent être extrêmement préjudiciables à nos interprètes et leur causer des blessures graves. La cause la plus fréquente de réaction acoustique est le port d'un écouteur trop près du microphone. Je demande donc à tous les participants de faire très attention lorsqu'ils manipulent leurs écouteurs, surtout lorsque leur microphone ou celui de leur voisin est allumé.

Afin de prévenir les incidents et de préserver la santé auditive de nos interprètes, j'invite les participants à veiller à parler dans le microphone sur lequel est branché leur casque d'écoute et à éviter de manipuler leurs écouteurs en les plaçant sur la table, loin du microphone, lorsqu'ils ne les utilisent pas.

J'aimerais maintenant accueillir nos témoins.

Aujourd'hui, nous accueillons M. Yonah Freemark, responsable, Domaine de pratique en logement, utilisation des terres et transport équitables au Urban Institute. M. Freemark comparait à titre individuel et avec vidéoconférence. Nous lui souhaitons la bienvenue.

Nous accueillons également M. Ryan Katz-Rosene, professeur agrégé à l'École d'études politiques de l'Université d'Ottawa, qui comparait également à titre individuel. Bienvenue.

Enfin, du Conseil du patronat du Québec, nous accueillons M. Karl Blackburn, président et chef de la direction, ainsi que Mme Norma Kozhaya, vice-présidente à la recherche et économiste en chef, qui comparaissent tous deux par vidéoconférence.

Nous entendrons d'abord des déclarations préliminaires de cinq minutes chacune.

Monsieur Freemark, vous avez la parole pour votre déclaration préliminaire.

M. Yonah Freemark (responsable, Domaine de pratique en logement, utilisation des terres et transport équitables, Urban Institute, à titre personnel): Je vous remercie de m'accueillir ici aujourd'hui. Je vous remercie également de me donner l'occasion de discuter du projet de train à grande fréquence.

Je m'appelle Yonah Freemark. Je suis titulaire d'un doctorat en études urbaines et depuis 15 ans, je mène des recherches sur des sujets liés aux transports, à l'aménagement du territoire et au logement. Je prends la parole aujourd'hui à titre de chercheur individuel et non à titre de représentant de mon employeur, Urban Institute, qui ne prend pas position sur des questions de politiques précises.

En lançant son projet de train à grande fréquence, que j'appellerai à partir de maintenant le TGF, le Canada fait un grand pas en avant dans l'amélioration des services ferroviaires pour les populations de l'Ontario et du Québec. Cette avancée se produit après des décennies de sous-investissement.

Dans le cadre de mes recherches, j'ai démontré que l'investissement ferroviaire par habitant au Canada a été le plus faible de tous les membres du G7 chaque année, sauf une, depuis au moins 1995. En effet, au cours des dernières décennies, ses niveaux d'investissement ont été inférieurs de moitié à ceux de pays comme la France, l'Italie et le Japon, et ils représentaient même parfois le dixième des investissements de ces pays.

Ce sous-investissement n'est pas sans conséquence. En effet, l'achalandage des services ferroviaires au Canada est extrêmement faible par rapport à celui des autres pays du G7, car le Canadien ordinaire effectue en moyenne un déplacement interurbain en train tous les 10 ans, un nombre minime comparativement aux déplacements en train dans un pays comme l'Allemagne, où un citoyen ordinaire effectue environ 25 déplacements ferroviaires interurbains par année.

La société, l'environnement et l'économie du Canada souffrent de cette faible utilisation du réseau ferroviaire. La fréquence limitée, la lenteur et le coût élevé des services ferroviaires interurbains restreignent la capacité des personnes qui n'ont pas de voiture, qui n'ont pas les moyens de se payer un billet d'avion et qui habitent loin d'un aéroport à se déplacer à l'intérieur du pays. Cela contraint également la population à se rendre dans des aéroports qui sont situés loin des agglomérations. En raison de sa dépendance à l'égard des vols et des voitures, le Canada affiche un taux d'émissions de carbone par habitant parmi les plus élevés au monde dans le secteur des transports, soit un taux jusqu'à trois fois plus élevé que celui de pays comparables. De plus, ces piètres services ferroviaires limitent la capacité des grandes villes canadiennes à tirer parti des effets d'agglomération qu'apporte la concentration des services ferroviaires dans les centres-villes du pays.

Le projet de TGF proposé par le gouvernement améliorerait considérablement les services offerts le long du corridor Toronto-Québec, en offrant plus de possibilités aux habitants de ces villes et à ceux des villes qui se trouvent en chemin, notamment Ottawa et Montréal.

Selon mon analyse de corridors comparables dans d'autres pays, les compagnies de chemin de fer qui desservent des régions métropolitaines de taille similaire offrent des passages beaucoup plus fréquents que ceux qu'offre actuellement VIA Rail, ce qui laisse entrevoir l'avantage de telles améliorations. Ces avantages se feraient particulièrement sentir dans le corridor Toronto-Montréal qui passe par Ottawa, où les vols dominent actuellement le marché.

Néanmoins, mes analyses d'exemples internationaux laissent croire que le projet de TGF n'atteindrait pas le plein potentiel du segment central de la ligne, dont la longueur et la répartition des régions métropolitaines sont similaires à celles des corridors Paris-Marseille, Madrid-Barcelone et Milan-Naples. Grâce à des investissements considérables dans les infrastructures ferroviaires à grande vitesse permettant d'atteindre des vitesses jusqu'à 300 kilomètres-heure, les trains sur ces itinéraires ont des vitesses moyennes bien plus élevées que celles proposées dans le cadre du projet de TGF au Canada.

Cette différence de vitesse moyenne est très importante pour inciter les usagers à délaisser les vols polluants et coûteux. Des données probantes provenant de corridors situés un peu partout dans le monde laissent croire que le projet de TGF permettra à la part des services ferroviaires d'atteindre 30 à 60 % sur le marché des déplacements pour le segment Toronto-Montréal. Toutefois, un investissement dans des services ferroviaires à grande vitesse plus rapides pourrait faire augmenter cette part à 70 ou 90 %.

Les services ferroviaires à grande vitesse rendraient superflus la plupart des vols entre Toronto, Montréal et Ottawa. Cet investissement pourrait donc permettre de réduire considérablement le nombre de vols dans ce segment du corridor, ce qui entraînerait également une réduction des émissions de carbone.

J'encourage donc le Comité à réfléchir à l'occasion que le gouvernement risque de manquer s'il n'investit pas dans des services ferroviaires à grande vitesse véritablement rapides au Canada, surtout dans le corridor Toronto-Montréal qui passe par Ottawa.

Je vous remercie. J'ai très hâte de participer à la discussion du Comité.

• (1105)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Freemark.

La parole est maintenant à M. Katz-Rosene.

M. Ryan Katz-Rosene (professeur agrégé, École d'études politiques, Université d'Ottawa, à titre personnel): Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité à participer à cette discussion. C'est un honneur d'être ici.

J'aimerais d'abord vous raconter une histoire qui représente une mise en garde sur la façon dont les grands projets d'infrastructure ferroviaire peuvent mal tourner. Cette histoire est tirée d'un nouveau livre écrit par l'un des plus grands experts mondiaux en matière de grands projets et de risque, M. Bent Flyvbjerg.

En 2008, les Californiens ont approuvé un projet de train à grande vitesse qui devait relier Los Angeles et San Francisco, deux villes distantes d'environ 600 kilomètres, en seulement deux heures

et demie. Le projet devait coûter 33 milliards de dollars et être terminé en 2020. Peu après le début des travaux, les ennuis ont commencé. Les estimations de coûts ont d'abord grimpé à 43 milliards de dollars, puis à 68 milliards de dollars, à 77 milliards de dollars et enfin à 83 milliards de dollars. Au moment de la rédaction du livre, une estimation du coût total du projet s'élevait à 100 milliards de dollars.

Aujourd'hui, l'État prévoit d'achever seulement le segment de la ligne ferroviaire entre les villes de Merced et de Bakersfield. Cela pourrait permettre à l'État d'économiser environ 80 milliards de dollars, mais nombreux sont ceux qui qualifient désormais ce projet de « train qui va rapidement nulle part », car le train ne s'approchera pas à moins de 150 kilomètres de Los Angeles ou de San Francisco.

Comment faire en sorte que le train à grande fréquence ne devienne pas une autre histoire comme celle-là, et comment faire en sorte que les nouvelles infrastructures ferroviaires contribuent à des objectifs sociétaux tels que l'atténuation du changement climatique? Je réfléchis à certaines de ces questions depuis plus de 10 ans, c'est-à-dire depuis que j'ai rédigé mon doctorat sur l'économie politico-environnementale du développement d'un réseau de trains à grande vitesse au Canada. J'ai donc quelques idées à partager.

Tout d'abord, je conseillerais d'essayer d'atteindre un consensus politique sur les principaux objectifs de ce projet et de laisser ces objectifs guider le gouvernement comme un phare tout au long du projet. Quel est l'objectif principal du projet de TGF? S'agit-il de moderniser le système ferroviaire de transport de passagers au Canada? S'agit-il de garantir que des options de transport interurbain abordables sont offertes à une population croissante? Essaie-t-on de réduire les embouteillages? Espère-t-on convaincre les gens de délaisser des modes de transport plus polluants? Essaie-t-on de générer des possibilités de croissance régionale? Souhaite-t-on contribuer à la lutte contre le changement climatique? S'agit-il de réduire les temps de déplacement dans le corridor? S'agit-il de soutenir l'édification d'une nation au XXI^e siècle, et ainsi de suite?

Il est important de s'entendre sur les priorités du gouvernement, faute de quoi le projet risque d'échouer au fil des ans et des changements politiques inévitables. Le problème, c'est que certains de ces objectifs peuvent être incompatibles, de sorte qu'une approche qui vise « toutes ces réponses » n'est pas réaliste.

Deuxièmement, mon collègue, le professeur Flyvbjerg, conseille de planifier chaque détail avant de lancer les travaux, une approche qui préconise de réfléchir longuement et d'agir rapidement. Cela signifie qu'il faut prendre le temps de planifier tous les détails et de calculer tous les coûts, jusqu'au dernier rivet, avant de sauter à l'étape de la livraison.

Les grands projets de transport, et surtout les projets ferroviaires, sont connus pour s'enliser dans un cycle de bris et de réparation où l'on passe son temps à essayer de corriger les petites erreurs qui continuent de se produire en raison d'un manque de planification. Ceux d'entre vous qui se trouvent dans la région d'Ottawa pensent peut-être à l'O-Train en ce moment.

