



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 018 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 12 mai 2009**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

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

Le mardi 12 mai 2009

•(1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à tous. Bienvenue à la 18<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous entreprenons notre étude du train à grande vitesse au Canada.

Se joignent à nous aujourd'hui, du ministère des Transports, Mme Helena Borges, directrice générale, Politique des transports terrestres, et M. Kevin Lawless, agent principal de la politique stratégique et des projets spéciaux, Politique des transports terrestres.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** J'invoque le Règlement. Je tiens à informer le comité que j'ai fait circuler une motion. Je n'ai pas donné de préavis de 48 heures, mais je tenais à la faire circuler avant la réunion au cas où les membres auraient à communiquer avec d'autres bureaux pour déterminer s'il est possible de s'en occuper à la fin de la séance. Sinon, ça ne fait rien. Je vais donner le préavis de 48 heures maintenant pour que nous puissions nous pencher sur cette motion jeudi.

D'une manière ou d'une autre, je souhaitais simplement donner l'occasion à tous les membres de l'examiner. Je propose qu'on se penche sur cette motion à la fin de la réunion d'aujourd'hui. Si possible, j'aimerais disposer de 15 minutes à la fin de la réunion et, si nous avons le temps, nous pourrions en discuter.

**Le président:** D'accord. Y a-t-il d'autres commentaires?

Nous avons besoin d'une motion pour l'adoption du budget, monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** J'aimerais présenter cette motion, mais quelque chose me tracasse, monsieur le président.

Il manque seulement deux mots ici, soit « France » et « Espagne ». Je ne pense pas que nous puissions examiner toute cette question avec un budget de 7 000 \$. S'agit-il d'un simple oubli de la part du secrétaire parlementaire ou souhaite-t-il nous assujettir à sa motion?

**Le président:** Monsieur Jean

**M. Brian Jean:** Je tiens simplement à faire savoir à M. Volpe qu'il ne me manque plus qu'environ sept heures avant d'obtenir mon brevet de pilote. Je pense donc que nous pourrions survoler sans problème cette question, et ce, en respectant un budget raisonnable.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Brian Jean:** J'ai accumulé environ 32 heures jusqu'à maintenant.

**Le président:** C'est merveilleux.

**L'hon. Joseph Volpe:** Cette idée me faisait peur avant que vous ne précisiez le nombre d'heures.

**M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.):** Je propose que...

**L'hon. Joseph Volpe:** Que fait-on de la motion sur le budget proposé pour cette étude?

**Le président:** Nous avons été saisis d'une motion concernant un budget d'environ 7 000 \$ pour l'étude menée par le comité.

(La motion est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

**Le président:** Parfait. Merci beaucoup.

Passons maintenant à nos invités. À vous la parole.

**Mme Helena Borges (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports):** Je vous remercie beaucoup de nous avoir invités ici aujourd'hui.

Nous avons remis aux membres du comité des documents clés qu'ils pourraient examiner dans le cadre de leur étude. Aujourd'hui, je présenterai un résumé de ce qui s'est produit au cours des 15 dernières années et des travaux que nous avons menés pendant l'étude sur le train à grande vitesse.

Avant de commencer, j'aimerais définir quelques termes, car je suis sûre qu'ils reviendront au cours des discussions. Cette terminologie n'est pas forcément précise, mais c'est celle que nous utilisons. Il y a le train à grande vitesse, le train à plus grande vitesse et ce que nous appelons le train conventionnel ou traditionnel.

Je vais d'abord me pencher sur cette dernière expression. Par « train conventionnel », nous entendons généralement le type de service qu'offrent de nos jours VIA Rail ainsi qu'Amtrak sur la presque totalité de son réseau. La vitesse maximale de ce train est d'environ 160 kilomètres à l'heure, et la plupart des services sont fournis au moyen d'infrastructures qui sont également utilisées par les trains de marchandises. La vitesse maximale peut être atteinte dans les corridors où se trouvent peu d'arrêts. Les trains peuvent alors circuler assez rapidement.

Le train à plus grande vitesse se situe entre le train conventionnel et le train à grande vitesse. Il s'agit en fait d'une amélioration par rapport au train conventionnel. Le train à plus grande vitesse peut circuler à une vitesse quelque peu supérieure, soit entre 160 et 240 kilomètres à l'heure, environ. Habituellement, les trains à plus grande vitesse utilisent les mêmes rails que les trains de marchandises, mais, dans certains cas, des sections de la voie ferrée permettent aux trains de passagers de circuler plus rapidement.

Pour sa part, le train à grande vitesse roule à 200 kilomètres à l'heure et plus. Les écarts de vitesse sont énormes entre la plupart des réseaux du monde. Les trains à grande vitesse européens roulent à environ 200 et 300 kilomètres à l'heure, parfois à près de 400 kilomètres à l'heure. Ces réseaux ont habituellement leurs propres emprises et sont électrifiés. Par conséquent, ils ne partagent pas les rails avec les trains de marchandises. Le corridor doit être entièrement séparé pour des raisons de sécurité. En effet, il serait impossible pour un train à grande vitesse de s'arrêter très rapidement.

Le train à grande vitesse a été étudié assez souvent depuis, je dirais, une vingtaine d'années. De concert avec les gouvernements de l'Ontario et du Québec, le gouvernement du Canada a étudié la version électrifiée du train à grande vitesse de manière très approfondie au cours de la période allant de 1992 à 1995. Cette étude a été terminée en 1995. Nous vous avons remis un exemplaire du rapport final. En gros, cette étude a examiné la faisabilité sur les plans technique et économique de ce service entre Windsor et Québec.

Cette étude comprenait des évaluations assez importantes. Il s'agissait d'une compilation d'études portant sur les corridors possibles, les prévisions détaillées quant au trafic, le passage d'un mode de transport à un autre, les coûts de construction, un examen des technologies qui existaient à cette époque et les caractéristiques opérationnelles, c'est-à-dire la manière dont le service devrait fonctionner, ainsi que les coûts d'exploitation d'un service et les subventions nécessaires.

L'étude se penchait également sur les répercussions socioéconomiques, industrioéconomiques, urbaines et environnementales, ainsi que sur les conséquences sur d'autres modes de transport. On examinait aussi une stratégie industrielle éventuelle afin de déterminer si le train à grande vitesse pourrait entraîner d'autres activités. Chose plus importante encore, l'étude procédait à une analyse financière, dont des options de financement et une analyse coûts-avantages.

Depuis la tenue de cette étude, d'autres études ont été réalisées par des entreprises privées, dont Bombardier et SNC-Lavalin. D'autres propositions ont été soumises. Comme il s'agissait de propositions privées, je dirais qu'elles devaient venir des entités qui avaient effectué les études en question.

En 2003, VIA Rail a présenté une proposition appelée « VIAFast ». Il s'agissait d'une proposition visant la création d'un train à plus grande vitesse, c'est-à-dire un train roulant à une vitesse variant entre 160 et 240 kilomètres à l'heure. Nous avons évalué cette étude de concert avec VIA Rail. La proposition visait à mettre en place un service un peu plus rapide que celui offert actuellement par VIA, dans le corridor Windsor-Québec.

● (1540)

En janvier 2008, l'ancien ministre Cannon a convenu avec ses collègues ontarien et québécois qu'il serait peut-être temps de réexaminer le dossier du train à grande vitesse. Nous avons donc accepté de mettre à jour conjointement les études qui avaient été réalisées entre 1992 et 1995. C'est ce que nous avons entrepris de faire. Le travail a commencé en tant que tel en février dernier, et on s'attend à ce qu'il dure un peu plus d'un an. Ainsi, les études ne seront pas terminées avant le début de l'année 2010.

Soit dit en passant, nous vous avons remis le document que nous avons utilisé pour retenir la société d'experts-conseils dans le cadre de la demande de propositions. Dans ce document, vous trouverez les divers éléments qui seront examinés de façon plus détaillée, les genres de choses que nous examinerons. En résumé, nous

examinerons de nouveau les technologies liées au train à grande vitesse qui existent à l'heure actuelle. Depuis 15 ans, ces technologies ont évolué énormément. Il existe beaucoup plus de possibilités aujourd'hui qu'à cette époque.

Nous devons également examiner les corridors possibles et toute autre question qui a déjà été étudiée ou qui pourrait servir d'option aujourd'hui. Nous allons mettre à jour les prévisions quant à la demande en transport. Il s'agit d'une partie cruciale du travail. Je dirais que c'est l'élément principal de l'étude dans son ensemble. Nous devons déterminer ce que pourrait être le nombre d'utilisateurs d'un service de ce genre et d'où ils viendraient.

Nous allons également mettre à jour les coûts de mise en oeuvre, d'immobilisations et de construction, et évaluer les coûts d'exploitation de ce service. Je dirais que nous allons analyser les répercussions environnementales et sociales de manière plus détaillée peut-être que lors de l'étude menée de 1992 à 1995. Ces questions sont devenues très importantes depuis quelque temps, compte tenu des conséquences sur les changements climatiques et des objectifs des trois ordres de gouvernement en matière de qualité de l'air.

Nous allons également refaire l'analyse financière et économique. L'objectif sera d'examiner les possibilités d'amener le secteur privé à participer à un tel service, et nous allons nous demander si un partenariat public-privé pourrait rendre ce service plus abordable. Nous allons également nous pencher sur des questions qui n'avaient pas été examinées de 1992 à 1995. Je parle du cadre institutionnel et des types de gouvernance des régimes des autres trains à grande vitesse un peu partout dans le monde. Comment fonctionnent-ils? De quelles sortes d'entités s'agit-il? Est-ce que ce sont des entités privées ou publiques-privées? S'agit-il de sociétés d'État? Font-elles partie d'un ministère en particulier? Nous nous percherons sur ce genre de questions. Nous passerons en revue des scénarios de mise en oeuvre. Nous nous demanderons s'il faut procéder par étapes ou tout faire d'un coup. Nous formulerons des propositions sur la voie à suivre.

Nous devons évaluer les répercussions sur les autres modes de transport. Cette question est toujours très importante et prête le flanc à la controverse. Vous allez probablement entendre parler de cela si vous invitez des témoins. Puis, on formulera des conclusions et des recommandations sur les étapes suivantes possibles.

Comme je l'ai dit, l'étude devrait être terminée au début de l'année 2010.

Je vous remercie.

● (1545)

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Merci beaucoup, madame Borges et monsieur Lawless, d'être venus nous parler de ce dossier. C'est un bon résumé, et je vous en remercie.

J'ai une question. J'espère que vous ne la trouverez pas trop directe. Après toutes ces études, pourquoi n'a-t-on pas décidé d'aller de l'avant?

**Mme Helena Borges:** Vous voulez dire commencer la construction? Comme je l'ai dit, nous venons d'entamer la mise à jour de ces études. La situation a beaucoup évolué depuis la période 1992-1995. La population est plus grande dans le corridor qu'avant. Les options sur le plan technologique ont évolué de façon importante. Aussi, les autres modes de transport ont subi des changements. Si vous vous souvenez bien, à cette époque, la structure des compagnies aériennes était légèrement différente de ce qu'elle est maintenant, et je crois que la mentalité de la population est en train de changer. Nous savons que les Canadiens dépendent encore beaucoup de l'automobile, et c'est probablement leur mode de transport préféré, mais je crois qu'ils sont de plus en plus nombreux à utiliser le transport en commun, qu'il s'agisse du transport urbain ou ferroviaire. Même le service de transport de passagers de VIA Rail connaît une certaine croissance.

Par conséquent, nous devons veiller à ce que nos études soient à jour. Il s'agit d'une tâche colossale, et nous souhaitons nous assurer que toutes les questions nécessaires seront examinées.

**L'hon. Joseph Volpe:** Vous avez sûrement pensé à examiner les différentes étapes du corridor, plutôt que sa totalité dès le départ. Mais vous n'avez pas parlé de cela dans votre introduction.

**Mme Helena Borges:** Je l'ai fait en parlant des scénarios de mise en oeuvre. Je pense que nous devons examiner le corridor dans son ensemble pour déterminer non seulement le nombre d'utilisateurs et les coûts, mais aussi la méthode de mise en oeuvre et ce qui serait le plus sensé. Nous avons demandé aux consultants de nous conseiller là-dessus. Certains segments du corridor se prêteraient-ils à une implantation plus rapide? S'il y a plus d'utilisateurs, le corridor serait-il plus rentable par rapport à un examen d'ensemble? L'étude peut porter sur des segments comme sur l'ensemble du projet. Nous souhaitons obtenir tous les renseignements pertinents.

**L'hon. Joseph Volpe:** Le fait de procéder par segments aurait un impact énorme sur la somme d'argent qu'il faudrait dépenser, qu'il s'agisse du gouvernement fédéral, de l'Ontario ou du Québec, ou encore du secteur privé. Toute une série d'estimations des coûts a été réalisée en fonction d'une gamme variée de questions. Parmi celles-ci, mentionnons le coût prohibitif du projet. Comme vous l'avez dit, je pense, il s'agit effectivement d'une tâche monumentale.

Je crois que la dernière étude réalisée par les trois ordres de gouvernement avait révélé qu'on n'aurait probablement pas à dépenser énormément d'argent au cours des deux ou trois premières années. Il faudrait consacrer de 50 à 100 millions de dollars à l'examen de l'aménagement des terrains, à la réalisation des études, etc. Cela a-t-il déjà fait partie des facteurs qui ont entravé l'implantation en tant que telle du train à grande vitesse?

**Mme Helena Borges:** Parlez-vous du coût total ou du coût initial?

**L'hon. Joseph Volpe:** Je parle du coût total.

**Mme Helena Borges:** Lors de la dernière étude, celle menée de 1992 à 1995, on a conclu que la mise en place d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor coûterait 18 milliards de dollars. C'est une somme colossale, et il s'agissait d'un coût approximatif.

**L'hon. Joseph Volpe:** Cependant, en toute justice, ce serait sur une période de dix ans. Ma question est la suivante: si on parle de 18 milliards de dollars sur une période de dix ans — et vous avez dit que, pour simplifier les choses, on parle d'environ 1,8 milliard de dollars par année —, et que cet argent ne proviendrait pas seulement du budget fédéral, peut-on dire qu'une somme pareille peut constituer un facteur prohibitif pour le ministère des Transports?

**Mme Helena Borges:** À l'heure actuelle, nous ne disposons pas des sommes nécessaires pour financer un projet de cette ampleur. Les sommes requises devraient être prévues dans les budgets subséquents.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'imagine que le ministère et le ministre ne disposeraient pas de fonds discrétionnaires d'une valeur de 1,8 milliard de dollars. Mais, supposons que cette somme était allouée en entier dans le budget fédéral...

Permettez-moi de poser ma question un peu différemment, madame Borges. Je ne veux surtout pas vous mettre sur la sellette, mais c'est une question de politique générale. Le ministère a-t-il déjà pensé à la possibilité de faire une présentation au Cabinet, par l'entremise du ministère des Finances, au sujet de la portion qu'il devait assumer de ces 1,8 milliard de dollars?

• (1550)

**Mme Helena Borges:** Je ne sais pas si cela a déjà été fait dans le passé. Par contre, je pourrais peut-être éclaircir un point qui est vraiment important. Comme je m'occupe de nombreux projets d'infrastructure, j'aimerais profiter de l'occasion pour vous expliquer un peu les diverses étapes qu'il faut suivre à cet égard.

Par exemple, l'étude qui sera réalisée d'ici le début de l'an prochain en est une de faisabilité. Il s'agit d'une étude indispensable pour aider les gouvernements à décider s'il convient d'aller de l'avant ou non. Par la suite, il faudra mener d'autres études importantes.

Entre autres, il faudra probablement effectuer une étude d'évaluation environnementale, qui porterait sur les tracés possibles du service. Il faudrait définir ce que serait exactement le corridor retenu. À elle seule, cette tâche peut constituer tout un défi, car il faut identifier les propriétés requises. Souvenez-vous qu'il n'est pas possible de mettre en place un train à grande vitesse dans le corridor ferroviaire qui existe déjà. Il faudra construire un tout nouveau corridor. Les deux corridors pourraient être parallèles ou non. Tous ces coûts doivent être pris en considération.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'aimerais qu'on éclaircisse un peu cette question. Vous dites qu'on ne peut pas utiliser les mêmes rails. Toutefois, le corridor est peut-être assez large pour qu'on puisse y aménager des voies ferrées pour des usages différents. En d'autres mots, l'objectif consisterait à élargir l'utilisation d'un corridor qui existe déjà. Il ne serait probablement pas nécessaire d'effectuer une évaluation environnementale à cet égard.

**Mme Helena Borges:** Au contraire, il serait absolument nécessaire de le faire. Aux termes de la Loi sur les transports du Canada, il existe des règles concernant l'amélioration des infrastructures ferroviaires et les circonstances dans lesquelles il est nécessaire de réaliser des évaluations environnementales. L'exemption est très limitée: elle touche une longueur maximale de trois kilomètres et une distance maximale de 300 mètres de l'emprise. Dans le cas qui nous occupe, on dépasse assurément les trois kilomètres. Comme je l'ai mentionné, dans un projet de ce genre, il faudrait que les voies soient entièrement étagées. Il y aurait donc beaucoup de structures de pont et de voies étagées. Tout cela toucherait diverses collectivités. Il faudrait réaliser des évaluations environnementales. Ces travaux pourraient prendre quelques années, et il faudrait y consacrer des sommes importantes.

Ensuite, il faudrait mener des études techniques détaillées sur les travaux de construction. Elles toucheraient à la constructibilité et au tracé du projet. Par la suite, il faudrait commencer à examiner de manière approfondie les options sur le plan technologique. L'étude indiquera que telle ou telle technologie pourrait convenir à un environnement canadien et être adaptée à notre milieu. Toutefois, il faudrait obtenir des renseignements plus précis à ce sujet.

Par conséquent, il faudrait effectuer beaucoup de travaux initiaux, ce qui serait assez coûteux. Ces travaux seraient nécessaires pour pouvoir prendre une décision définitive sur la voie à suivre.

**Le président:** Nous sommes très en retard sur l'horaire.

**L'hon. Joseph Volpe:** Me donnerez-vous l'occasion de revenir là-dessus?

**Le président:** Certainement.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Madame Borges, j'ai lu l'étude de 1995 et j'ai regardé le projet d'étude de 2008 que vous avez déposé. Vous avez fait un petit historique. Vous nous avez dit qu'il y avait quand même eu d'autres études.

En quelle année les firmes Bombardier et SNC-Lavalin en ont-elles réalisées une?

**Mme Helena Borges:** Je pense que c'était en 1998.

**M. Mario Laframboise:** C'est bien. Il y a eu VIA Fast en 2003. Vous ne voulez pas la rendre publique parce que vous dites qu'il faudrait demander à VIA avant de la déposer.

**Mme Helena Borges:** Oui, il y a des données confidentielles relatives aux deux compagnie de chemin de fer. C'est l'aspect confidentiel du rapport.

**M. Mario Laframboise:** C'est bien.

Je ne voudrais pas qu'on commette, lors de notre prochaine étude, les mêmes erreurs que lors des études précédentes. Je vous dis cela parce qu'il est clair, dans l'étude de 1995, que l'environnement ne constituait pas un problème, à l'époque. Ce n'était pas le grand et le principal souci. Il s'agissait surtout d'une étude qui établissait les coûts à 18 milliards de dollars pour un nombre de passagers qui ne justifiait pas un tel investissement. En outre, on n'y fait pas d'analyse approfondie au chapitre du développement. Je regarde les recommandations de ce rapport. On nous dit que cela aurait des incidences négligeables sur l'industrie touristique, etc. Il n'y a pas eu d'étude de marché.

Je vous dis cela parce que l'Espagne n'a pas commis cette erreur. Ce pays a fait une étude du potentiel économique pour justifier son investissement avec les résultats faramineux qu'il a aujourd'hui. L'Espagne s'est relancée grâce au train à grande vitesse.

On ne sent pas que c'est la volonté. En 1995, on voulait surtout examiner les coûts et les impacts sur les autres domaines. Cela aurait nui au transport aérien, qui aurait connu une réduction de l'ordre de 44 p. 100. On ne regardait pas en avant. On regardait l'avenir dans le rétroviseur et on ne voulait surtout pas nuire aux autres types d'industries. On n'avait pas d'analyse approfondie du potentiel futur.

Je m'aperçois que l'étude, que vous avez financée à la hauteur d'un million de dollars avec Québec, Ottawa et l'Ontario, fait encore une fois des constats. On constate que l'environnement est devenu important, ce qui n'était pas le cas en 1995, et on va le prendre en considération. Cependant, les Américains viennent d'annoncer des

investissements importants pour un réseau qui serait relié au Canada. Je dirais que les Américains ont adopté une vision véritablement proactive, et nous n'avons rien sur le plan d'un arrimage avec les Américains.

Dans un sens, c'est toujours notre même vieille stratégie. Rassurez-moi. Est-ce vraiment le but, ou va-t-on essayer d'avoir un petit peu plus d'ouverture envers le développement futur?

• (1555)

**Mme Helena Borges:** Je veux vous référer à la page 13 de l'appel d'offres. La section 9, qui parle de l'analyse de l'impact environnemental et social, est un aspect très important de cette étude, selon nous. On a demandé au consultant de faire une étude approfondie de ces sujets. On veut mieux comprendre quel sera l'impact d'un tel service sur l'environnement et la vie sociale des Canadiens. On veut aussi savoir si des possibilités économiques et sociales peuvent être développées grâce à un service de train à grande vitesse. On a noté qu'en Europe, des villes éloignées des grands centres peuvent entreprendre d'autres activités économiques et créer une économie nouvelle grâce à cela. Nous voulons que le consultant étudie tout cela.

Le sujet de la congestion urbaine est aussi hautement important pour nous. Je pense que l'une des grandes raisons pour lesquelles les deux provinces veulent étudier cette proposition de nouveau est la congestion dans les grandes agglomérations de Montréal et de Toronto. Il s'agit de voir si on peut inciter les personnes à ne pas utiliser leurs voitures personnelles mais plutôt les trains à grande vitesse. Déjà, les deux provinces et le ministère investissent beaucoup dans les transports urbains, avec des compagnies comme AMT et GO Transit. Nous voulons vérifier les correspondances qui pourraient être établies entre ce système, les systèmes urbains et les aéroports. Cette partie de l'étude sera plus approfondie que l'ancienne étude. C'est très important pour nous.