Enfin, s'il n'est pas déjà trop tard, mon conseil serait de tirer parti de la structure existante de VIA Rail comme société d'État pour soutenir l'avantage du gouvernement plutôt que d'adopter l'approche d'un partenariat public-privé, c'est-à-dire un PPP. Il faut s'assurer que la propriété et l'exploitation du projet de TGF restent dans la sphère publique. Cela ne signifie pas que le secteur privé ne doit pas participer au projet. Au contraire, l'un des trois consortiums privés qui participent au processus d'approvisionnement devrait être embauché à titre de constructeur principal pour mener le projet à bien. Il s'agit de choisir une entité qui a de l'expérience et de nombreux projets réussis à son actif.

Je suis bien conscient des raisons qui motivent la création d'un partenariat public-privé, la plus importante étant la conviction qu'on peut minimiser les coûts pour le contribuable en partageant les dépenses avec des capitaux privés. Cependant, des recherches universitaires sur les PPP laissent croire que ce modèle pourrait présenter un risque plus élevé de dépassement des coûts et de retards dans l'exécution des projets et qu'il pourrait limiter davantage la capacité du gouvernement à utiliser ces projets pour atteindre des objectifs publics à plus grande échelle. Si ces objectifs ne sont pas atteints, la population canadienne pourrait devoir en payer le prix au bout du compte.

Puisque le temps est limité, je vais m'arrêter ici. J'ai très hâte de participer à la discussion du Comité.

Je vous remercie.

• (1110)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Katz-Rosene.

[Français]

Nous poursuivons avec vous, monsieur Blackburn. Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Karl Blackburn (président et chef de la direction, Conseil du patronat du Québec): Merci beaucoup.

Le Conseil du patronat du Québec, ou CPQ, remercie le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de lui permettre de présenter ses commentaires et ses recommandations dans le cadre de son étude sur les projets de train à grande fréquence entre les villes de Québec et de Toronto.

Pour le CPQ, la mobilité durable est un ingrédient essentiel de notre prospérité collective en raison de ses répercussions sur notre économie...

Le président: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Blackburn, mais M. Bachrach invoque le Règlement.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, y a-t-il un problème avec l'interprétation?

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Il y avait un problème peu après le début. J'entendais le français, mais pas l'interprétation. Ensuite, juste au moment où vous avez interrompu la déclaration, je pense que j'ai recommencé à entendre l'anglais.

Si le témoin pouvait recommencer sa déclaration au début, cela m'aiderait.

[Français]

Le président: D'accord.

Monsieur Blackburn, maintenant que l'interprétation fonctionne comme il faut, pouvez-vous recommencer, s'il vous plaît?

M. Karl Blackburn: Certainement.

Le Conseil du patronat du Québec, soit le CPQ, remercie le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de lui permettre de présenter ses commentaires et ses recommandations dans le cadre de son étude du projet de train à grande fréquence Québec-Toronto.

Pour le CPQ, la mobilité durable est un ingrédient essentiel de notre prospérité collective en raison de ses répercussions sur notre économie, notre environnement et notre société.

Il est important qu'un lien efficace Québec-Toronto puisse se concrétiser pour améliorer de façon notoire la mobilité des personnes dans le corridor le plus peuplé du Canada et répondre aux besoins de transport futurs.

Pour le CPQ, la rapidité, qui permet de raccourcir la durée du voyage, est de toute évidence un critère de choix important pour augmenter l'attractivité des déplacements en train et l'impact du projet, en parallèle avec les critères fondamentaux que sont la fiabilité, la sécurité et le confort. Le critère de la vitesse est essentiel pour influencer véritablement sur les comportements en faveur d'un transport modal, notamment le délaissement de l'auto au profit du train. Rappelons que, à l'heure actuelle, le service ferroviaire pour passagers ne représente que 2 % de tous les déplacements dans le corridor, par rapport à la voiture qui en représente 94 %. Un lien rapide permettrait également d'augmenter le nombre de voyages et d'attirer de nouveaux usagers.

Il y aurait plusieurs avantages à ce projet. D'une part, cela rapprocherait grandement les deux plus grandes villes du Canada, deux capitales provinciales et la capitale nationale. Cela faciliterait la mobilité des personnes qui se déplacent à des fins d'affaires et de tourisme, de même que pour l'éducation ou des raisons personnelles. Bien évidemment, cela augmenterait les occasions d'affaires.

Le passage de l'auto au train réduirait aussi l'utilisation des infrastructures routières et, par ricochet, leurs coûts d'entretien, en plus de diminuer le nombre d'accidents et de collisions.

Sur le plan environnemental, il faut rappeler qu'il est essentiel de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les GES, dans le secteur des transports, afin que le Québec et le Canada puissent atteindre leurs ambitieuses cibles de réduction d'émissions de GES.

L'intégration d'un critère de vitesse, qui n'est pas incompatible avec la fréquence que combinerait un projet TGVE, permettrait de maximiser ainsi l'impact économique, social, et environnemental du projet. D'ailleurs, dans les analyses coûts-avantages des projets de transport — une méthodologie d'aide à la décision servant à évaluer l'opportunité ou la rentabilité sociale et économique d'un projet —, les gains de temps de déplacement font partie des principaux avantages.

Le CPQ est sensible aux considérations budgétaires. Il estime également nécessaire, pour assurer un financement durable de la mobilité et pour éclairer les décisions, de procéder à une planification à long terme et de soumettre les projets de nouvelles infrastructures à une évaluation des coûts comprenant les frais d'exploitation et d'entretien à long terme. À l'heure actuelle, nous ne connaissons pas les coûts du TGF ni du TGV, ce qui rend l'exercice relativement difficile ce matin. Toutefois, selon les experts, et si on se fie aux expériences internationales, le coût d'un TGV par kilomètre ou par kilomètre-passager pourrait être moins exorbitant qu'on ne le pense, et être raisonnable au regard des bénéfices attendus et d'une véritable hausse de l'attractivité et de l'utilisation d'un nouveau lien. Le coût pourrait osciller autour de 51 millions de dollars canadiens par kilomètre, basé sur le coût de 35 millions d'euros par kilomètre pour le prolongement du réseau en France afin de relier Bordeaux et Toulouse. Le corridor Québec-Toronto présente des caractéristiques démographiques et géographiques le rendant intéressant pour un TGV.

Le potentiel du nombre d'utilisateurs est considérable. Il était déjà prévu, selon des estimations de 2021, que le nombre de passagers atteindrait 17 millions en 2059 comparativement aux 4 millions de passagers à l'heure actuelle. Avec un TGV, ce nombre devrait être plus important. Si l'on ajoute l'importante croissance démographique récente au Canada, la plus grande prise de conscience des questions environnementales et les nouvelles préférences pour les loisirs, il est raisonnable de penser que le nombre de passagers et de voyages serait plus important.

• (1115)

Par ailleurs, il serait important de favoriser l'intermodalité possible avec les autres modes de transport et une bonne intégration au transport intra-urbain existant, comme le Réseau express métropolitain à Montréal. De plus, comme le train ne pourra sûrement pas s'arrêter partout, il faudra également assurer une bonne connexion avec des modes de transports régionaux.

En conclusion, le CPQ appuie un projet de TGV qui pourrait également être à grande fréquence, qui répondrait véritablement aux objectifs de mobilité durable et rapprocherait les villes concernées.

Merci de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Blackburn.

Nous allons commencer notre premier tour de table.

Monsieur Muys, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Je vous remercie.

Tout d'abord, monsieur Freemark, je sais que vous avez également soumis au Comité un mémoire très détaillé et intéressant. Je vous remercie.

Dans votre témoignage, vous avez parlé des différences entre les trains à grande fréquence et les trains à grande vitesse et vous avez soulevé la question de savoir si la vitesse n'était pas assez élevée. Nous avons certainement demandé aux autres témoins qui ont comparé devant le Comité dans le cadre de cette étude si l'augmentation marginale de la vitesse dans le corridor justifie les coûts qui seront engendrés. Je présume que je vous pose la même question pour que vous puissiez nous faire part de vos commentaires à ce sujet.

• (1120)

M. Yonah Freemark: Je pense que c'est une question très pertinente. Dans le projet de train à grande fréquence — du moins d'après mon interprétation des plans actuels, qui sont préliminaires —, on propose d'augmenter la vitesse moyenne entre Toronto et Montréal à 130 kilomètres-heure. Ce n'est pas lent, et c'est certainement beaucoup plus rapide que les services actuels.

Cependant, c'est assez lent comparativement à ce que nous voyons dans les pays européens qui ont investi dans les trains à grande vitesse. À titre d'exemple, les trains qui circulent entre Paris et Lyon atteignent une vitesse moyenne de 202 kilomètres-heure. C'est considérablement plus rapide sur cette distance. Entre Paris et Marseille, les trains atteignent en moyenne 215 kilomètres-heure. Cette différence explique essentiellement l'achalandage dans ces corridors.

Lorsque nous avons comparé les systèmes ferroviaires à l'échelle mondiale, nous avons constaté que l'achalandage augmente considérablement lorsque le service entre deux villes prend moins de trois heures. Dans le cadre du projet de train à grande fréquence, on propose actuellement un trajet d'environ quatre heures — peut-être trois heures et demie, avec un peu de chance — entre Toronto et Montréal. C'est une amélioration comparativement à la situation actuelle, mais cela ne convaincra jamais les gens d'abandonner en masse la voiture et l'avion comme ils l'ont fait dans les corridors où les trains à grande vitesse ont été intégrés.

À mon avis, si nous considérons que l'investissement dans ce projet est un investissement unique, nous devons réfléchir à ce que cela signifie de décider essentiellement de construire un projet qui, nous le savons, ne convaincra pas un grand nombre de personnes d'abandonner la voiture et l'avion. Sur le plan du rapport avantages-coûts, cela signifie qu'au cours des décennies à venir, il y aura une augmentation des émissions de carbone, il sera plus difficile de voyager entre les deux plus grandes régions métropolitaines du Canada et les aéroports seront toujours aussi encombrés.

M. Dan Muys: Nous avons demandé au président de VIA TGF si on avait mené une analyse de rentabilité et si on connaissait le nombre potentiel de futurs passagers, mais honnêtement, nous n'avons reçu aucune réponse. D'après ce que vous venez de dire, le modèle de service à grande fréquence ne permettra pas d'offrir les trajets d'une durée de trois heures qui, selon vous, sont essentiels pour accroître le nombre de passagers et rendre le projet rentable. Le projet est donc voué à l'échec.

M. Yonah Freemark: J'ai l'impression que les données provenant d'autres pays indiquent que le système ferroviaire à grande fréquence pourrait permettre à la part globale du marché d'atteindre 30 ou 60 %. Cela varie beaucoup, car les résultats sont différents d'un pays à l'autre, mais si on passait à un système ferroviaire à grande vitesse avec des vitesses moyennes similaires à celles que l'on trouve dans les pays européens et qui permettraient des temps de trajet de deux heures et demie à trois heures entre Toronto et Montréal, le transport ferroviaire pourrait prendre une part de marché moyenne de 80 % le long de ce corridor. Si l'on se réfère aux exemples internationaux, ce type d'investissement entraînerait une augmentation beaucoup plus importante du nombre de passagers.

M. Dan Muys: D'accord. Il me reste une minute, et je vais donc poser une dernière question.

Nous avons ici une proposition de projet dont les coûts seraient assumés par les contribuables de l'ensemble du pays, mais qui, franchement, ne profiterait qu'aux contribuables et aux utilisateurs de la région concernée.

Selon vous, y a-t-il d'autres régions du pays — par exemple Calgary, Edmonton ou Vancouver — où l'on trouve des itinéraires potentiels qui devraient être pris en compte pour ce type de projet ferroviaire?

M. Yonah Freemark: Je pense qu'il est tout à fait raisonnable de penser que le corridor Calgary-Edmonton représente un investissement potentiellement rentable pour le pays. Il compte deux grandes régions métropolitaines avec une population d'un million et demi d'habitants chacune, et qui sont situées à une distance raisonnable l'une de l'autre. Je pense qu'il serait possible de parcourir ce corridor en train en moins de deux heures. Cela permettrait d'atteindre une part de marché de 90 % ou plus entre Calgary et Edmonton, ce qui changerait complètement la donne, étant donné qu'il n'y a actuellement aucun service ferroviaire, à ma connaissance, entre ces deux régions métropolitaines.

De plus, le corridor Calgary-Edmonton présente certains avantages par rapport au corridor Toronto-Montréal sur le plan des investissements, car il est situé sur un territoire qui présente moins d'obstacles géographiques, de sorte qu'il pourrait être moins coûteux à construire par mille ou par kilomètre.

• (1125)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Si le Comité me le permet, j'aurais une question complémentaire à poser à M. Freemark.

Monsieur Freemark, pensez-vous que les conditions météorologiques au Canada sont un facteur qui empêche la mise en place d'un train à grande vitesse au lieu d'un train à grande fréquence?

D'après les renseignements que vous avez pu recueillir sur les pays du monde qui sont allés de l'avant avec ce genre de projet, avez-vous des exemples de pays qui l'ont fait dans des régions semblables à Edmonton et Calgary, où il fait très froid et où il y a beaucoup de neige? Avez-vous des exemples à nous donner qui nous aideraient à mieux comprendre si un tel projet est réalisable ou non dans un pays avec un climat comme celui du Canada?

Je vous remercie.

M. Yonah Freemark: Certes, le Canada a des températures parmi les plus froides au monde. Cela dit, nous avons constaté des investissements considérables pour améliorer le service ferroviaire dans des corridors comme Moscou-Saint-Petersbourg, dans le nord du Japon et dans certaines régions de la Corée du Sud, où il fait très froid.

De plus, le réseau de trains à grande vitesse de la Chine couvre toutes les régions du pays, dont de nombreuses régions septentrionales, où les conditions météorologiques sont souvent tout aussi dures qu'au Canada.

Le président: Merci, monsieur Freemark, et merci, chers collègues, de votre indulgence.

Madame Koutrakis, la parole est à vous.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président. Je remercie nos témoins de comparaître devant notre comité ce matin.

Mes premières questions s'adresseront à M. Freemark.

Je pense que c'est une excellente suite à votre question, monsieur le président.

Selon vous, en ce qui concerne l'avenir du transport et de ses infrastructures, dans quoi les gouvernements, quel que soit le palier, devraient-ils investir pour que les gens puissent se déplacer de façon sécuritaire et efficace? Compte tenu des nombreux défis liés au climat et au territoire, sur quoi les investissements du gouvernement devraient-ils se concentrer?

M. Yonah Freemark: Si nous voulons lutter contre les changements climatiques, il faut absolument que les gens délaissent les voitures et les avions. Les raisons en sont évidentes.

L'une de ces raisons est que des preuves accablantes démontrent que les automobiles et les avions entraînent une pollution par les particules et une pollution par le carbone beaucoup plus importante que les trains, surtout si ces trains sont électrifiés. Donc, pour lutter contre les changements climatiques, il faut absolument que les gens délaissent les voitures et les avions.

Cela vaut aussi pour les voitures électriques parce que, premièrement, le processus d'électrification prendra plusieurs décennies à mener à bien; deuxièmement, le coût de l'électrification est considérable en raison des ressources minérales requises; et troisièmement, le problème de la pollution par les particules produite par les pneus et les freins des voitures dans les collectivités est toujours bien réel. Tous ces problèmes réunis donnent à penser qu'il est tout à fait valable, pour des raisons environnementales, d'investir dans les services ferroviaires partout dans le monde, dans pratiquement tous les pays.

Il importe aussi d'investir dans le transport ferroviaire pour des raisons économiques évidentes. D'après ce que nous avons pu observer ailleurs dans le monde, nous savons que les investissements pour améliorer le service ferroviaire se traduisent de façon étonnante par une concentration des investissements dans des secteurs déjà établis, comme les centres-villes. Cette concentration des investissements est bonne pour l'environnement, car elle limite l'étalement urbain dans les banlieues ou dans les zones agricoles ou naturelles.

Mme Annie Koutrakis: De plus, dans de nombreuses villes européennes, les gares de train interurbaines sont situées tout près des centres-villes, et elles sont habituellement très bien reliées à l'ensemble du système de transport en commun. Est-ce quelque chose sur quoi nous devons nous concentrer lorsque le projet de TGF ira de l'avant?

Je me demande si vous pourriez nous dire ce que vous en pensez, monsieur Freemark.

[Français]

Monsieur Blackburn, vous pouvez aussi donner votre opinion.

[Traduction]

M. Yonah Freemark: Je peux essayer de répondre rapidement.

Il est absolument nécessaire de veiller à ce que le réseau ferroviaire soit relié à des solutions de transport en commun urbain efficaces. Dans le cas du corridor Toronto-Québec, nous savons que Montréal et Toronto sont dotés d'un métro efficace qui relie les gens aux gares de trains. Cependant, les villes comme Québec, Trois-Rivières et Peterborough n'offrent pas de services ferroviaires urbains particulièrement efficaces en ce moment, ou n'ont aucun service ferroviaire urbain à l'heure actuelle. Il est très important de tenir compte de la façon dont ces villes pourraient être reliées à un futur réseau de transport ferroviaire interurbain.

[Français]

Mme Annie Koutrakis: Monsieur Blackburn, pouvez-vous nous fournir des commentaires sur ce même sujet, s'il vous plaît?

M. Karl Blackburn: Je peux le faire avec plaisir, madame.

Dans le contexte de cet investissement, il est prioritaire que le gouvernement résiste à l'appel des maires des municipalités situées sur le parcours du projet qui voudront obtenir une gare. S'il devait céder à cet appel, que j'oserais qualifier de politique, on n'atteindrait malheureusement pas l'objectif visé, celui d'un train à grande vitesse ou à grande fréquence.

Il est donc impératif que les zones soient bien délimitées, comme l'a dit M. Freemark juste avant, comme celles du réseau entre Québec et Toronto, y compris la capitale, la métropole et les grands centres urbains. Il faut aussi élaborer parallèlement des mesures liées au transport secondaire, qui vont favoriser une plus grande utilisation des infrastructures en place.

Le gouvernement doit faire preuve de volonté pour prioriser ces grands centres. C'est essentiel pour l'attractivité de ce projet, sa viabilité et, bien sûr, son efficacité.

• (1130)

[Traduction]

Mme Annie Koutrakis: Je crois que j'ai le temps de poser une brève question, qui s'adressera à M. Katz-Rosene.

Pouvez-vous préciser dans quelles circonstances les avions constituent une meilleure solution que le train, comme le TGV?

M. Ryan Katz-Rosene: Vous parlez d'avions?

Mme Annie Koutrakis: Oui. Nous entendons souvent dire que les avions livrent une concurrence aux trains. Selon vous, dans quelles circonstances un voyage en avion sera-t-il plus efficace qu'un voyage en train électrique, comme le TGV? Et qu'en est-il de la concurrence? S'agit-il seulement du trajet entre Toronto ou Vancouver, ou parlons-nous aussi de trajets plus courts comme ceux entre Toronto et Montréal ou entre Montréal et Ottawa?

M. Ryan Katz-Rosene: Votre question contient beaucoup d'éléments.

À l'heure actuelle, pour ce qui est du transport aérien, si on tient compte du temps qu'il faut pour se rendre aux aéroports — qui ne se trouvent pas au centre-ville, à Toronto et à Montréal — et pour passer le contrôle de sécurité et tout le reste, on parle d'un voyage qui dure trois heures et 15 minutes, au minimum. Une fois le contrôle de sécurité passé, il faut ensuite essayer de s'y retrouver dans le terminal. Nous voulons mettre en place une liaison ferroviaire qui s'approchera de cela, et qui pourra faire concurrence au transport aérien. Nous devons donc réduire le temps de déplacement à environ trois heures ou trois heures et 15 minutes si nous

voulons que les gens choisissent le train plutôt que l'avion. Cependant, nous devons tenir compte d'autres facteurs.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval, pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins. Je suis content qu'ils soient des nôtres aujourd'hui pour cette étude importante.

Monsieur Blackburn, du Conseil du patronat du Québec, je présume que vous devez assez bien connaître le Québec étant donné vos fonctions et votre vie antérieure.

Commençons par la question de la connexion avec les autres modes de transport. On parle beaucoup du temps de trajet pour se rendre d'une ville à l'autre et on se demande si on veut un train à grande fréquence, ou TGF, ou un train à grande vitesse, ou TGV. Or, certaines personnes se demandent, que ce soit pour un TGF ou un TGV, si l'absence de connexion aux centres-villes ne risquerait pas de poser un problème.

Prenons l'exemple du centre-ville de Montréal. Si, pour déterminer le trajet le plus court possible entre Montréal et Québec ou Montréal et Toronto, on ne calcule que le temps entre les deux gares, mais que la gare de Montréal est en fait située dans le nord de la ville plutôt qu'au centre-ville, les données quant à la rapidité du trajet pourraient finalement être faussées, parce que le temps réel de déplacement pour la plupart des utilisateurs qui veulent se rendre au centre-ville risquerait d'être beaucoup plus long.