Je veux corriger autre chose: l'impression laissée par l'annonce des États-Unis. Nous vous enverrons le document que les Américains ont produit. La vérité est qu'ils ont annoncé 8 milliards de dollars d'investissements dans 10 corridors. Ces corridors sont très courts. Le plus long, je pense, mesure 500 milles. Ce n'est pas comme le corridor ici, au Canada. Cependant, 8 milliards de dollars pour 10 corridors, ce n'est pas beaucoup. Ceux qui le veulent peuvent présenter une soumission pour ces corridors et, si des projets sont prêts à démarrer afin d'améliorer les corridors existants, les fonds iront à cela. Ce n'est pas vraiment un TGV, c'est une façon d'améliorer les services existants. Peut-être, ultimement, sera-t-il possible de lancer un nouveau service de train à grande vitesse. Si on y réfléchit, c'est moins d'un milliard de dollars par corridor, ce qui n'est vraiment pas beaucoup.

• (1600)

**M. Mario Laframboise:** Par contre, c'est un commencement. Les Américains ont la capacité financière d'en faire beaucoup plus.

**Mme Helena Borges:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** Ils le pourront lorsque leur économie se rétablira, madame Borges.

Dans le document, à la page 13, il est question de l'analyse de l'impact environnemental et social. Quand on va à l'analyse des autres impacts environnementaux et sociaux, on parle d'examen des composantes, d'études antérieures comme les bassins versants, de l'utilisation des terres, du bruit, de la congestion et de la sécurité. Comme vous le savez, cela est important pour le développement économique.

Même à l'article 11 de la page 13, où l'on parle d'analyse économique et financière, il est davantage question de partenariats public-privé. Il n'y a pas de vision à long terme. J'espère que je me trompe, parce qu'il est nécessaire d'avoir une vision à long terme en ce qui a trait à ce développement. Il ne faut pas simplement considérer le potentiel actuel, il faut envisager l'énorme potentiel futur. Cela, je ne le sens pas. Je vous le dis, même si vous me réferez à cette page — je ne voulais pas vous le mettre tout de suite sous le nez —, je sens une contrainte.

Je siégeais au Comité permanent des transports lorsque le projet VIA Fast a été soumis, en 2003, et les libéraux étaient très divisés par rapport à VIA Fast. Il y avait ceux qui en voulaient et ceux qui n'en voulaient pas. Le projet est mort à cause de ceux qui n'en voulaient pas. La bataille a été faite. On verra l'étude. J'espère que l'on aura la chance de lire l'analyse. Il y avait ce combat à l'intérieur du Parti libéral qui, d'après moi, n'est pas encore fini. On le verra avec le temps. L'intérêt, c'est beau, mais quand les libéraux sont au pouvoir, ça change.

[Traduction]

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** M. Volpe invoque le Règlement. Par la suite, M. Bevington aura la parole.

Allez-y, M. Volpe.

[Français]

**L'hon. Joseph Volpe:** Si les libéraux étaient divisés à l'époque, c'est parce qu'ils n'avaient pas encore vu les vertus de l'alliance avec les bloquistes pour développer l'industrie canadienne. Maintenant qu'on poursuit le même but, on est beaucoup mieux préparés à faire des choses positives. J'apprécie ce que dit M. Laframboise, mais ce n'est pas une observation sur laquelle Mme Borges peut faire des commentaires à son tour. J'espère qu'elle résistera à la tentation.

[Traduction]

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, au sujet du même recours au Règlement, j'aimerais dire très rapidement que, comme il y a beaucoup moins de libéraux ici maintenant, les chances sont meilleures pour qu'ils soient enfin unis.

**Le président:** Ce recours au Règlement n'est pas recevable.

Je donne maintenant la parole à M. Bevington.

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Ce n'était même pas une bonne observation.

Je vous remercie, madame Borges.

Quelque chose suscite ma curiosité. J'ai aussi lu l'étude. Celle-ci indique qu'en 1995, le train à plus grande vitesse n'était pas tellement différent du train à grande vitesse. Une voie ferrée était dédiée à cela. VIA Rail a-t-elle adopté la même approche dans le cas de VIAFast?

**Mme Helena Borges:** Non. VIAFast aurait utilisé la même voie ferrée, qui aurait été partagée avec les trains de marchandises.

**M. Dennis Bevington:** On peut supposer que les coûts des immobilisations seraient passablement moins élevés.

**Mme Helena Borges:** Les coûts des immobilisations étaient beaucoup moins élevés. En fait, certains des fonds annoncés dans le budget de 2009 — et, en réalité, en 2007 —, produiront des résultats analogues. Ainsi, des sections du chemin de fer compteront trois voies ferrées, et on essaiera d'éliminer les bouchons dans certains secteurs clés. Tout cela aidera à réduire la durée des trajets et, d'une certaine façon, à accélérer la vitesse du train.

**M. Dennis Bevington:** De quel ordre prévoit-on accélérer la vitesse? Dix pour 100, 15 p. 100, 20 p. 100?

• (1605)

**Mme Helena Borges:** Ça dépendra du segment. Pour ce qui est de la réduction de la durée du trajet, VIA prévoit mettre en place des trains express qui auraient moins d'arrêts. On réduirait ainsi la durée totale du trajet entre Montréal et Toronto d'une demi-heure.

**M. Dennis Bevington:** D'accord, ce serait une demi-heure. Ce n'est pas énorme.

**Mme Helena Borges:** Non. C'est assez difficile de faire mieux lorsqu'on doit partager la même infrastructure et qu'on n'a pas d'emprise à étalement des voies. La vitesse s'en trouve ainsi limitée.

**M. Dennis Bevington:** Dans l'étude réalisée en 1995, je n'ai rien vu sur les répercussions de la construction d'une nouvelle voie ferrée, d'un nouveau réseau de transport, sur les dépenses en immobilisations de tous les autres réseaux de transport dont nous disposons. Si nous ajoutons un nouveau réseau, quelles seront les conséquences pour l'agrandissement d'aéroports? Pour l'agrandissement d'autoroutes? Pour le réseau ferroviaire de transport de marchandises, qui dispose actuellement de sa propre voie ferrée? Allez-vous vous pencher sur ces questions dans la nouvelle étude pour nous donner une idée des liens qui existent entre les investissements dans les infrastructures?

**Mme Helena Borges:** Oui. En fait, l'étude menée de 1992 à 1995 a examiné les répercussions de la circulation sur les autres moyens de transport de passagers, n'est-ce pas? Parlez-vous des coûts des infrastructures des autres modes de transport ou des niveaux de financement?

**M. Dennis Bevington:** Eh bien, il s'agit de l'agrandissement des infrastructures, des aéroports et des réseaux routiers.

**Mme Helena Borges:** Exactement. L'étude portera là-dessus. Je dirais qu'elle portera sur les répercussions. La douzième tâche de l'étude examinera l'ampleur de la réduction de la congestion routière grâce à la diminution des déplacements en automobile. Ainsi, l'étude se penchera sur le mode de transport routier. Combien de voitures...?

**M. Dennis Bevington:** Allez-vous évaluer dans quelle mesure les dépenses en immobilisations seront réduites dans le cas des autres modes de transport?

**Mme Helena Borges:** Ce serait difficile à faire tant que nous ne connaissons pas... Prenons par exemple le réseau routier. Il n'y a pas de postes de péage sur le réseau routier. Il est payé au moyen des recettes générales du gouvernement. Le réseau routier continuera d'exister. Il est utilisé à la fois par les automobiles et les camions. Un train à grande vitesse n'aurait pas forcément pour effet de retirer beaucoup de véhicules des routes.

**M. Dennis Bevington:** Mais il pourrait réduire la nécessité de construire des voies d'approche. Au fil des ans, les travaux d'entretien seront réduits, et il faudra plus de temps avant de procéder au remplacement d'éléments routiers.

Vous parlez du fait qu'on pourrait éviter d'avoir à agrandir des aéroports régionaux. Je me souviens d'avoir regardé une excellente émission à la télévision il y a environ huit mois sur la congestion aéroportuaire que tout le monde prévoit dans ce corridor et qui nécessitera des dépenses massives en immobilisations.

Quel sera l'effet du nouveau réseau de transport sur les autres dépenses en immobilisations qui seront faites dans la région? En d'autres mots, on ne peut pas étudier cette question en vase clos.

**Mme Helena Borges:** Non. Nous examinons les répercussions sur les passagers qui n'utiliseraient plus ces moyens de transport. Mais, comme je l'ai dit, cela ne veut pas forcément dire que les dépenses en immobilisations seront réduites, car un réseau de cette nature desservirait des marchés très ciblés.

**M. Dennis Bevington:** On dessert un marché régional. On transporte des gens de Toronto à Montréal, tout comme le font les aéroports.

**Mme Helena Borges:** Exactement, sauf que l'aéroport continuera de desservir d'autres vols régionaux — c'est une forme de réseau en étoile — et des vols internationaux, n'est-ce pas?

**M. Dennis Bevington:** Je cite en exemple les aéroports. Je sais qu'un grand nombre de vols touchent des trajets particuliers. Et, selon l'émission que j'ai regardée, la croissance prévue... c'était une émission très instructive. Je vous suggère de la regarder, si ce n'est déjà fait. Sera-t-il moins nécessaire d'agrandir des aéroports pour répondre aux besoins des transporteurs régionaux si l'on implante un réseau de transport ferroviaire entièrement nouveau?

**Mme Helena Borges:** Comme je l'ai dit, l'étude portera en partie sur les possibilités de détourner le trafic. Une fois ces possibilités connues, nous pourrions effectivement examiner les répercussions. Il sera probablement extrêmement difficile d'évaluer certaines de ces répercussions, en particulier sur le réseau routier.

Pour ce qui est du transport des marchandises, les compagnies de chemin de fer auront toujours besoin des voies ferrées pour leurs activités. De nos jours, les voies sont partagées. VIA contribue à certains travaux d'entretien lorsqu'elle souhaite améliorer son service, mais cette responsabilité incombe aux compagnies de chemin de fer. Les gouvernements ne versent pas d'argent pour cela.

•(1610)

**M. Dennis Bevington:** Prévoit-on l'élargissement du trafic ferroviaire de marchandises dans cette région?

**Mme Helena Borges:** Oui. Par conséquent, il faudrait qu'on continue d'investir dans ce domaine. En fait, le train à grande vitesse permettrait de retirer les voitures à voyageurs de ces voies ferrées.

**M. Dennis Bevington:** Ainsi, on libérerait plus de temps sur ces voies pour...

**Mme Helena Borges:** Pour les trains de marchandises.

**M. Dennis Bevington:** ... les trains de marchandises. Par conséquent, on atténuerait la nécessité de donner encore plus d'ampleur à ce réseau.

**Mme Helena Borges:** Oui et non. Il y a longtemps que le réseau ferroviaire n'a pas pris de l'ampleur.

**M. Dennis Bevington:** Lorsqu'on tente de tracer la voie économique d'un pays, il faut examiner tous les aspects pertinents. Autrement, on n'obtient pas un aperçu précis de la situation.

**Mme Helena Borges:** Je prends bonne note de votre commentaire.

Nous tentons de comprendre les répercussions sur le trafic et la congestion et, comme je l'ai mentionné, les conséquences pour VIA Rail, parce que nous avons au pays un transporteur ferroviaire de passagers. Quelles sont les répercussions sur VIA Rail? Sur les transporteurs par autocar? Sur les compagnies aériennes et les aéroports? Nous tentons d'évaluer cela.

**M. Dennis Bevington:** J'imagine que vous allez aussi examiner la valeur que le réseau de transport ajoute aux passagers, aux déplacements des voyageurs.

**Mme Helena Borges:** Oui. Une partie de mes commentaires à l'intention de M. Laframboise portait sur les répercussions environnementales, sociales et économiques de l'adoption de mesures de ce genre. Crée-t-on de nouvelles possibilités de développement économique dans des collectivités situées dans le corridor, comme Kingston? Si le service est plus rapide entre Kingston et Toronto, ou partout ailleurs dans le corridor, cela aura-t-il pour effet d'ouvrir toutes sortes de possibilités de mobilité et d'emploi qui n'existaient pas auparavant? Nous souhaitons analyser cela.

**Le président:** Je dois maintenant céder la parole à Mme Brown. Nous sommes très en retard sur l'horaire.

Merci.

**Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier Mme Borges de son exposé. J'ai beaucoup apprécié tout ce qu'elle nous a expliqué. Je représente une circonscription de la région métropolitaine de Toronto et, chaque fois que c'est possible, j'utilise VIA Rail. Je trouve que c'est un moyen de transport très avantageux. Je peux faire beaucoup de travail à bord et je trouve le voyage très agréable.

Tout au long de mes nombreux voyages, j'ai eu l'occasion d'utiliser le train à grande vitesse à Tokyo, de même qu'en France, entre Paris et Strasbourg. C'est un merveilleux moyen de transport.

Le rapport mentionnait notamment le fait que les transporteurs aériens pourraient perdre 44 p. 100 de leurs clients dans le corridor prévu en 2005. Je reprends donc un peu là où était rendu M. Bevington dans son intervention. Ces études ont-elles examiné certaines des choses qui ont été faites en Europe? J'imagine que c'est probablement un commentaire très dépassé. Nous avons observé des changements d'envergure en Ontario, plus particulièrement avec l'arrivée d'appareils d'une nouvelle ligne aérienne en partance de Toronto et la réinstallation d'une compagnie aérienne de la région de York à London, qui assure maintenant la liaison entre cette ville et Ottawa. Pourriez-vous nous parler de cela? Je sais que vous aborderez ces questions.

Je devrais peut-être réunir toutes mes questions en une seule et vous laisser y répondre.

Vous parlez des possibilités croissantes de déplacements, et je crois que c'est un élément très important de cette étude. Pour ce qui est des corridors, on parle maintenant du couloir Montréal-Toronto. Le corridor pourrait-il inclure la région de York? Évidemment, il me tient à coeur que cette région soit desservie. Par exemple, comme il existe déjà des corridors pour le transport de l'électricité qui passent par bon nombre de ces régions, serait-il possible d'utiliser ces corridors pour le train?

Ma troisième question est la suivante. Nous examinons uniquement le corridor Windsor-Québec pour le moment. Serait-il possible d'étendre cette étude au couloir entre Calgary et Edmonton? Examinerait-on d'autres régions du pays?

Je m'excuse d'avoir réuni toutes mes questions en une seule.

**Mme Helena Borges:** Ce n'est pas grave.

Nous convenons avec vous que la conclusion de l'étude menée de 1992 à 1995 est probablement dépassée. C'est ce que nous pensons, mais nous n'en sommes pas sûrs. Comme je l'ai dit plus tôt, l'élément le plus important de l'étude sera probablement de chercher à comprendre l'évolution des habitudes des usagers et de quelle manière le comportement des gens changera par rapport aux modes de transport.

Nous allons recenser ce que nous appelons les préférences déclarées et révélées des passagers. De nos jours, un passager peut voyager à bord d'une voiture, d'un avion ou d'un autobus. Compte tenu de certains scénarios relativement à la durée et à la commodité des trajets, nous souhaitons déterminer s'ils seraient prêts à changer de mode de transport et les raisons pour lesquelles ils le feraient ou non. Cela nous aidera à déterminer l'ampleur possible du passage d'un mode de transport à un autre. Nous verrons si le taux reste à 44 p. 100, ou encore s'il est supérieur ou inférieur à ce pourcentage. C'est un élément essentiel de l'étude. Nous pourrions ainsi déterminer le nombre d'usagers du train dans le corridor retenu. Nous parlons ici du corridor Québec-Windsor.

Votre deuxième question portait sur les itinéraires et les corridors existants. Nous avons demandé aux consultants de déterminer les itinéraires proposés qui tireraient profit du bassin d'usagers éventuels. Il faut s'assurer de rejoindre les secteurs où on compte le plus grand nombre d'usagers éventuels ou d'établir de bonnes connexions avec ces secteurs.

Nous leur avons demandé d'examiner les corridors existants, qu'il s'agisse du corridor utilisé actuellement par VIA Rail, qui est une voie ferrée du CN, ou le corridor du CP, qui se situe au nord de l'autre, ou bien d'autres corridors — des corridors routiers ou, comme vous l'avez mentionné, ceux utilisés pour le transport d'électricité. Nous n'en avons pas limité le nombre. Nous avons demandé aux consultants d'identifier les corridors en fonction de l'utilisation du réseau. Nous examinerons de près leurs constatations.

La tâche serait plus facile dans la mesure où les corridors existent déjà, car, comme l'a dit M. Volpe, la ligne est en place. Des travaux y ont déjà été effectués, ce qui pourrait accélérer les choses. Toutefois, il ne faut pas oublier que la population s'est beaucoup déplacée. Vous savez ce qui s'est produit à Toronto. Bon nombre des usagers du transport en commun se trouvent maintenant au nord de la 401, plutôt qu'au sud de cette autoroute. Il faut se pencher là-dessus.

Autre élément dont il est important de tenir compte, c'est la possibilité de connexion avec les réseaux de transport en commun. Peu importe l'itinéraire retenu, nous devons nous assurer que, près des milieux urbains, il existe de bonnes possibilités de relier le réseau ferroviaire au réseau de train interurbain, au service local de train de banlieue ou de train léger, ou encore au service de liaison train-avion. Cela va aussi être pris en compte. Une des choses que nous avons apprises de l'expérience européenne, c'est que si l'on dispose de bons services de liaison, la population utilisera le réseau. S'il faut changer de modes de transport, les gens ont tendance à ne pas l'utiliser.

Vous nous avez demandé s'il serait possible d'examiner d'autres corridors. En 2004, de concert avec le Van Horne Institute de Calgary et le gouvernement de l'Alberta, nous avons participé à une étude de faisabilité de haut niveau concernant la mise en place d'un train à grande vitesse entre Edmonton et Calgary. Cette étude recommandait deux scénarios possibles, semblables à ce que nous examinons actuellement: utiliser un corridor existant partagé avec le Canadien Pacifique ou aménager un tout nouveau corridor. Évidemment, les coûts varient d'un scénario à l'autre.

À cette époque, on n'a pas réalisé ce qu'on appelle une évaluation des usagers de type « marché ». Nous croyons comprendre que la province se penche là-dessus depuis. Je ne pense pas que la province ait encore publié d'étude. Nous ne participons pas à ces travaux, mais la province devait approfondir certains éléments de l'étude précédente afin d'examiner les possibilités en la matière.

Pour l'instant, ce sont les deux seules autres études faites sur le train à grande vitesse.

• (1615)

**Mme Lois Brown:** Est-ce qu'il me reste du temps?

**Le président:** Je vous accorde 20 secondes.

**Mme Lois Brown:** Compte tenu de ce qui se passe en Europe — un grand nombre des centres urbains sont reliés par un train à grande vitesse, et on a aussi mis en place des navettes en partance d'un grand nombre d'aéroports —, croyez-vous que la concurrence sera une mauvaise chose pour d'autres modes de transport?

**Mme Helena Borges:** Nous croyons à la concurrence; nous croyons à la liberté de choisir. La différence fondamentale entre le Canada et l'Europe, c'est la densité de la population. Comparativement aux pays européens, le Canada est un pays très peu peuplé, et ce, même en milieu urbain. Ici, les corridors sont très vastes. Aux États-Unis, aucun des corridors ne fait plus de 500 milles de long, alors que celui-ci... quelle est sa longueur, Kevin?

**M. Kevin Lawless (agent principal de la politique stratégique et projets spéciaux, Politiques de transport terrestre, ministère des Transports):** C'est 1 200 kilomètres.

**Mme Helena Borges:** C'est donc énorme, et la population n'est pas très élevée. En Europe, l'avantage, c'est qu'on peut inciter les gens à prendre le train. Le train est utilisé de façon intensive pour de nombreuses raisons, n'est-ce pas?

En Europe, on fait aussi preuve de créativité à l'égard d'autres politiques. Ainsi, lorsque certains vols — ceux sur courtes distances — sont interdits entre deux villes, le train devient le mode de transport privilégié. Il y a l'autobus et l'automobile, mais l'avion n'est parfois plus autorisé.

Lorsque nous nous sommes penchés là-dessus, ainsi que sur les modèles de gouvernance et le type de cadre stratégique pertinent, nous avons demandé aux responsables d'examiner cela. Devons-nous nous pencher sur certaines questions au Canada pour veiller à ce que le train soit plus attrayant, pour créer une expérience semblable à celle qui existe en Europe? En fin de compte, nous n'avons tout simplement pas la même densité de population qu'aux États-Unis ou en Europe. Voilà la réalité.

• (1620)

**Le président:** Merci.

Je pourrais ajouter qu'il est possible d'exploiter des marchés qui ont été abandonnés par les compagnies aériennes ou d'autres modes de transport. Pour ce qui est de l'Ouest canadien, je pense que les besoins et les possibilités sont énormes dans cette région. J'espère que nous en tiendrons compte.

M. Dhaliwal, je sais que vous allez partager votre temps de parole avec M. Kennedy.

**M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci, Mme Borges et M. Lawless.

Le président Obama a présenté un plan: le corridor du Nord-Ouest du Pacifique, de l'Oregon à Seattle à Vancouver. Un très court segment de ce corridor part de Vancouver et va jusqu'à la frontière. Avez-vous donné suite à cette proposition? Avez-vous aussi réalisé une étude coûts-avantages sur cette portion du train rapide?

**Mme Helena Borges:** Non, nous ne l'avons pas fait.

Amtrak nous a déjà parlé dans le passé. C'est cette société qui exploite le service. VIA Rail n'y participe pas.

Les responsables prévoient mettre en place au moins un train pour les Jeux olympiques, peut-être même deux autres trains dans ce corridor. Ils ont apporté des améliorations pour faciliter les choses, mais nous n'avons pas réalisé d'étude sur le couloir entre Vancouver et Seattle.

**M. Sukh Dhaliwal:** Vous avez dit avoir mené une étude en 1995. Depuis, des progrès technologiques ont été accomplis. Quelles sont les répercussions de ces nouvelles technologies ou de ces progrès technologiques sur la faisabilité de ce train rapide dans le corridor Windsor-Québec?

**Mme Helena Borges:** Ce que seront les répercussions selon nous... nous n'en sommes pas absolument certains, mais, compte tenu de l'éventail des technologies qui est beaucoup plus large aujourd'hui qu'en 1992 ou 1995, nous aurons des choix plus intéressants, qui, disons, seront adaptés à l'environnement canadien. Nous espérons aussi que, étant donné ces progrès — et je ne sais pas si je devrais le dire —, les coûts ont baissé. La concurrence serait plus vive entre les fournisseurs pour ce qui est des technologies offertes. Aussi, comme les vitesses se sont améliorées, je pense qu'on pourrait offrir un service de qualité supérieure.