Quel est votre avis sur l'importance de la connexion avec les autres modes de transport et s'agit-il d'un problème pour vous?

M. Karl Blackburn: Vous voyez très bien la situation et votre question est très intéressante. Je vous remercie de me rappeler l'importance de ce sujet.

Nous voyons la façon dont nous pouvons arriver à développer notre territoire par opposition à une efficacité en matière de temps de déplacement. Tout à l'heure, M. Freemark a fourni certaines données qui me semblent essentielles. Si on veut assurer le succès de cet investissement colossal pour les décennies à venir, on doit impérativement trouver la façon de réduire les temps de déplacement pour favoriser l'utilisation du train.

J'aimerais aussi faire un lien avec les autres modes de transport. Je pense que nous devons voir le projet de façon globale, en complémentarité avec les autres modes de transport auxquels nous avons accès au Canada, comme le transport aérien, le transport routier, bien sûr, et même le transport maritime.

Pour revenir à la question précise que vous posez, il est impératif que le transport ferroviaire puisse rejoindre les centres urbains si on veut permettre aux utilisateurs de privilégier ce mode de transport pour réaliser des gains de temps et d'efficacité de déplacement, tout en profitant des infrastructures déjà en place. Bien entendu, nous devrions être capables de prioriser les investissements en ce sens.

J'ai le privilège d'être accompagné aujourd'hui de notre économiste en chef, Mme Norma Kozhaya, qui fait les liens entre les différentes répercussions économiques et voit les différents projets d'investissements quant à certains lieux et à certaines orientations. J'aimerais donc lui demander d'apporter un éclairage important concernant la priorisation des choix que nous devons faire quant aux destinations.

• (1135)

Madame Norma Kozhaya (vice-présidente à la recherche et économiste en chef, Conseil du patronat du Québec): Merci, monsieur Blackburn.

Bonjour...

M. Xavier Barsalou-Duval: Malheureusement, je dois vous interrompre, mais votre collègue va peut-être avoir l'occasion de donner une réponse plus tard. Je n'ai pas beaucoup de temps de parole et j'aimerais au moins poser une deuxième question.

Le projet de train à grande fréquence présentement proposé par le gouvernement permettrait un gain de temps d'à peu près 20 minutes pour le trajet Montréal-Toronto, comparativement au temps qu'il faut pour faire ce trajet en voiture, et un gain de 45 minutes par rapport au service ferroviaire actuel.

Présentement, le temps de déplacement entre Montréal et Québec, par exemple, est plus court en voiture qu'en train. Le gain de 20 minutes dont je viens de parler ne change donc pas nécessairement la situation. Pensez-vous que, en ce moment, le gain de temps dont il est question dans le projet est suffisant pour justifier l'investissement?

M. Karl Blackburn: Nous priorisons un train à grande vitesse. Il faudrait donc améliorer de façon très importante le temps de déplacement. Les prévisions actuelles ne permettent malheureusement pas de justifier ces investissements si on ne vise pas un projet de train à grande vitesse. Dans certains cas, ça peut s'accompagner d'une grande fréquence, mais il faut certainement réaliser des gains considérables quant au temps de déplacement.

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame Kozhaya, voulez-vous compléter la réponse de votre collègue?

Mme Norma Kozhaya: Oui, merci.

Je crois qu'un gain de 20 ou 30 minutes n'est assurément pas suffisant pour changer le comportement des citoyens et pour rendre le train vraiment intéressant et attractif.

M. Xavier Barsalou-Duval: Tout à l'heure, vous avez parlé des coûts. À mon avis, il s'agit d'un élément important. Présentement, nous tenons un débat sans connaître les vrais coûts liés à un train à grande vitesse et à un train à grande fréquence, mais tout le monde a une idée à cet égard.

Le gouvernement semble dire qu'il veut un TGF ou un TGF+, c'est-à-dire un train à grande fréquence et qui roule à grande vitesse à certains endroits. Un appel d'offres a été lancé et certaines personnes ont fait des soumissions. Nous avons cependant l'impression que le gouvernement ne nous donne pas de chiffres et que le choix n'appartient pas vraiment au public.

Que pensez-vous de l'importance de la transparence quant aux choix qui s'offrent à nous? La transparence nous permettrait de tenir un débat de société. Si on n'a pas les chiffres, il est difficile d'en tenir un, n'est-ce pas?

M. Karl Blackburn: Les chiffres sont essentiels. Comme vous l'avez mentionné, on n'a que des estimations et des exemples de ce qui a été fait ailleurs dans le monde.

Le gouvernement est là pour décider. C'est donc lui qui va choisir les options qui vont lui permettre de faire les meilleurs investissements possibles. Dans ce contexte, on doit, d'une part, s'inspirer de ce qui se fait de mieux dans le monde et favoriser un projet de partenariat entre le privé et le public; d'autre part, on doit voir cet investissement comme un investissement pour les prochaines décennies. Il ne faut pas le voir comme un investissement à court terme, mais bien pour les 50, 60 ou 75 prochaines années. Nous n'aurons jamais une deuxième occasion de bien lancer ce projet.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Blackburn et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Le prochain intervenant est M. Bachrach.

La parole est à vous. Vous disposez de six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos trois témoins. Je pense que ces témoignages sont très pertinents dans le cadre de cette étude.

J'ai l'impression que le choix entre le train à grande vitesse et le train à grande fréquence a été assez bien débattu jusqu'à présent. Je vais donc me concentrer sur la question des modèles d'approvisionnement public et privé et de l'incidence qu'ils pourraient avoir sur les résultats du projet.

Je vais commencer par M. Katz-Rosene. Je crois que c'est vous qui avez mentionné l'importance d'établir les objectifs du projet dès le début. Bien sûr, avec le modèle de partenariat public-privé que le gouvernement a adopté, l'un des objectifs de tout projet est de générer des profits pour les investisseurs privés.

En ce qui concerne les modèles publics et privés de développement ferroviaire dans le monde, que se passe-t-il lorsque les intérêts du secteur privé entrent en conflit avec les objectifs du secteur public en matière de transport et le genre de choses dont nous avons parlé aujourd'hui? Quels sont les risques si ces objectifs entrent en conflit?

• (1140)

M. Ryan Katz-Rosene: Je reconnais qu'un projet financé par le secteur privé, par une entreprise privée qui a la responsabilité fiduciaire de réaliser des profits — comme vous l'avez souligné —, comporte des risques bien réels.

Je vous donne quelques exemples. Le risque de manque de transparence est bien documenté dans la littérature. Si le projet est financé par le gouvernement — s'il s'agit d'un projet public —, il sera assorti d'un processus de reddition de comptes transparent intégré. Je pense qu'il vaut la peine de conserver cet élément.

Il peut ensuite y avoir un risque pour la sécurité, ou d'autres risques, lorsqu'une entreprise privée essaie de réduire ses coûts pour maximiser les profits. Cela peut être un réel problème. Par exemple, si une situation nécessite tout à coup des investissements supplémentaires, et qu'investir davantage est la bonne chose à faire parce qu'il s'agit du choix le plus écologique ou le plus sûr, l'entreprise qui se concentre sur l'optimisation de la valeur et du rendement du capital investi pourrait décider de ne pas réaliser cet investissement.

On peut aussi s'exposer à des risques lorsqu'une entreprise privée veut obtenir plus rapidement un meilleur rendement sur investissement. Par exemple, il se pourrait que le prix des billets augmente. Cela représente des risques supplémentaires. Lorsqu'une entreprise souhaite obtenir un meilleur rendement, on assiste à une sorte d'escalade des risques qui fait qu'un projet pourrait se solder par un échec. Cela entraîne une probabilité plus élevée de concurrence plus forte des autres modes de transport, car tout à coup, prendre le train coûte plus cher que de prendre un de ces vols à rabais ou de sauter dans sa voiture. Tout à coup, nos prévisions en matière d'achalandage ne se réalisent pas. Cela pose un risque bien réel pour le projet.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

Monsieur Freemark, je me demande si vous avez des exemples de pays qui ont réussi à construire un train à grande vitesse ou à grande fréquence en utilisant un modèle d'approvisionnement et d'exploitation public. Y a-t-il des pays qui construisent des projets qui relèvent du secteur public et qui réussissent?

M. Yonah Freemark: Parmi les démocraties, diverses approches ont été adoptées au cours des dernières années pour investir dans des projets de transport ferroviaire urbain. Il existe toute une gamme d'approches. Il y a celle du Royaume-Uni, qui a coûté extrêmement cher. On a adopté un modèle de concession presque privé pour la construction du train à grande vitesse entre la Manche et Londres, et maintenant entre Londres et Birmingham. La construction de cette ligne ferroviaire a été assez coûteuse. Je ne suis pas certain que le Royaume-Uni a très bien réussi à contrôler les coûts.

De l'autre côté, il y a le modèle espagnol, qui est fortement axé sur le secteur public. Le gouvernement espagnol a fait un excellent travail par l'entremise de son organisme qui administre les infrastructures, appelé Adif, pour limiter les coûts. En Espagne, les coûts liés à l'infrastructure de transport ferroviaire à grande vitesse sont parmi les plus bas au monde, ce qui est intéressant, car l'Espagne a adopté une approche purement publique.

Cela dit, il convient de souligner qu'il existe toute une gamme de facteurs. Je suis d'accord avec mes collègues pour dire que ce qui importe le plus — plus que de savoir qui, au bout du compte, construit ou gère le projet de construction —, c'est la transparence et la promesse du gouvernement comme quoi il assurera un contrôle quotidien de la conception, de la planification et de la construction des projets. Sans une capacité importante provenant du secteur public, il y aura probablement des problèmes majeurs de dépassement des coûts et de modifications des plans au fil du temps.

Quoi qu'il en soit, il serait dans l'intérêt du pays qu'un grand nombre de fonctionnaires hautement qualifiés encadrent le projet, qu'il soit public ou privé.

M. Taylor Bachrach: Voici ma dernière question. Je sais qu'il me reste un peu moins d'une minute, alors je vais poser ma question et y revenir au prochain tour.

Je suis un député d'une province de l'Ouest, et je pense que ce que nous envisageons n'est pas qu'un service ferroviaire entre Toronto et Québec; nous réfléchissons à l'avenir du service ferroviaire dans tout le pays, car VIA Rail, notre fournisseur public de services ferroviaires voyageurs, tire actuellement 95 % de ses revenus de ce corridor. S'il est privatisé, comme le prévoit le plan actuel du gouvernement, on s'attendra à ce qu'il offre un service ferroviaire pour

les passagers le long des autres tracés partout au pays, avec 5 % des revenus. Cela me semble tout à fait intenable.

Si l'objectif est d'offrir un service ferroviaire voyageur de la meilleure qualité qui soit partout au Canada, compte tenu des ressources, pensez-vous que c'est le modèle d'approvisionnement public ou le modèle d'approvisionnement privé qui nous donnera les meilleures chances de réussir?

Je vais m'arrêter ici et j'y reviendrai au prochain tour. Merci.

● (1145)

Le président: Merci, monsieur Bachrach. La question a été posée. Nous allons laisser nos témoins y réfléchir.

Nous passons maintenant à M. Lewis.

Monsieur Lewis, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous en suis reconnaissant.

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Je vais entrer dans le vif du sujet. La première chose, que j'ai déjà soulevée devant le Comité, c'est que je suis très déçu ou préoccupé par le fait que cette conversation ne porte pas davantage, du moins pour une partie de l'étude, sur le corridor Windsor-Toronto. Comme vous le savez, Windsor est située tout près de Détroit, sur le tronçon frontalier international le plus achalandé en Amérique du Nord. Ce que je dis n'a rien à voir avec les témoins. Ce n'est qu'un commentaire. C'est là que transitent nos marchandises.

Monsieur Freemark, je vous ai écouté attentivement lorsque vous avez dit qu'il nous faut délaissier les voitures et les avions au profit des trains. Ma question s'adresse donc à vous. En passant, je viens de jeter un coup d'oeil aux trajets en trains entre Windsor et Ottawa. Si je choisisais de voyager en train, mon voyage durerait 13 heures. Si je conduisais, il me faudrait un peu moins de huit heures pour me rendre à Ottawa, si je ne m'arrêtais qu'une seule fois pour faire le plein. Si je prenais l'avion, mon voyage durerait cinq heures.

La question que je veux vous poser, monsieur Freemark, concerne les investissements. Y a-t-il un moyen de combler cet écart? Est-ce que quelque chose m'échappe? Que puis-je faire pour bien représenter mes concitoyens d'Essex, dans la région de Windsor, et veiller à ce que les investissements dans ces projets mènent à des résultats concrets?

M. Yonah Freemark: D'après ce que je comprends de votre question et de la question précédente, vous souhaitez examiner le réseau ferroviaire canadien en général, et pas seulement le corridor Toronto-Québec. Je peux comprendre cela. De toute évidence, personne ne veut avoir l'impression que le gouvernement national investit seulement dans une région du pays et pas dans de nombreux autres endroits très peuplés.

Il va sans dire qu'à l'heure actuelle, le service ferroviaire entre Windsor et Toronto, et celui qui est envisagé, est complètement inaccessible pour la plupart des gens. Il est beaucoup trop lent. Par conséquent, la grande majorité des gens qui empruntent ce corridor le font en voiture. Comme vous le savez sans doute, le service aérien dans les secteurs à l'ouest de Toronto n'est pas très bon non plus. Les gens se déplacent donc généralement en voiture.

Il ne faut pas oublier que même si London, Windsor, et d'autres villes ne sont pas d'énormes régions métropolitaines, la taille de Toronto, qui est une grande région métropolitaine et un énorme centre démographique, pourrait justifier l'investissement dans un service ferroviaire considérablement amélioré entre Toronto et Windsor, encore plus si l'on travaillait de concert avec les États-Unis pour relier Windsor à Détroit. Cette question devrait peut-être toutefois faire l'objet d'un autre débat.

Malgré tout, je pense qu'il vaut la peine de souligner que, oui, ce corridor devrait être examiné également.

M. Chris Lewis: Très bien. Merci beaucoup.

Monsieur Katz-Rosene, je vais vous poser la même question parce que vous avez également effleuré le sujet.

M. Ryan Katz-Rosene: La première fois que j'ai été invité à témoigner devant le Comité, je n'ai pas pu me rendre à Ottawa, car j'étais à bord d'un train à destination de Waterloo. Ce trajet prend une journée entière.

Nous pouvons faire deux choses. Nous pouvons d'abord étudier comment nous pourrions améliorer le service ferroviaire existant. Des idées intéressantes ont été proposées sur l'adoption de lois ou de règles qui accorderaient la priorité au transport ferroviaire de passagers par rapport au transport ferroviaire de marchandises.

Nous pourrions aussi rétablir les services d'autocars. Ce mode de transport est probablement l'un des plus écologiques et efficaces. Les lignes de transport en autocars ont été pratiquement annihilées au pays. Ce serait bien de les remettre sur les rails.

Au sujet du point que vous soulevez, je suis d'accord pour dire que le transfert modal est souhaitable afin de délaissier les véhicules et les avions et adopter le transport ferroviaire, mais ces véhicules et ces avions ne disparaîtront pas pour autant. La modernisation du système ferroviaire est une nécessité indéniable, mais nous devons également réfléchir de toute urgence — je m'adresse au comité des transports — à des moyens de hisser à un autre niveau le secteur de l'aviation durable au pays. Entre autres avenues possibles, nous pourrions miser sur la réduction de la demande, mais aussi sur l'accroissement de la production de carburant d'aviation durable à l'instar de l'administration Biden aux États-Unis. Air Canada a commandé des avions électriques qui seraient prétendument en service pour les liaisons de courte distance d'ici 2028. Attendons de voir si ce projet se concrétisera.

● (1150)

M. Chris Lewis: Merci.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste 14 secondes, monsieur Lewis.

M. Chris Lewis: Mon Dieu!

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Lewis.

Nous passons à Mme Murray.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes pour poser vos questions.

L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Merci.

Cette conversation est très intéressante. Je vais creuser un peu plus la question des coûts et de l'avantage environnemental net. Je

remercie tous les témoins pour les informations qu'ils nous ont transmises jusqu'à présent.

J'ai été consternée par les difficultés que doit affronter le gouvernement concernant le projet d'expansion du pipeline Trans Mountain de Kinder Morgan. Le coût de ce projet d'infrastructure d'envergure qui traverse des zones urbaines telles que Burnaby a été estimé à 5,4 milliards de dollars en 2013. Les nouvelles estimations publiées au printemps se chiffraient à 30,9 milliards de dollars. C'est cinq à six fois plus. Il me semble que ces projets d'infrastructures majeurs comportent des risques inhérents liés entre autres au chevauchement des zones urbaines et aux conditions météorologiques ou du terrain.

Ceux qui modélisent les coûts du projet de train à grande fréquence pourront peut-être m'éclairer. Dans quelle mesure risquons-nous de voir une augmentation exponentielle des coûts par rapport aux estimations initiales? Comment atténuer ou éliminer ce risque?

Mes questions s'adressent à M. Freemark, à M. Blackburn ou à M. Katz-Rosene.

M. Yonah Freemark: Comme les autres témoins l'ont noté, les problèmes de contrôle de coûts sont observés un peu partout dans le monde. Bent Flyvbjerg a clairement souligné que l'escalade des coûts et les retards croissants se produisent presque partout où des mégaprojets sont proposés ou que des investissements sont faits pour des projets. Je suis d'accord pour dire que le secteur public doit faire preuve de transparence de même qu'exercer une vigilance constante sur le projet en entier et sur des éléments qui sont peut-être superflus ou inappropriés.

Par exemple, l'évaluation des coûts par rapport à ceux de projets internationaux comparables est un mécanisme qui permettrait de s'assurer que les entrepreneurs ne roulent pas les contribuables dans la farine et que la facture n'est pas trop élevée.

L'hon. Joyce Murray: Y a-t-il d'autres éléments de planification qui pourraient éviter des escalades de coûts?

Selon les prévisions actuelles, quel est l'échéancier auquel on pourrait s'attendre pour le projet de train à grande fréquence ou pour le train à grande vitesse? Parlons-nous environ de 10 ans, de 2 ans — ou de quelque chose entre les deux — avant la mise en service? Quelle serait votre estimation?

M. Yonah Freemark: Il m'a fallu beaucoup de temps pour comprendre les propositions du gouvernement. Comme d'autres témoins l'ont fait remarquer, elles manquent un peu de clarté. Alors, en supposant que la planification nécessitera quelques années de plus, j'estime que la mise en œuvre se fera au moins dans 10 ans, si ce n'est pas 15.

Quant aux mécanismes de réduction des coûts, le fait d'acquérir les terres tôt dans le processus, si l'emplacement du corridor est connu, peut réduire substantiellement les coûts. Cela demande par contre de grands efforts de planification en amont.

Un autre témoin a dit que le fait d'établir des plans très détaillés dès le départ permettait par la suite de procéder rapidement avec l'acquisition des terres et de réduire ainsi les coûts qui y sont associés.

• (1155)

L'hon. Joyce Murray: Parlons des émissions de gaz à effet de serre. Je pense que c'est M. Katz-Rosene qui s'est penché sur les effets environnementaux des déplacements par train. Voici une citation que j'ai prise en note: « Traverser le Canada en train est pire pour le climat que de voler. »

Ma question, monsieur Katz-Rosene, est la suivante. Comme le projet ne sera pas mis en service avant 15 ans et vu le rythme auquel le gouvernement lance des mesures incitatives pour favoriser le passage aux véhicules électriques ainsi que les cibles établies pour délaisser les véhicules à carburant fossile, les calculs liés aux avantages environnementaux du train à grande fréquence tiennent-ils toujours la route? Prennent-ils en compte la tangente...

Le président: Merci.

Je suis désolé, madame Murray, mais votre temps est écoulé.

Si les témoins veulent répondre à la question, ils pourront le faire par écrit après la réunion.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Katz-Rosene, j'ai lu certains de vos articles, dont ceux que ma collègue a mentionnés tout à l'heure. Vous dites notamment que le fait de traverser le Canada en train serait pire pour le climat que de prendre l'avion. Vous vous intéressez depuis plusieurs années à la question du transport ferroviaire de passagers. Ça date quand même de 2020.

Vous avez aussi parlé de la participation du secteur public par rapport à celle du secteur privé en ce qui a trait à l'exploitation de la future ligne ferroviaire dans le corridor Toronto-Québec, que mon collègue aimerait bien voir prolongé jusqu'à Windsor.

On sait qu'à peu près 90 % des revenus de VIA Rail proviennent du tronçon le plus occupé de son réseau, soit celui-là même où on veut construire la ligne de train à grande fréquence. Or, la réalisation de ce projet de TGF se ferait avec un partenaire privé complètement indépendant de VIA Rail. Comment l'ensemble du réseau de VIA Rail sera-t-il touché si son tronçon le plus fréquenté, celui qui génère l'essentiel de ses revenus, n'est plus sous son contrôle?