Ainsi, nous espérons que les avancées technologiques faciliteront la mise en place d'un nouveau service et qu'elles élargiront l'éventail de choix. Il faut toutefois se rappeler qu'en raison de son climat nordique et, notamment, de ses effets, le Canada a des besoins que certains services n'ont pas en Europe.

Ce sont des facteurs de ce genre dont on tiendra compte, mais il s'est produit — je ne dirais pas un boum — un essor assez important de nouvelles technologies sur le marché.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci.

Je cède maintenant la parole à M. Kennedy.

**M. Gerard Kennedy:** En ce qui concerne la situation aux États-Unis, prévoyez-vous, en tant que représentants responsables du gouvernement fédéral, que la plus récente initiative américaine nous nuira sur le plan de la coopération et avez-vous une idée de ce que pourraient en être les répercussions?

Il semble que les Américains consacrent au projet une plus grande partie de leur budget: la somme de 8 milliards de dollars fait partie de leur programme de relance économique, à raison d'un milliard par année. Aujourd'hui, que pensez-vous de l'effet de cette décision sur le train rapide? Devrions-nous être attentifs à certaines possibilités que le Canada devrait saisir en ce moment?

**Mme Helena Borges:** Nous surveillons de très près ce qui se passe aux États-Unis, tout comme les autorités américaines s'intéressent à ce que nous faisons au pays.

Je suis très heureuse de vous dire qu'il y a deux ans, lorsqu'Amtrak envisageait d'étendre son service et de modifier son réseau, le modèle examiné était celui de VIA Rail. Des représentants d'Amtrak sont venus nous consulter, et nous leur avons communiqué des renseignements, notamment en matière de planification.

VIA Rail travaille en collaboration avec Amtrak. Par exemple, sur la ligne Buffalo-Toronto, des responsables des deux compagnies se rencontrent à la frontière et « échangent des passagers » — c'est une façon de parler —, ils échangent des voitures. Nous surveillons la situation de très près. En fait, une grande partie des investissements faits par le gouvernement dans VIA Rail permettra d'apporter les mêmes améliorations qui, selon nous, devraient se produire aux États-Unis. Comme je l'ai dit, il existe 10 corridors. Une somme de 8 milliards de dollars semble colossale, mais ce n'est pas tant que ça quand on pense au nombre de corridors.

Pour le moment, les améliorations ne produiront probablement pas de changements importants. Si c'est le cas, ils ont un plan à long terme. Nous n'en connaissons pas encore les détails, mais, peut-être qu'avec des fonds supplémentaires, ils pourront en faire plus. Chaque fois qu'elles en ont l'occasion, VIA Rail et Amtrak discutent énormément ensemble. Nous tenterons de coordonner les choses pour veiller à la circulation fluide des voyageurs.

Soit dit en passant, quatre des corridors pourraient, si l'occasion se présentait, être reliés au réseau canadien: à Montréal, dans le corridor Buffalo-Toronto, le corridor Windsor-Detroit, puis le corridor Vancouver-Seattle.

• (1625)

**M. Gerard Kennedy:** C'est ce qui m'inquiète le plus. Notre investissement s'élève à 13 milliards de dollars. Si l'on ne tient compte que de l'investissement fait dans les infrastructures pour stimuler l'économie, proportionnellement, ce n'est pas aussi important, mais cette situation ne me préoccupe pas trop. Cet investissement stimulera peut-être une réponse de l'industrie et ainsi de suite, et en ressortirons-nous perdants? Comment pouvons-nous rester bien concentrés sur ce qu'il faut faire? Des compagnies canadiennes construisent des réseaux de train à grande vitesse partout dans le monde, sauf ici. A-t-on tenu compte de ces facteurs?

Selon moi, il est plutôt malheureux que l'étude accuse un retard d'un an, compte tenu d'un certain nombre de choses. Parmi celles-ci, mentionnons la nécessité de bâtir des infrastructures. Nous sommes quelque peu désavantagés en raison de l'absence d'un plan prêt à être réalisé.

Vous pourriez peut-être répondre à cette question. Les Américains disposent-ils d'un plan prêt à être mis en oeuvre? En d'autres mots, lorsqu'on parle d'investissements d'une valeur de 13 milliards de dollars, cet argent ira-t-il à la mise en place d'un train à grande vitesse ou contribuera-t-il simplement à l'examen des options? Qu'en pensez-vous?

**Mme Helena Borges:** Comme vous, nous avons pris connaissance de nombreux documents et avons eu des discussions avec des responsables du département des Transports. Apparemment, ils lanceront un appel d'offres. Les propositions se situent à trois niveaux. Certains projets sont prêts à démarrer et pourraient être mis en oeuvre au cours de la prochaine année. Il pourrait s'agir de projets concernant un train à grande vitesse. Certains projets touchant le transport ferroviaire de passagers pourraient viser ces corridors ou s'inscrire dans le cadre de leur service régional.

Puis, au cours de la ronde suivante... Et je ne sais pas quand aura lieu la première ronde. Nous croyons que ce sera cette année, mais nous n'en sommes pas sûrs. La ronde suivante pourrait avoir lieu l'an prochain ou l'année suivante. Ensuite, ils commenceront à examiner ces propositions plus détaillées concernant les corridors.

Vous avez parlé d'une somme de 13 milliards de dollars. Jusqu'ici, seulement 8 milliards ont été approuvés. Le reste, soit 5 milliards de dollars, doit toujours...

**M. Gerard Kennedy:** Il y a 5 milliards de dollars.

**Mme Helena Borges:** Oui, le président prévoit inscrire cette somme dans son projet de loi concernant le budget, mais ces fonds ne sont pas encore approuvés. Le cas échéant, ils ne le seront probablement pas avant l'automne.

**Le président:** Monsieur Pomerleau

[Français]

**M. Roger Pomerleau (Drummond, BQ):** Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec M. Laframboise.

Madame Borges, merci d'être ici. Ma question concerne mon comté. Je demeure exactement entre Québec et Montréal, à Drummondville. Nous avons un très bon service conventionnel, et les gens en sont satisfaits. Le train arrête à toutes les petites villes sur son chemin. Je suis capable de faire accepter aux gens de mon comté l'idée qu'on va construire un TGV plus loin que dans notre comté, à condition que je sois certain que le service conventionnel ne sera pas affecté, qu'il continuera d'être offert.

Dois-je considérer que ce TGV, si le projet était réalisé, serait un service parallèle au service conventionnel existant?

**Mme Helena Borges:** En ce moment, je ne peux pas le dire. On ne sait pas où le nouveau train ira, s'il aura un impact direct sur le service actuel de VIA Rail, si la route sera la même, si on aura besoin du service conventionnel et du service du train à grande vitesse.

**M. Roger Pomerleau:** S'il est ailleurs, on peut présumer que...

**Mme Helena Borges:** Oui, on devra prendre cette décision plus tard et évaluer combien de passagers utilisent déjà le service, s'il y a un grand achalandage. C'est trop tôt pour le dire.

**M. Roger Pomerleau:** D'accord. À la limite, je pourrais dire ceci à mes commettants: soit vous aurez le meilleur, un TGV, soit le TGV sera ailleurs et vous garderez le train conventionnel que vous aimez.

**Mme Helena Borges:** C'est trop tôt, je ne peux pas répondre.

**M. Roger Pomerleau:** C'est trop tôt pour le dire. D'accord.

**Mme Helena Borges:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** Sauf que dans la solution de Drummondville, si c'était sur la rive nord, de l'autre côté du fleuve, ce ne serait pas dans le même corridor du tout.

**Mme Helena Borges:** C'est trop tôt pour cela.

**M. Mario Laframboise:** Dans votre présentation, vous avez dit que le secteur aérien avait changé depuis 1995. Que vouliez-vous dire?

**Mme Helena Borges:** En 1995, il y avait deux transporteurs aériens nationaux: Air Canada et Canadian Airlines. Il y avait aussi plusieurs autres transporteurs, comme Nordair, Air Atlantic. On avait plus de choix qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, il y a Air Canada et, sur quelques routes, il y a WestJet; d'autres compagnies offrent aussi d'autres routes. Il y a une grande consolidation du secteur aérien, ce qui peut avoir un impact sur le choix du moyen de transport des voyageurs.

• (1630)

**M. Mario Laframboise:** Les délais peuvent aussi entrer en ligne de compte. Depuis 1995, on a pris plusieurs mesures de sécurité dans les aéroports, ce qui entraîne des délais.

**Mme Helena Borges:** Oui. Cet aspect est tellement important. À présent, lorsqu'une personne prend l'avion, elle doit arriver une heure à l'avance, le trajet peut durer une heure ou une heure et demie, et sortir de l'aéroport peut prendre beaucoup de temps. C'est important de comparer la durée complète du trajet en train à celle du trajet en avion. À mon avis, cela commence à être plus comparable qu'il y a 15 ans.

**M. Mario Laframboise:** Au début, vous avez donné les définitions des trois types. L'étude de 1995 constate qu'entre le train à plus haute vitesse et le train à grande vitesse, l'écart n'était pas bien différent par rapport aux coûts d'aménagement. Cela était

probablement dû à l'état des rails. Dans la conclusion, il était mentionné qu'il ne fallait analyser que des projets de train à grande vitesse. C'était la conclusion de l'étude.

Des travaux ont-ils été effectués sur les rails qui font que le train à plus grande vitesse aurait aujourd'hui plus de chances de se réaliser, ou a-t-on toujours les mêmes objectifs?

**Mme Helena Borges:** Dans le moment, on étudie les trains à grande vitesse. Nous faisons présentement des investissements afin d'avoir un système à plus grande vitesse avec VIA Rail, mais il y a des limites. Dans le système à plus grande vitesse, on doit toujours partager les frais. C'est ça, le problème. Je pense qu'on verra de grandes améliorations grâce aux investissements que VIA Rail commence à faire. Ça prendra un peu de temps, mais je pense que c'est un moyen de voir si VIA Rail peut améliorer le trajet et la qualité de son service, et de voir si plus de personnes voudront prendre le train au lieu de prendre la voiture ou l'avion.

**M. Mario Laframboise:** D'après vous, combien de temps faudra-t-il pour que les améliorations de VIA Rail soient complétées?

**Mme Helena Borges:** Cela prendra de trois à cinq ans.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Mayes.

**M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC):** Merci, monsieur le président.

**M. Brian Jean:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je viens tout juste de me rendre compte qu'à 17 heures, je dois prononcer un discours sur le projet de loi C-7 à la Chambre. J'ai parlé de cela à M. Volpe. Je me demande si on pourrait avoir le consentement nécessaire pour examiner ma motion maintenant. Nous avons eu des discussions sur des options possibles concernant cette motion et un amendement favorable.

Est-ce possible?

**Le président:** Si c'est ce que souhaite le comité.

**M. Brian Jean:** Je m'excuse auprès des témoins, mais ça ne devrait prendre que quelques minutes. J'aimerais proposer une motion. Je vais la lire en anglais:

Qu'à la lumière des plaintes formulées par les usagers du transport aérien, des motions et initiatives parlementaires proposées par des partis et des récentes mesures prises par certains transporteurs aériens, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités mène une étude détaillée afin de comparer les répercussions économiques possibles et l'impact éventuel de ces mesures sur les consommateurs aux normes et usages en vigueur ailleurs dans le monde; et qu'il évalue ces options du point de vue du niveau de service et de la protection des consommateurs et leur incidence effective sur les fournisseurs de transport aérien, sur les emplois et sur la compétitivité du Canada.

**Le président:** Des commentaires?

Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je suis persuadé que les membres du comité savent que la Chambre a été saisie d'un projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-310, et que nous allons voter sur celui-ci demain. Une fois ce projet de loi adopté ou rejeté, nous l'étudierons de toute manière. C'est pourquoi je ne vois pas la nécessité d'adopter une telle motion pour le moment. Un projet de loi d'initiative parlementaire sera renvoyé à notre comité. Nous ferons notre travail à ce moment-là.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, j'aimerais répondre à cela très rapidement.

J'ai eu l'occasion d'examiner des lettres et des questions particulières que nous ont acheminées une trentaine de transporteurs présents au Canada et qui s'opposent à ce projet de loi — il s'agit évidemment du projet de loi C-310 —, ainsi que de nombreux autres intervenants, dont la Chambre de commerce du Canada. En fait, je suis originaire d'une collectivité du Nord, comme d'autres députés réunis ici, et j'ai eu des discussions avec Air Canada et WestJet relativement à des inquiétudes au sujet de la fermeture d'un grand nombre d'aéroports dans le nord du Canada, ce qui a pour effet d'isoler des collectivités. De nombreux transporteurs aériens ne desservent pas certaines collectivités situées à Terre-Neuve et dans d'autres régions en raison des problèmes qu'occasionnerait ce projet de loi, s'il était adopté, sur les plans de l'indemnisation et de l'annulation. Cette situation préoccupe réellement des gens, en particulier à Terre-Neuve, et ma circonscription compte quelque 35 000 Terre-Neuviens. De plus, les compagnies aériennes me disent qu'elles ne desserviront pas de nombreuses villes de Terre-Neuve pendant toute la durée de l'hiver à cause des répercussions qu'aura ce projet de loi, s'il est adopté, et des problèmes concernant la neige et les chutes de neige.

Par conséquent, je crois que ce projet de loi présente des ramifications particulières. En gros, je propose d'étudier non seulement le projet de loi C-310, mais aussi les répercussions économiques sur Air Canada et, plus particulièrement, sur des collectivités rurales, ainsi que, en fait, sur les fournisseurs de services. C'est pourquoi j'ai proposé cette motion.

• (1635)

**L'hon. Joseph Volpe:** Je pense que tous les députés réunis autour de cette table ont exprimé leurs inquiétudes au sujet du projet de loi C-310. Donc, même si je n'ai pas eu le temps de réécrire quoi que ce soit, j'espère que M. Jean, au nom du gouvernement, acceptera mon amendement favorable et que nous pourrions régler cette question très rapidement.

Si vous n'y voyez pas d'objection, je vais lire la motion à voix haute. Le greffier pourra peut-être me dire si tout est conforme ou non. Il plaira peut-être au comité d'accepter l'esprit de la motion selon la lecture que j'en ferai. Je n'ai pas eu l'occasion d'apporter les changements à la version française. Monsieur Laframboise, je vous demande un peu de patience.

Je ne suis pas sûr de vouloir utiliser les mots « à la lumière des plaintes », mais:

Qu'à la lumière des préoccupations adressées par les usagers du transport aérien au comité, de la motion adoptée unanimement à la Chambre et du projet de loi d'initiative parlementaire C-310, qui pourrait être renvoyé au comité dans les 48 prochaines heures, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités inclue, dans le cadre de son étude du projet de loi C-310, une comparaison des répercussions que pourraient avoir ces mesures sur l'économie et la consommation dans la perspective des normes et des pratiques internationales.

De plus que le comité évalue ces répercussions du point de vue des niveaux de service, de la protection des consommateurs, des fournisseurs de services aériens, ainsi que de l'emploi et de la compétitivité au Canada.

Je m'excuse si la grammaire n'est pas parfaite, mais j'espère que le secrétaire parlementaire prendra note de ce commentaire. Je pense qu'au nom de leur parti respectif, MM. Laframboise et Bevington accepteront le fait que nous tentons d'élargir la portée de notre étude.

**M. Brian Jean:** Tout à fait.

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations? M. Kennedy, vous avez la parole.

**M. Gerard Kennedy:** Je souhaite simplement m'assurer auprès du secrétaire parlementaire — comme c'est lui qui propose cette motion — que cette mesure ne vise pas à retarder indûment le projet de loi C-310.

Il sera renvoyé au comité. Nous n'avons pas l'habitude de présupposer de la volonté de la Chambre. Nous ne tentons pas de porter ombrage à la Chambre, mais nous pensons que nous serons saisis de ce projet de loi. Ordinairement, nous examinerions ce projet de loi au moment où il serait inscrit à l'ordre du jour, puis nous fixerions les paramètres de l'étude. C'est un peu inhabituel de faire cela à l'avance. Nous ne profitons pas de la volonté de la Chambre ou de certaines des discussions finales de la Chambre relativement à ce projet de loi.

Nous souhaitons nous assurer de ne rien faire qui ne respecterait pas l'esprit du projet de loi.

[Français]

Tous les membres du comité souhaitent avoir une bonne discussion sur l'enjeu associé à ce projet de loi, mais j'espère que le comité l'étudiera de façon juste et rapide. J'ai l'intention d'appuyer une motion, s'il y a cette assurance de la part du gouvernement.

[Traduction]

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, j'aimerais répondre rapidement à cela.

Compte tenu de la situation économique actuelle, de la crise mondiale, de l'incertitude des marchés ces derniers temps et des énormes répercussions de l'industrie du transport aérien sur le Canada et les voyageurs canadiens, en particulier quand on sait que notre densité de population, qui est d'environ 1,1 à 1,2 personne par mille carré, est la plus faible du monde, le gouvernement s'inquiète surtout du fait que cette motion pourrait ajouter de l'incertitude si elle était adoptée telle quelle, et ce, malgré toutes les préoccupations soulevées par les compagnies aériennes. C'est ce qui m'inquiète et c'est aussi ce qui préoccupe le gouvernement.

M. Kennedy, comme beaucoup de gens s'intéressent à cette motion et qu'ils prêtent une attention toute particulière au projet de loi C-310, je tiens à m'assurer que tous les partis et tous les auditeurs sont conscients que ce comité ne va pas se contenter d'approuver automatiquement le projet de loi. Je tiens à m'assurer qu'ils savent que ce comité examinera comme il se doit le projet de loi, qu'il se penchera sur toutes les normes et pratiques internationales et qu'à la suite de cela, il transmettra son avis éclairé à la Chambre.

Voilà ce qui doit être fait.

• (1640)

**M. Gerard Kennedy:** Monsieur le président, voilà ce qui est préoccupant. Je veux simplement avoir l'assurance que nous ne traiterons pas ce projet de loi différemment sur le plan de la procédure.

Je vois que le secrétaire parlementaire s'oppose clairement au projet de loi dans sa forme actuelle. S'il est parvenu à une conclusion, je crois que certains d'entre nous aimeraient étudier le projet de loi et ses conséquences. D'autres projets de loi ont précédé celui-ci, et nous croyons qu'il est dans l'intérêt du public de trouver le juste équilibre dans ce projet de loi entre les droits des voyageurs et les conséquences pour l'industrie.

Ayant entendu des propos qui semblent indiquer que vous êtes parvenu à une conclusion, je veux simplement avoir l'assurance que le comité pourra prendre ses propres décisions sans que le processus y fasse entrave. Par exemple, le terme « détaillée » est utilisé. Je ne présume pas que nous y associons un paramètre précis, mais je veux simplement qu'il y ait un consensus autour de cette motion présentée sans préavis.

Je me demande si je peux avoir l'assurance que voulez tenir un débat libre et ouvert sur ce projet de loi et que cette motion ne nuira d'aucune façon à l'étude du projet de loi.

**M. Brian Jean:** Cela ne fait absolument aucun doute.

**M. Sukh Dhaliwal:** Monsieur le président, même avec l'amendement proposé par M. Volpe, je ne saisis pas les motifs de M. Jean. Pourquoi présente-t-il cette motion alors qu'on sait que la Chambre est en train d'étudier ce projet de loi? Il s'agit d'un projet de loi d'initiative parlementaire et, à moins que M. Harper ne pense que ce projet de loi devrait être adopté... Tous les députés ont vu ce projet de loi.

Nous anticipons trop. Nous devrions probablement attendre jusqu'à demain pour connaître l'issue du vote. Chaque député est privilégié et a reçu le mandat de représenter ses électeurs. De mon point de vue, nous ne devons pas essayer de faire dérailler l'étude du projet de loi telle qu'en décidera demain la Chambre des communes.

Moi aussi, j'ai entendu ces préoccupations et je les ai transmises aux transporteurs aériens. Je voyage avec eux presque deux fois par semaine, et je constate qu'il devrait exister des droits des passagers qui respecteraient du reste les droits des transporteurs aériens. Pour le moment, de tels droits n'existent pas. Les compagnies aériennes sont prêtes à proposer des changements maintenant. Je suis convaincu que les deux parties concernées dans le dossier, tant les compagnies aériennes que les passagers, attendent ces changements depuis longtemps. Nous devons maintenir un équilibre.

Mais nous aurions dû attendre après le vote. À ce moment, nous aurions pu présenter cette motion.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Tout d'abord, on va appuyer l'amendement qui est proposé par M. Volpe, mais je veux qu'on se comprenne bien. J'ai présenté le discours pour mon parti à la Chambre des communes. Tout ce que nous souhaitons, au Bloc québécois, c'est que le projet de loi C-310 soit discuté en comité et qu'on aille au fond des choses. L'avantage que nous donne la motion de M. Jean, modifiée par M. Volpe, c'est de pouvoir aller au fond des choses. Je ne voudrais pas qu'on précipite le processus. Notre intention, en appuyant le projet de loi C-310, était qu'il soit soumis au comité et qu'on puisse en discuter, approfondir ce dossier, faire comparaître des témoins et faire des analyses afin de prendre une décision bonne et équitable pour nos compagnies aériennes. Cela me convient.

Mais si on veut procéder rapidement pour faire adopter le projet de loi, je vous dis tout de suite que nous ne suivrons pas. La motion telle que proposée et amendée par M. Volpe nous convient. On va faire une étude approfondie de ce dossier et c'est parfait. Il faut prendre la meilleure décision.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Mayes.

**M. Colin Mayes:** Monsieur le président, où en sommes-nous maintenant? Il y a eu un amendement de proposé par M. Volpe, et il y a eu une motion. Donc où en sommes-nous? L'amendement est-il recevable?

**Le président:** J'y arrive.

**M. Brian Jean:** L'amendement est accepté, absolument.

• (1645)

**Le président:** M. Bevington.

**M. Dennis Bevington:** J'ai également cette préoccupation, que nous devons délimiter le temps que nous allons consacrer à ce projet de loi, exactement comme avec tous les autres projets de loi d'ailleurs.

Je suis également un peu préoccupé par le terme « détaillée » et par le temps que nous allons passer à entendre des témoins. Je présume que nous devons délimiter ces paramètres lorsque nous arriverons à cette étape.

L'adoption de cette motion ne changerait pas vraiment l'obligation qu'a le comité de se réunir pour discuter du temps que nous consacrerons à ce projet de loi. Selon moi, cela ne change pas vraiment grand-chose à nos manières de faire, car on ne donne pas la signification exacte du terme « détaillée ».