M. Ryan Katz-Rosene: Merci de la question. Si vous me le permettez, je vais répondre en anglais, car c'est plus facile pour moi.

[Traduction]

C'est une excellente question.

C'est M. Bachrach, je crois, qui a parlé des généreuses subventions versées à VIA et de la forte consommation de diésel des lignes d'autocars non essentielles. Essentiellement, je pense que la privatisation de cette ligne mettrait à risque les services actuels de VIA. Nous voulons que ces emplois demeurent dans le secteur public. Nous voulons aussi préserver les services existants. Il y a un risque réel de voir une réduction des services en dehors de VIA Rail si le projet n'aboutit pas.

Je regarde les choses sous le prisme des risques liés au projet, que ce soit le train à grande fréquence, le train à grande vitesse ou une combinaison des deux. Nous voulons que le projet réussisse

pour que les revenus restent intacts et continuent à soutenir les services existants...

Le président: Merci, monsieur Katz-Rosene.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous disposez de deux minutes et demie. Allez-y.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais reprendre là où j'ai arrêté. Je parlais du risque que pose le modèle actuel du projet pour le reste du service ferroviaire de passagers au Canada. Ma question est la suivante: si un consortium privé peut réaliser un profit en construisant un train à grande fréquence ou à grande vitesse, pourrait-on permettre à VIA Rail de faire la même chose et de réinvestir les profits obtenus dans le bien public?

• (1200)

M. Ryan Katz-Rosene: Oui.

M. Taylor Bachrach: Pourriez-vous étayer un peu votre réponse?

M. Ryan Katz-Rosene: Le fait de confier le projet au secteur privé comporte des risques réels à mon avis. Nous avons une entité qui existe déjà et qui est une société d'État. Nous pouvons tirer des avantages de ce statut. Il y a également des difficultés ou des risques réels associés à la privatisation d'une société d'État, notamment le fait de ne plus pouvoir jouir des actifs extraordinaires parce que nous les aurons cédés au secteur privé.

Je vais m'arrêter ici, mais il n'y a aucune raison, en effet, pour laquelle une ligne appartenant au secteur public ne produirait pas de revenus à réinvestir dans les autres composantes du service.

M. Taylor Bachrach: Je vais demander à M. Freemark ce qu'il pense de cette question, mais appliquée à l'ensemble du pays.

Comment structurer le projet pour qu'il réponde à l'intérêt national, et pas seulement à celui des grandes villes canadiennes?

M. Yonah Freemark: Je suis d'accord avec le témoin précédent.

La décision de privatiser les profits et de laisser le secteur public avec les coûts fragilisera inévitablement la prestation de services ailleurs dans le secteur public. Si VIA continue à fournir des services sans faire de profits avec le tronçon Toronto-Montréal, par exemple, sa situation se dégradera, surtout si l'entité du secteur privé retient des profits découlant de ce tronçon.

Dans une perspective opérationnelle, les services de train à grande vitesse dans d'autres parties du monde sont presque tous rentables, ce qui veut dire que les profits couvrent leurs dépenses liées aux opérations quotidiennes.

Cela dit, il faut souligner que les profits ne couvrent pas les coûts d'immobilisation au fil du temps. Cela dépend de la structure de financement du projet. Par exemple, si les profits du projet servent à rembourser le service de la dette d'une ligne donnée, même une ligne de train à grande vitesse rentable sera incapable de soutenir les services ailleurs au pays. Si le gouvernement fédéral choisit par contre de payer les dépenses de la ligne de train à grande vitesse au moyen de fonds réservés qui n'endettent pas VIA, cette dernière pourrait utiliser ses profits pour soutenir des services ailleurs au pays.

La pierre angulaire est le partage des profits.

Le président: Merci, monsieur Freemark.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons à M. Muys. Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Dan Muys: Merci.

Nous avons déjà discuté de ce thème. Mon collègue, M. Lewis, a parlé de son expérience à Windsor. Il a mentionné que la mise en place d'une liaison avec les États-Unis via Detroit serait une option intéressante pour cette ligne.

J'aimerais toutefois revenir sur la question inscrite au Feuilleton par mon collègue, M. Ben Lobb, de Huron—Bruce, qui avait demandé au début de décembre à quel moment serait déposé le rapport final sur le train à grande fréquence pour la ligne du sud-ouest de l'Ontario. Le rapport devait être déposé à la fin 2023. La réponse, assortie des excuses habituelles, indiquait que l'échéancier avait été repoussé à 2024. Déjà, il y a du retard.

Ma question s'adresse à chacun des témoins.

Elle porte sur la capacité du gouvernement de concrétiser des mégaprojets dans les délais impartis et dans les limites budgétaires établies. Je ne pense pas que ce soit possible. Quels sont les drapeaux rouges auxquels nous devrions prêter attention? Que pouvons-nous faire à ce sujet?

M. Ryan Katz-Rosene: Comme mon collègue l'a indiqué, ceux qui font des recherches sur les mégaprojets voient une litanie de retards et de dépassements de coûts.

Je regarde plutôt les risques associés aux différents modèles de projet. Certains de nos travaux révèlent que les projets gérés par le privé et les partenariats public-privé semblent à première vue plus rentables ou moins coûteux, mais comportent souvent un risque d'échec plus élevé. Le gouvernement est alors obligé de réparer les pots cassés, ce qui lui coûte plus cher. Des situations comme celles-là se sont déjà produites au Canada.

M. Dan Muys: C'est bien connu.

Monsieur Freemark, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Yonah Freemark: J'inviterais les députés à se renseigner sur la ligne mauve, un projet de train léger dans la banlieue du Maryland aux abords de Washington, D.C. Le partenariat public-privé qui devait prendre en charge la construction et les opérations du train pendant 30 ans s'est complètement effondré. Le projet a par conséquent été interrompu après seulement deux ans de construction. Le gouvernement a dû attribuer un autre contrat pour poursuivre le projet. Les coûts ont alors explosé par rapport aux coûts proposés initialement.

Il ne faut pas conclure pour autant que les partenariats public-privé sont mauvais. Ce n'est pas ce que j'essaie de dire. Je voulais illustrer au moyen de cet exemple que rien ne prouve que les projets pilotés par des partenariats public-privé coûtent nécessairement moins cher et sont livrés plus rapidement que s'ils étaient pilotés par le public. Les cas abondent dans les deux camps.

• (1205)

M. Dan Muys: Merci.

Allez-y, monsieur Blackburn.

[Français]

M. Karl Blackburn: Je pense que nous devons nous inspirer de ce qui s'est déjà fait de bien. Au Québec, nous avons quelques exemples, dont le pont de l'autoroute 25, l'autoroute 30 et d'autres projets réalisés en partenariat public-privé et qui ont donné de bons résultats. Il ne faudrait pas, à ce moment-ci de notre réflexion, exclure complètement le privé. Je pense qu'un bon mélange entre le public et le privé dans un projet d'envergure comme celui-ci peut certainement donner des résultats très concluants. Selon moi, nous devons faire cet exercice de réflexion le plus longtemps possible, pour le bien commun de cette infrastructure et du Canada.

[Traduction]

M. Dan Muys: Je vais répéter la question.

Monsieur Blackburn, vous avez parlé de l'évaluation des coûts. Vous avez dit que vous ne connaissiez pas les coûts, et je pense que vous avez mentionné que vous ne connaissiez pas vraiment le niveau d'achalandage. Nous avons posé cette même question au nouveau président du train à grande fréquence lors de la première réunion consacrée à notre étude.

De votre point de vue, une analyse de rentabilisation a-t-elle été produite pour ce projet? Dans l'affirmative, que faudrait-il pour rendre le projet viable?

[Français]

M. Karl Blackburn: Comme je l'ai mentionné plus tôt, j'ai le privilège d'être accompagné par l'économiste en chef du Conseil du patronat du Québec. Tout à l'heure, nous avons manqué de temps, alors je vais céder mon temps de parole à Mme Kozhaya pour qu'elle puisse vous faire part d'éléments de réponse très intéressants.

Mme Norma Kozhaya: Merci.

Effectivement, je crois que les propositions que soumettront les trois groupes sélectionnés vont nous aider à répondre à plusieurs questions. Il est sûr que, à cette étape-ci, nous n'avons pas de données. Cependant, des évaluations sont en train d'être faites au moyen de deux scénarios: le premier avec une vitesse d'au moins 200 kilomètres à l'heure et le second avec une vitesse d'au moins 100 kilomètres à l'heure.

Encore une fois, nous pouvons nous inspirer d'autres pays comme point de repère. D'ailleurs, nous avons mentionné quelques chiffres provenant d'un professeur de l'UQAM qui s'est penché sur certaines expériences. Il faut toujours avoir une analyse coûts-avantages.

Il est important d'avoir un lien efficace entre Québec et Toronto ou d'autres villes, le cas échéant. Je crois aussi qu'un partenariat public-privé peut permettre de réduire le risque et le coût d'un endettement public, parce que cet endettement public a un coût. Nous pouvons nous inspirer d'exemples qui ont fonctionné ailleurs, mais d'autres n'ont pas fonctionné.

Le président: Merci beaucoup, madame Kozhaya.

Merci, monsieur Muys.

Je cède maintenant la parole à M. Badawey pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais pousser un peu l'analyse pour me pencher sur les rouages du secteur.

Ma première question s'adresse à M. Freemark. Elle porte sur l'importance de coordonner tous les modes de transport en gardant en tête qu'un des avantages du projet est de permettre le transport des marchandises et des passagers sur deux lignes séparées afin d'accroître la fluidité des deux services.

Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de la coordination des modes de transport, y compris des fournisseurs de services? Je parle non seulement de coordonner les modes de transport — maritime, ferroviaire, routier et aérien — pour le déplacement de marchandises et de passagers, mais aussi de coordonner les fournisseurs de services dans un territoire donné. En Ontario, par exemple, il y a Metrolinx et les systèmes de transport intermunicipaux.

Qu'en pensez-vous, monsieur Freemark?

M. Yonah Freemark: Au sujet des services de transport de marchandises, les possibilités de libérer le corridor existant pour permettre une augmentation du volume de marchandises transportées par train pourraient être relativement grandes. Si les trains de passagers pouvaient être déplacés sur une ligne réservée — à grande vitesse ou non — et que le corridor existant pouvait être réservé aux services de fret, il y aurait une augmentation substantielle de transport de marchandises sur la ligne.

L'expérience nous a enseigné que le transport ferroviaire de marchandises est plus durable sur le plan environnemental que le transport de marchandises par camion. Des centres logistiques se trouvant hors des principales régions métropolitaines dans des emplacements multimodaux peuvent aussi faire le lien entre les deux modes de transport.