La motion indique qu'une étude aura lieu. Cette étude aura-t-elle préséance sur l'étude du projet loi par le comité? Si nous consentons à réaliser une étude, cela veut-il dire que le comité ne terminera pas l'étude du projet de loi tant que l'étude prévue par la motion ne sera pas terminée?

Ce sont là mes préoccupations, mais j'ai l'impression qu'il revient encore au comité d'établir au fur et à mesure et à la majorité les conditions de ses travaux.

**Une voix:** Qu'on vote.

**Le président:** Par mesure de clarté, avec tous les commentaires que je reçois et, j'en suis convaincu, que les membres du comité reçoivent sur ce projet de loi, j'espère que nous ne hâterons pas les choses car, à mon avis, les décisions que nous prenons concernant ce projet de loi et ce dossier auront des répercussions pour le secteur du transport aérien pendant longtemps. Je suis donc d'avis que nous devrions prendre notre temps, de manière à être pleinement convaincu, au bout de nos travaux, que nous avons pris la meilleure décision qui soit en acceptant ou en amendant le projet de loi.

**M. Gerard Kennedy:** Monsieur le président, encore une fois par mesure de clarté, je précise que nous ne définissons pas le contenu des travaux dans cette motion. Il s'agit d'un énoncé général. Et nous pouvons tous avoir l'assurance que nous reviendrons au plan de l'étude et à ce que nous voulons faire.

**Le président:** Absolument.

Je vais passer au vote.

Je signale aux membres que les deux prochaines réunions sont réservées à l'étude du train à grande vitesse. Toutefois, nous formerons un sous-comité entre-temps afin que nous puissions déterminer comment nous allons procéder à l'étude sur le transport aérien.

Une motion a été présentée par M. Jean, puis amendée par M. Volpe. L'amendement a été accepté par l'auteur de la motion.

Je demanderais à tous ceux qui sont en faveur de l'amendement proposé par M. Volpe de le faire savoir.

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée.)

**Une voix:** Le procès-verbal doit indiquer que la motion a été adoptée à l'unanimité.

**Le président:** Nous allons maintenant revenir aux questions pour nos invités. À qui étions-nous rendus?

M. Mayes.

**M. Colin Mayes:** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leur patience.

J'ai trois questions.

J'ai passé du temps au Japon, où j'ai vécu un typhon. Ce fut une expérience plutôt intéressante. On a dû fermer le réseau ferroviaire durant quelques jours. Comme nous vivons dans un grand pays nordique enneigé, je me questionne sur la fiabilité d'un train à grande vitesse au Canada. La neige et la glace sont-elles incompatibles avec un tel train?

C'est ma première question. Voulez-vous y répondre immédiatement?

**Mme Helena Borges:** Les options technologiques que nous avons demandé aux consultants d'étudier doivent tenir compte de cette préoccupation réelle pour nous. Nous voulons nous assurer que les options réalistes qu'ils vont nous proposer reposent sur des technologies éprouvées. Certains pays exploitent un réseau ferroviaire dans des conditions où il y a de la neige et de la glace, même s'ils n'occupent peut-être pas un aussi vaste territoire enneigé que le nôtre. Leurs conditions sont peut-être meilleures que les nôtres. Nous voulons simplement éviter qu'on nous propose une nouvelle technologie qui n'a pas encore été mise à l'essai et qui n'est pas éprouvée. C'est une préoccupation réelle pour nous.

**M. Colin Mayes:** Ma deuxième question est la suivante. Quel est le taux d'intérêt maximal sur le capital investi pour que, selon les projections réalisées à partir de votre modèle, l'exploitation du train puisse être viable durant 30 ans? Avez-vous établi un maximum?

**Mme Helena Borges:** Nous ne sommes pas encore rendus là. Cela fera partie des recommandations issues de l'analyse de rentabilisation financière que les consultants réaliseront pour nous.

• (1650)

**M. Colin Mayes:** Voici ma dernière question. Il importe, durant l'élaboration des plans du corridor, de discuter avec les municipalités puisqu'elles doivent en tenir compte dans leurs plans d'aménagement. A-t-on travaillé avec les municipalités situées le long de ce corridor?

**Mme Helena Borges:** Non, car nous n'avons pas encore délimité le corridor. Cela fait également partie de ce que nous demandons aux consultants d'étudier pour nous. Dans le cadre de cette étude, ils examineront les tracés possibles du corridor. D'ici là, il est difficile de tenir des consultations parce que nous ignorons ce sur quoi elles devront porter. Mais, je peux vous assurer que VIA Rail doit nous rendre des comptes et que, lorsqu'on consulte la population à un endroit au sujet du service ferroviaire — de la qualité du service, des arrêts, des heures de fonctionnement et des horaires — cette consultation se fait en profondeur. Je crois que VIA entretient d'assez bonnes relations avec la population de la plupart des endroits qu'elle dessert. Je crois qu'il y a 450 endroits desservis. La consultation sera donc très importante pour nous. En plus de la population comme telle, nous allons consulter les sociétés de transport en commun et les autres exploitants susceptibles d'offrir des services complémentaires au service de train à grande vitesse.

**M. Colin Mayes:** Merci beaucoup.

**Le président:** Quelqu'un d'autre veut-il intervenir? Il reste deux minutes.

Mme Hoepfner.

**Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC):** Merci.

Je dois être honnête. Je suis déchirée sur toute cette question, car je vis en région. Une partie de ma circonscription est desservie par VIA. Toutefois, nous devons utiliser nos voitures la plupart du temps. Si nous devons prendre l'avion, nous devons nous rendre en ville avec une voiture.

Le train à grande vitesse fonctionne très bien en Europe. Voulons-nous adopter ce plan au Canada parce que nous voyons qu'il fonctionne en Europe et que l'idée est tellement bonne que nous devrions faire la même chose au Canada? Ou s'agit-il vraiment d'une bonne politique économique, car elle aiderait un grand nombre de Canadiens?

Voilà ce qui me tiraille actuellement. Je me demande si vous pouvez me dire... Le rapport de 1995 indique ceci: « [...] Le train à grande vitesse en lui-même n'a pas de conséquence importante sur la productivité et n'a aucun effet permanent sur le potentiel de croissance. » Je me demande simplement s'il s'agit d'un bon plan dans l'ensemble pour le Canada ou si c'est parce qu'il fonctionne en Europe qu'on se dit pourquoi ne pas l'avoir aussi?

**Mme Helena Borges:** Comme je l'ai dit plus tôt, vos problèmes sont les nôtres. Nous les étudions. J'ai dit qu'à la section 8, nous examinons les politiques qui existent dans d'autres pays et ici et tentons de déterminer s'il existe des justifications comparables pour un tel projet. Nous sommes conscients qu'étant donné la densité de notre population, nous n'aurons jamais un bilan de rentabilité aussi solide qu'en Europe, voire qu'au Japon, où la densité de la population est même plus forte.

Nous croyons qu'il est important d'examiner ces éléments. Un tel projet se justifie de plus en plus sur le plan environnemental. En effet, les pressions auxquelles nous sommes soumis aujourd'hui n'existaient pas il y a 15 ans. Nous n'avons jamais envisagé les possibilités économiques qu'un tel projet pourrait présenter, mais nous voulons le faire maintenant.

Cela fait donc partie de notre étude. Nous examinons la question et nous nous demandons s'il nous manque quelque chose ou s'il s'agit simplement d'une bonne idée qui nous plaît, mais qui est tellement coûteuse ou inabordable que les avantages ne justifient pas les coûts. Nous voulons examiner cela. Nous croyons qu'il est important de nous pencher sur tous ces éléments, essentiellement pour que nous puissions prendre des décisions éclairées.

**Le président:** M. Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mme Borges, lors de notre dernier échange, il y a environ une heure, j'ai dit que je voulais examiner les modifications qu'il faudrait peut-être apporter à la réglementation, surtout en ce qui a trait à la réglementation de Transports Canada. Je crois que vous avez mentionné ces modifications, mais je vais laisser tomber cette question pour en discuter peut-être de manière plus approfondie ultérieurement.

Je suis tenté — et j'espère que vous me pardonneriez si je me laisse tenter — de résoudre quelques-uns des problèmes qui se présentent, en partie parce que j'aimerais que vos réponses mettent fin à mon monologue intérieur. Donc, veuillez me pardonner. C'est la manière la plus efficace qui soit de présenter des arguments.

Sous le mandat de divers gouvernements fédéraux, Transports Canada a participé au développement du réseau de transport aérien. Des investissements considérables ont été consacrés à la construction d'aéroports afin de faciliter le transport aérien, que ce soit pour les marchandises ou pour les personnes. Nous avons effectué des investissements massifs. Nous avons confié aux autorités aéroportuaires locales la totalité des responsabilités qui étaient auparavant exercées par Transports Canada.

Par ailleurs, en parlant des voies ferrées ou du réseau routier, je crois que vous avez dit qu'il fallait maintenir les infrastructures routières à cause de la nature du pays. C'est un actif à préserver, quoi qu'il arrive. Je crois que vous avez dit cela en réponse à certaines observations, lorsqu'on cherchait à déterminer s'il s'agissait d'une décision stratégique ou d'une décision à prendre à l'échelle régionale. Quoi qu'il en soit, depuis cette étude réalisée en 1995, deux millions d'habitants de plus se sont installés entre Windsor et Québec, là où l'on situe généralement le corridor de l'éventuel train à grande vitesse. Environ 55 p. 100 de la population du Canada se trouve le long de ce corridor.

Sans nier que la population canadienne est éparpillée sur une énorme superficie — et personne ne me fera dire le contraire —, je me demande pourquoi on présente les faits d'une certaine manière. Est-ce pour nous aider à prendre une décision éclairée ou plutôt pour nous dissuader de prendre une certaine décision? Car, le long de ce corridor, la densité de la population rivalise avec celle de l'Europe et même du Japon.

Je crains que certains éléments que nous demandons à nos consultants de déterminer sortent vraiment des paramètres qui nous permettraient de prendre une décision. Lorsque j'entends quelques-uns de mes collègues se demander si nous n'allons pas réduire la capacité d'un mode de transport de passagers pour augmenter celle d'un autre mode de transport, je trouve que ça devient intéressant, et je me demande si vous pouvez répondre à cela.

La plupart des études qui montrent d'où provient cette capacité de transport de passagers... Je crois que c'est vous qui avez dit que les vols de courte distance ont connu diminution de 44 p. 100. Je suppose que cela s'est produit en Europe, essentiellement. Ce pourrait bien être vrai, mais uniquement dans le cas où un mode de transport à grande vitesse rivalise d'efficacité avec le transport aérien.

Par exemple, un vol Toronto-Ottawa ou Toronto-Montréal prend environ une heure ou une heure et quart. Si, avec un autre mode de transport à grande vitesse, le trajet ne dure pas plus d'une demi-heure de plus, les voyageurs sont susceptibles d'opter pour cet autre mode. En Europe, on élimine les vols de courte distance. On n'élimine rien d'autre. Un tel service n'aurait une incidence que sur des trajets comme Toronto-Ottawa, Toronto-Montréal, voire Québec-Montréal. Il n'aura assurément aucune conséquence sur le service qui est déjà éliminé entre Toronto et London et London et Windsor. Ce service n'existe tout simplement plus. Vous le savez. Depuis que je suis ici, nous réduisons ce service. Les compagnies aériennes ont fait tout ce qu'elles ont pu pour rationaliser ce service, ce qui signifie qu'il n'y a plus de vols.