Selon moi, un des éléments clés est la mise en place de conditions permettant de prévenir les conflits entre les services de fret et les services pour les passagers où se trouvent les éléments majeurs du corridor afin que les marchandises puissent circuler aussi librement que les passagers.

Quant au transport urbain, un autre témoin en a parlé tout à l'heure. Je suis moi aussi d'accord pour dire qu'un des principaux objectifs est de s'assurer que la distance entre les stations de la future ligne et les agglomérations des principales régions métropolitaines est la plus courte possible. Je présume qu'il revient aux villes de réduire la distance soit en améliorant le transport urbain, soit en mettant le terminus à un endroit très central. Si les décideurs ne gardent pas cela à l'esprit, certaines personnes auront à parcourir de longues distances pour se rendre aux gares ferroviaires — comme

c'est le cas pour les aéroports —, ce qui affaiblira la position en faveur de l'investissement dans le service ferroviaire. Les gares ferroviaires doivent être situées à des endroits centraux desservis par le transport urbain.

• (1210)

M. Vance Badawey: Pour tous les modes de transport, qu'il s'agisse du transport en commun municipal, comme un transfert du train au navire — par exemple, un navire de croisière ou quelque chose de ce genre dans les Grands Lacs — ou à l'aéroport, je suppose que ce que vous dites, c'est qu'ils devraient être à proximité les uns des autres.

M. Yonah Freemark: Oui, je suis d'accord.

M. Vance Badawey: C'est bien. Je vous remercie.

Deuxièmement, que ce soit à l'échelle binationale ou internationale, tous les pays du monde essaient d'être la destination pour le point d'embarquement. Ce projet est une bonne occasion pour le Canada, car il permettra aux gens de se déplacer d'un bout à l'autre du pays avec plus de fluidité.

Monsieur Freemark — et j'aimerais que Mme Kozhaya intervienne également à ce sujet —, dans quelle mesure est-il important de veiller à ce que nous fassions les travaux d'immobilisations non seulement à l'échelle nationale, mais aussi en collaboration avec nos partenaires financiers de l'autre côté de la frontière, aux États-Unis, tout en planifiant amplement les destinations avec nos partenaires internationaux?

Par ailleurs, dans quelle mesure est-il important non seulement de commencer à investir, dans un premier temps, dans des endroits stratégiques, comme notre capitale — ce que j'appelle « les points chauds » —, mais aussi, par le fait même, d'aider à financer, comme vous l'avez dit plus tôt, l'expansion future?

Pouvez-vous tous les deux nous dire ce que vous en pensez?

M. Yonah Freemark: Je peux répondre rapidement en disant que la liaison avec la région métropolitaine de Détroit est une occasion en or pour le Canada et les États-Unis.

Les États-Unis ont également fait d'importants investissements dans le transport ferroviaire interurbain au cours des dernières années. Il y a une occasion de créer un corridor d'intérêt binational qui pourrait relier les gens dans ces grandes régions métropolitaines, comme vous le savez.

Il pourrait en être de même pour le transport vers le sud, jusqu'à New York. Il faudrait beaucoup plus d'investissements de la part des États-Unis, mais il serait possible de conclure des accords binationaux intéressants qui profiteraient aux deux pays.

M. Vance Badawey: Allez-y, madame Kozhaya.

[Français]

Mme Norma Kozhaya: Merci.

Effectivement, je crois qu'il faut commencer par nos grandes villes, soit Montréal et Toronto, où il y a la plus grande partie de la population. Éventuellement, nous aborderons aussi la question de New York ou d'autres villes, parce que nous n'avons pas le choix. On parle de repositionner nos chaînes logistiques, en raison de tous les conflits géopolitiques qu'on voit partout dans le monde, tout en gardant notre ouverture. Par contre, il faut aussi renforcer notre marché intérieur et notre marché nord-américain. En ce sens, ce projet peut être le début d'autres projets avec les États-Unis, que ce soit avec Détroit ou New York.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci à tous les témoins.

J'aimerais faire une dernière observation. On parle souvent du TGF et du TGV. Le problème, c'est que le TGF peut parfois empêcher le TGV, car lorsqu'on s'arrête plus souvent, il est plus difficile de faire rouler les trains à 200 ou 300 kilomètres à l'heure.

Ce que nous espérons aussi, c'est que, parallèlement à la mise en place très stratégique du TGF dans les régions qui s'imposent, surtout en desservant l'ensemble du pays, dans les régions qui ne sont pas aussi fréquentées, nous autoriserons la mise en place du TGV.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

[Français]

Le prochain intervenant est M. Barsalou-Duval, pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Blackburn, dans votre allocution d'ouverture, vous avez dit que ce qui est important si on veut arriver à maximiser la vitesse et l'intérêt d'utiliser l'infrastructure proposée par le gouvernement présentement, c'est de limiter les arrêts et de ne pas céder à la pression politique voulant que le train s'arrête dans toutes les villes de banlieue possibles. Je suis moi-même député de banlieue et je comprends tout à fait l'intérêt, mais je ne m'attends pas à avoir une station de train à grande fréquence ou à grande vitesse dans ma circonscription.

Toutefois, il y a quelque chose que j'aimerais comprendre. Dans le projet qui est présenté par le gouvernement, j'ai l'impression qu'on mélange un peu les choses. Il y a une espèce d'entre-deux: ce n'est pas tout à fait un train de banlieue, mais ce n'est pas non plus un train qui relie les grands centres, même si c'est présenté comme tel.

Quand le gouvernement a fait sa fameuse tournée, il est allé dans tous les endroits potentiels où il pourrait y avoir une gare. Parmi ces endroits au Québec, je pense entre autres à la ville de Laval. Or, quand on regarde ailleurs dans le monde, je me demande si un train à grande vitesse s'arrête ou non dans les villes de banlieue. À mon sens, le cas échéant, on perdrait du temps.

J'aimerais entendre vos commentaires là-dessus.

• (1215)

M. Karl Blackburn: Effectivement, c'est une décision qui va être extrêmement délicate à prendre, mais pour laquelle le gouvernement doit se montrer courageux.

Les objectifs poursuivis par cet investissement colossal consistent à raccourcir les délais de déplacement, à favoriser une

plus grande complémentarité entre les différentes catégories de transport et à s'assurer que ça peut devenir un avantage concurrentiel intéressant.

Si, malheureusement, on prévoit trop de sorties ou d'arrêts, on risque de compromettre un des grands objectifs, celui d'améliorer la vitesse et la fréquence. C'est pour cette raison qu'il s'agit d'un exercice important. On doit donc se concentrer sur les centres plus populeux. C'est pour cette raison que le trajet dans le corridor Québec-Toronto, y compris Montréal et les arrêts prévus dans le projet initial, est important.

Par la suite, est-ce qu'un plus grand maillage avec ce qui existe déjà dans des zones périphériques peut être amélioré? Bien évidemment.

Par contre, dans le cadre du projet initial, si on veut régler la situation de tous les déplacements entre les différents points en cédant à des pressions qui pourraient être politiques, j'ai malheureusement peur qu'on perde de vue la cible et qu'on ne réussisse pas à optimiser cet investissement au Canada pour les années et les décennies à venir.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Blackburn et Barsalou-Duval.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous pour deux minutes et demie.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Les gouvernements nationaux ont la possibilité et, je dirais, la responsabilité de planifier à long terme — disons sur un horizon de 100 ans —, alors que le secteur privé vise plus souvent à obtenir des rendements financiers à beaucoup plus court terme. Selon sa vision actuelle du projet, le gouvernement veut amener le secteur privé à participer activement au processus de conception, voire à le diriger.

Ma question est la suivante: quelles sortes de décisions en matière de conception risquent d'être touchées si l'on vise à optimiser la rentabilité financière sur une période plus courte?

Je vais commencer par M. Katz-Rosene, puis je passerai à M. Freemark, si nous avons le temps.

M. Ryan Katz-Rosene: À mon avis, l'un des principaux risques, si l'on veut accélérer le rendement du capital investi, c'est la majoration éventuelle des tarifs. J'en ai déjà parlé, alors je vais en rester là. Pour moi, c'est un risque réel, car une fois que vous faites augmenter le coût... Le premier déterminant pour le choix du mode de transport interurbain, c'est le coût, le prix. Cela a un lien avec le TGV et le TGF, parce que si vous dépensez plusieurs milliards de dollars pour cet énorme projet et qu'une entreprise privée essaie de récupérer ces coûts, vous devrez facturer des tarifs plus élevés, et cela aura une incidence sur votre capacité à remplacer une part des modes de transport concurrents.

M. Yonah Freemark: Je partage cet avis.

Nous avons vu un partenariat public-privé pour le projet Sud Europe Atlantique, qui relie Paris à Bordeaux et qui a été achevé en 2017. Dans le cadre de ce partenariat, un entrepreneur privé a financé une partie des coûts de la ligne, mais en raison des droits de péage très élevés pour les trains qui empruntaient ces voies, le prix des billets de train du réseau a grimpé, même si les tarifs étaient facturés par l'exploitant public, la SNCF.

Par conséquent, je suis, moi aussi, préoccupé par les frais de transport découlant de la présence d'un investisseur privé. C'est quelque chose que le gouvernement devrait examiner sérieusement.

Je voulais mentionner quelques autres éléments qui pourraient être pertinents dans le cadre des décisions sur le développement privé par rapport au développement public. Il y a eu beaucoup de discussions dans ce groupe de témoins sur le nombre d'arrêts à faire le long de la ligne. Je dirais qu'une option serait d'avoir plusieurs types de services le long du même corridor. C'est faisable grâce à plusieurs voies.

Il peut y avoir, par exemple, des services express qui vont directement de Toronto à Montréal ou directement de Toronto à Ottawa, mais on peut aussi offrir des services régionaux qui font des arrêts en cours de route. Un investisseur privé est beaucoup plus enclin à concentrer les services dans les endroits les plus achalandés et, franchement, à transporter les personnes ayant les revenus les plus élevés et à desservir les plus grandes villes. Il y a une option pour améliorer le service pour les autres villes, et c'est là qu'un investisseur public ou l'intérêt public peut jouer un plus grand rôle.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Freemark, et merci à vous, monsieur Bachrach.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1220)

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie aussi les témoins de leur présence ce matin. C'est un sujet très intéressant, et j'aimerais certainement qu'il y ait une station dans ma circonscription, Alfred-Pellan, située à Laval et où il y a beaucoup de terrains vacants. Je travaille d'ailleurs là-dessus.

Monsieur Blackburn, c'est toujours un plaisir de vous voir. Je vais passer tout de suite à des questions très courtes pour vous donner le temps de bien nous orienter.

Selon vous, quels sont les critères qui devraient être retenus pour déterminer les villes qui accueilleront les arrêts du futur train? Seront-ils différents selon que le train est à grande vitesse ou à grande fréquence?

M. Karl Blackburn: Votre question est très intéressante, mais je vais faire attention à ce que je peux dire pour ne pas susciter de débat.

Je pense que les critères liés à la population et la densité sont importants. Cependant, il y a également les critères en lien avec les capacités de développement complémentaires aux autres moyens de transport. Si nous voulons nous doter d'un projet structurant qui maximisera l'utilisation des différents moyens de transport et qui, également, optimisera ces derniers en lien avec l'occupation du territoire et les structures utilisées pour l'approvisionnement, je pense que tous ces critères m'apparaissent les plus appropriés pour mettre en valeur l'ensemble des autres modes de transport.

M. Angelo Iacono: Merci.

Ma prochaine question pourrait vous sembler répétitive, mais elle est un peu différente.

Selon vous, quels critères devraient être pris en considération pour déterminer l'emplacement des gares au sein des villes choisies

pour accueillir le futur train à grande fréquence ou à grande vitesse?

M. Karl Blackburn: On touche maintenant au fin détail de la mise en oeuvre du projet. La bonne nouvelle est que nous avons une nouvelle société d'État, un nouveau conseil d'administration et de nouveaux dirigeants. Ces derniers ont tous les éléments en main pour être capables de bien évaluer les différentes options qui sont sur la table. Bien évidemment, le coût est un critère. L'efficacité en est un autre. Le temps de déplacement en est un troisième.

À mon avis, il faudrait que cette nouvelle société d'État, dirigée par un nouveau PDG qui a les mains libres par rapport aux objectifs poursuivis par le gouvernement, ait la capacité de pouvoir mieux que quiconque en arriver à des réponses beaucoup plus précises concernant certains critères ou indicateurs que nous n'avons malheureusement pas dans le contexte actuel.

M. Angelo Iacono: Quels avantages offre le train à grande vitesse par rapport à un train à grande fréquence?

M. Karl Blackburn: La principale différence est liée à la rapidité de déplacement. On a fait des simulations qui ont démontré que le TGV permettrait de réaliser des gains substantiels sur ce plan. Si on veut favoriser une plus grande utilisation du train, les gains d'efficacité et de rapidité pour les consommateurs doivent être intéressants. Sinon, ils ne seront pas incités à utiliser ces services, et on ne pourra pas les forcer à le faire.

M. Angelo Iacono: Vous pensez donc que, ce qui est le plus important, c'est de se concentrer sur la vitesse du service ferroviaire, et non sur l'achalandage ou l'utilisation du train. Il me semble pourtant qu'un train à grande fréquence serait plus disponible et un peu plus proche des villes et des communautés, tandis qu'un train à grande vitesse serait un peu plus éloigné.

M. Karl Blackburn: Il est important de garder à l'esprit que l'un ne s'oppose pas nécessairement à l'autre. Cependant, on voit que le train à grande vitesse offre des gains de temps de déplacement importants par rapport au train à grande fréquence.

Plus tôt, quelqu'un a comparé le temps de déplacement en train et en voiture entre sa circonscription et Toronto ou Ottawa. Pour ma part, si je veux prendre le train de Roberval à Montréal, ça va me prendre 10 heures en train, mais seulement 4 heures et demie en voiture. Vous comprendrez donc que, dans mon cas, mon comportement ne serait pas modifié par cet investissement, parce qu'il n'y aurait pas de gain. C'est ce qu'il faut considérer si on veut maximiser l'utilisation du train: la rapidité des déplacements.

M. Angelo Iacono: Si on avait un train à grande vitesse, la gare se trouverait à Montréal. Tous les gens qui habitent dans le Nord, comme moi, devraient alors se déplacer au centre-ville de Montréal pour prendre le train. En revanche, si on avait un train à grande fréquence, il y aurait une gare à Laval qui desservirait toute la région nord.

Comme dernière question, quelles difficultés pose la mise en service d'un train à grande vitesse entre Toronto et Québec?

• (1225)

M. Karl Blackburn: De quel genre de difficultés parlez-vous: sur le plan financier, sur le plan politique ou sur le plan des infrastructures?

M. Angelo Iacono: Je vous laisse décider.

M. Karl Blackburn: D'abord, l'exemple que vous venez de donner concernant votre circonscription démontre bien les difficultés importantes que ça risque de poser sur le plan politique.

Ensuite, bien évidemment, il y a le risque associé aux coûts. Il faudra choisir un projet qui va à la fois maximiser le rendement de l'investissement financier et apporter de réels changements au comportement des utilisateurs. C'est là que l'exercice est extrêmement important. J'oserais dire que c'est un des principaux défis.

M. Angelo Iacono: Je veux juste vous dire que nous sommes quatre députés à Laval et que je suis le seul qui prend le train, car la gare est trop loin pour mes trois collègues.

M. Karl Blackburn: Toutefois, à Laval, vous avez d'autres services de déplacement communautaires importants qui favorisent une plus grande utilisation du transport collectif.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Blackburn.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Blackburn et monsieur Iacono.

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

J'aimerais maintenant proposer ma motion visant à étudier le tourisme et le transport, motion qui a été distribuée et dont l'avis a été donné le 12 décembre 2023, dans les deux langues officielles. Je vais en faire la lecture aux fins du compte rendu, si vous me le permettez:

Que conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur le rôle du secteur des transports dans le support et la croissance de l'industrie touristique au Canada, en examinant les défis et les possibilités que le secteur des transports présente pour le tourisme; que le comité invite des témoins ayant une connaissance particulière des secteurs des transports et du tourisme dans l'ensemble du pays; que le comité consacre au moins cinq réunions à cette étude; que le comité fasse rapport de ses conclusions et recommandations à la Chambre réalisables; et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le gouvernement dépose une réponse globale.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Voulez-vous parler de la motion?

Mme Annie Koutrakis: Oui, très brièvement. Je vous remercie.

Comme nous le savons tous, monsieur le président, le tourisme fait partie intégrante de l'économie canadienne. Il génère des retombées partout au pays dans les régions rurales et éloignées, les communautés autochtones et le Nord. Par-dessus tout, je tenais à vous faire part de certains chiffres qui, à mon avis, rendent cette étude d'autant plus importante.

Selon les chiffres de 2022, 623 000 emplois au Canada sont directement attribuables au tourisme.

L'économie touristique soutient directement 232 000 entreprises, dont la grande majorité sont des petites et moyennes entreprises. C'est en date de juin 2023.

Par ailleurs, 18 % de l'industrie des transports repose sur des emplois dans le secteur du tourisme. Au troisième trimestre de 2023, le tourisme a contribué au PIB du secteur canadien des transports à hauteur de 6,9 milliards de dollars.

Nous savons tous que le transport est toujours une partie intégrante et essentielle de l'expérience touristique, mais le manque d'accès — et nous l'avons entendu à maintes reprises dans les divers témoignages faits jusqu'ici devant le Comité — et la correspon-

dance intermodale limitée demeurent un problème pour les exploitants d'entreprises touristiques.

Pour toutes ces raisons, monsieur le président, je pense qu'il s'agit d'une étude importante à ajouter au programme.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Avant que nous passions au débat — parce que je vois que M. Muys a levé la main —, puis-je avoir le consentement unanime pour donner congé aux témoins, tout en leur exprimant notre gratitude pour leur témoignage d'aujourd'hui?

Des députés: D'accord.

Le président: Je vois qu'il y a consentement unanime.

[Français]

Je remercie tous les témoins de nous avoir donné de la rétroaction.

[Traduction]

Nous vous souhaitons une excellente fin de journée. Vous pouvez maintenant vous déconnecter ou quitter la salle si vous êtes ici en personne.

Je vous remercie.

Monsieur Muys, je vous cède maintenant la parole.

M. Dan Muys: Je vous remercie.

Je crois que nous avons discuté, lors d'une réunion précédente, de la rotation des études, et j'aime bien cette étude, compte tenu des statistiques que Mme Koutrakis vient de mentionner. S'agissait-il de 600 000 emplois et de 233 000 entreprises?

Bien entendu, il y a aussi l'aspect du transport, que je ne connaissais pas — les 18 % et les 6,9 milliards de dollars.

J'ai deux propositions à faire. La première est un peu plus... Vous savez, nous jouons sur les mots et, d'habitude, nous comptons sur M. Bachrach à cet égard. Au lieu de dire « au moins cinq réunions », nous pourrions dire « jusqu'à cinq réunions ». Ensuite, compte tenu du volume du PIB qui a été mentionné, je pense qu'il serait utile, pour les besoins de l'étude, d'ajouter le ministre des Transports et la ministre du Tourisme à la liste des témoins.

• (1230)

Le président: Merci, monsieur Muys.

Je cède la parole à Mme Koutrakis.

Mme Annie Koutrakis: Je suis ouverte à ces modifications. Cela me semble juste. Je pense qu'il est important de mener cette étude, car c'est un sujet d'une grande importance.

Le président: Merci, madame Koutrakis et monsieur Muys.

Comme je ne vois personne d'autre sur la liste des intervenants, nous allons peut-être passer au vote.

Tous ceux qui sont en faveur de l'adoption de la motion, telle que modifiée par M. Muys...

M. Taylor Bachrach: Allons-nous d'abord mettre aux voix l'amendement?

Le président: Ah, oui. C'était un amendement favorable, mais quoi qu'il en soit, je pense...

M. Taylor Bachrach: Voulez-vous simplement demander le consentement unanime au sujet de l'amendement?

Le président: Oui.

Y a-t-il consentement unanime pour adopter l'amendement?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Merci, madame Koutrakis.

Chers collègues, avant de lever la séance d'aujourd'hui, nous avons discuté, lors de réunions précédentes, de la possibilité de présenter un budget de voyage pour les études à venir. La date limite serait la semaine prochaine, soit le vendredi 16 février. J'aimerais

demander le consentement unanime pour passer aux travaux du Comité à huis clos afin que nous puissions en discuter brièvement et peut-être proposer des idées. De cette façon, si notre comité décidait de présenter une telle demande, la greffière aurait le temps de préparer le tout en notre nom.

Y a-t-il consentement unanime?

Des députés: D'accord.

Le président: Je ne vois aucune objection, alors nous allons poursuivre à huis clos. Nous allons donner quelques minutes à la greffière pour qu'elle fasse le nécessaire.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 8 février 2024

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>