Je me demande si nous avons réalisé une évaluation adéquate à cet égard, car comme je l'ai dit au début, qu'est-ce qui nous retient? Ce n'est pas que nous voulons imiter un autre pays. Les Espagnols ont observé l'exemple du Canada, puis se sont dit qu'ils ne voulaient pas faire ce que les Canadiens font. Ils ont donc consacré près de 600 milliards de dollars à une stratégie industrielle fondée sur un train à grande vitesse. L'Espagne compte une population comparable à la nôtre, mais sur un territoire de la superficie du Nouveau-

Brunswick. Pourquoi les Espagnols cherchent-ils à se rendre d'un point à un autre plus rapidement que Road Runner dans les dessins animés? Lui n'a pas besoin de faire le voyage.

• (1655)

Je me demande si nous ne sommes pas en train de fabriquer des épouvantails pour nous éviter de prendre une décision. Combien de temps nous faudra-t-il pour verser l'argent? Je reviens au financement de 1,8 milliard de dollars par année. En tenant compte de la part du gouvernement fédéral dans ce financement — et j'ignore de combien elle sera, mais soyons généreux et disons qu'elle représentera 50 p. 100 —, le ministère des Transports devrait demander au Cabinet la somme de 900 millions de dollars par année pour les dix prochaines années afin de réaliser un plan industriel.

**Mme Helena Borges:** Je ne peux répondre à la dernière partie de votre question, mais je crois qu'il est important pour nous, à titre de fonctionnaires qui formulent des recommandations et les mettent en oeuvre... Il y a trois gouvernements — les deux provinces travaillent main dans la main avec nous dans ce dossier — et les parties concernées. Comme vous le savez, monsieur Volpe, lorsqu'on entreprend des évaluations environnementales et qu'on prend des décisions, ceux qui sont perçus comme désavantagés voudront comprendre sur quels éléments s'appuient ces décisions. C'est important pour nous de disposer de cette information.

Comme vous l'avez dit, la population dans le corridor s'est accrue considérablement, mais en grande partie dans les deux conglomérats, à savoir la région du Grand Toronto et le Golden Horseshoe ainsi que la région de Montréal. Dans certaines agglomérations, même à des endroits comme Windsor, d'où je viens, la population a diminué, alors la population n'a pas augmenté partout le long du corridor. La population a augmenté dans certaines poches du corridor.

Nous devons disposer de cette information. Je crois qu'il est important pour nous de pouvoir réaliser une évaluation adéquate et de décrire dans la documentation les avantages et quelques-unes des conséquences éventuelles sur les autres modes de transport. Comme j'occupe un poste au ministère des Transports depuis un certain temps, je peux vous dire que, même quand il n'est question que d'un investissement dans VIA Rail, les gens des autres modes de transport s'y opposent, premièrement parce qu'on fait des dépenses d'immobilisations, ensuite parce qu'on verse des subventions de fonctionnement. Un réseau ferroviaire à grande vitesse ne nécessitera pas seulement des capitaux, mais probablement aussi des subventions de fonctionnement. La plupart des réseaux dans le monde sont subventionnés par le gouvernement, et nous prévoyons que celui-ci le sera aussi.

Il s'agit d'un investissement énorme pour les deux camps. On veut s'assurer qu'on dispose de l'information nécessaire et qu'on pourra justifier la décision qu'on recommandera de prendre en fin de compte, quelle qu'elle soit.

• (1700)

**Le président:** Monsieur Cannan.

**M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC):** Merci, monsieur le président. À titre de visiteur, j'apprécie l'occasion qui m'est donnée de poser quelques questions.

Mme Borges, je suis heureux de vous revoir.

J'ai eu, moi aussi, l'occasion de me rendre au Japon, et le train Shinkansen, le train superexpress, est une technologie phénoménale. Évidemment, la densité de la population à laquelle M. Volpe a fait allusion — le corridor, les données démographiques et le territoire géographique — est le facteur que nous étudions. J'ai grandi en Alberta, et le corridor Edmonton-Calgary a fait l'objet d'une étude, mais personne n'a présenté d'analyse de rentabilisation viable à ce jour, et ce, même si ce corridor est densément peuplé.

J'ai donc quelques questions. L'une de ces questions porte sur le nombre d'usagers du train par rapport à celui de tous les autres modes de transport ainsi que sur la vitesse de transport exigée par la société: nous devons nous rendre d'un endroit à un autre rapidement. Le nombre de passagers ferroviaires est-il en hausse?

**Mme Helena Borges:** Le nombre de passagers de VIA a augmenté au cours de la dernière année. J'ai oublié l'augmentation exacte, mais elle se rapproche de 1 p. 100. Comme vous vous le rappellerez, le réseau de VIA a connu une diminution considérable en 1990 et, depuis lors, VIA enregistre chaque année des améliorations légères, mais certaines.

Nous constatons une croissance importante de certains réseaux ferrés de banlieue un peu partout au pays, qu'il s'agisse de West Coast Express en Colombie-Britannique, de GO à Toronto ou de l'AMT à Montréal. Je crois que cela nous indique que les gens sont prêts à passer à ce mode de transport et qu'ils voyagent sur de plus longues distances à bord de ce mode de transport. La plupart des services de train de banlieue parcourent des distances assez longues, et non de courtes distances. Et les gens semblent être plus disposés à prendre le train de banlieue.

Je suppose que nous voulons voir si cette tendance pourrait s'appliquer au service de train à grande vitesse et si ce service pourrait être fourni avec une vitesse de déplacement qui lui permettrait de rivaliser avec le transport aérien pour ce qui est de la durée des trajets. Je crois, comme bon nombre de gens le constatent, qu'il est beaucoup plus pratique de voyager par train. Comme vous le savez, nous n'avons pas à nous entasser les uns contre les autres comme à bord d'un avion ni à nous enregistrer le plus tôt possible avant le décollage. Les gens sont peut-être plus disposés à prendre le train qu'il y a 10 ou 15 ans.

**M. Ron Cannan:** Évidemment, c'est pour cette raison que les compagnies aériennes qui occupent un créneau comme WestJet — ou Porter, surtout à Toronto — ont, même cette semaine, attendu un certain temps sur la piste à Toronto. Parfois, il serait possible de faire un aller-retour du centre-ville d'Ottawa à Toronto durant ce temps d'attente.

La question complémentaire que je me pose donc, alors que nous examinons cette étude — et quelques intervenants ont parlé de ce sujet — consiste à savoir si, dans le modèle de fonctionnement issu de cette étude, les consultants examineront d'autres options telles qu'un PPP?

**Mme Helena Borges:** Assurément, ils le feront. En fait, nous leur avons demandé d'examiner cette option.

Nous croyons qu'il s'agit d'une occasion à saisir pour deux raisons: premièrement, on pourrait attirer d'autres investissements dans un tel service; deuxièmement, on pourrait servir de modèle de partage des risques et des possibilités avec le secteur privé. Nous voulons donc assurément envisager un PPP.

On a examiné cette option dans le cadre de l'étude réalisée entre 1992 et 1995. À cette époque, les PPP n'étaient pas très connus, mais on y a maintenant recours partout au pays et dans le monde entier. Nous croyons qu'il pourrait y avoir des possibilités à exploiter.

● (1705)

**M. Ron Cannan:** J'ai une dernière question concernant l'analyse coûts-avantages qui, je le sais, doit comprendre une analyse environnementale. Va-t-on examiner l'hypothèse selon laquelle on prendrait les milliards de dollars qui sont investis dans le train à grande vitesse et on les investirait dans d'autres modes de transport et dans des technologies vertes, qui évoluent à un rythme accéléré, ce qui nous a amené où nous en sommes aujourd'hui, avec les technologies dont nous disposons. Par exemple, envisagera-t-on d'investir dans la production d'une batterie au lithium pour les voitures et de créer d'autres modes de transport? L'étude comparera-t-elle, du point de vue économique, le projet de train à grande vitesse à des investissements dans d'autres technologies écologiques?

**Mme Helena Borges:** Nous examinons les effets sur l'environnement du train à grande vitesse par rapport à... Par exemple, comme nous le savons tous, l'automobile est devenue très efficace. Les émissions qu'elle émet aujourd'hui diffèrent beaucoup d'il y a 15 ans.

C'est un problème dès que nous nous penchons sur le transport ferroviaire des passagers. Le train est très écologique s'il transporte un grand nombre de passagers. En effet, il est plus vert que les autres modes de transport, mais seulement dans la mesure où il transporte des passagers. Nous devons garder à l'esprit le type d'énergie qui serait utilisé pour ce service. Si c'est de l'électricité, l'énergie existe-t-elle? L'avons-nous? Quelles seraient les conséquences des émissions d'un train fonctionnant à l'électricité par rapport aux émissions des automobiles, si nous continuons à les utiliser, et par rapport aux émissions des avions, si nous en utilisons encore plus, ou même par rapport aux émissions des autobus? Ces éléments font partie intégrante d'une analyse coûts-avantages qui tient compte des répercussions sur l'environnement.

Il faut également tenir compte de l'environnement physique car, selon l'itinéraire, l'emplacement du service pourrait également avoir des conséquences sur l'environnement physique.

**M. Ron Cannan:** Nous pourrions avoir besoin d'un train alimenté à l'énergie solaire. Merci.

**Le président:** Cela conclut les tours de table, mais je crois que je vais autoriser quelques questions individuelles. M. Dhaliwal commencera, puis nous ferons à mesure la liste de ceux qui veulent poser une question.

Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci, monsieur le président.

Mme Borges, en parcourant l'analyse coûts-avantages que vous avez réalisée, je constate que vous tenez pour acquis un taux d'escompte de 8 p. 100. Avec une variation de 1 p. 100, il y a pas mal de changement. Vous pouvez changer beaucoup le scénario si vous descendez à 7 p. 100 ou si vous montez à 10 p. 100.

Quel taux d'escompte prévoyez-vous en vous fiant au marché d'aujourd'hui, et de quelle façon influera-t-il sur l'analyse coûts-avantages que nous avons en main?

**Mme Helena Borges:** Cette analyse faisait partie de l'étude précédente. Nous allons la refaire au complet.

À ce stade, nous n'avons pas encore discuté avec les consultants des taux d'escompte à utiliser. En général, les taux correspondent à la moyenne des taux qu'utilisent les provinces et du taux qu'utilise le gouvernement fédéral. Le Conseil du Trésor utilise un certain taux d'escompte, mais chaque province utilise en général un taux différent. Nous allons probablement essayer de déterminer quel serait le taux d'escompte du marché sur un horizon d'une trentaine d'années, soit la durée de vie utile du projet, puis nous allons tenter de le normaliser avec ce que les Conseils du Trésor des trois gouvernements imposeraient.

**M. Sukh Dhaliwal:** Jugez-vous que le taux est supérieur ou inférieur à 8 p. 100 maintenant?

**Mme Helena Borges:** Je ne veux pas émettre d'hypothèse à ce stade. Nous attendrons pour voir.

**M. Sukh Dhaliwal:** D'accord, merci.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Madame Borges, l'appel d'offres, pour lequel le gouvernement du Canada a payé un des trois millions de dollars, est daté du 14 août 2008. Depuis cette date, les Américains ont quand même lancé une opération. Croyez-vous qu'il serait bon qu'on demande que l'on tienne compte de la politique américaine?

Je ne connais pas le résultat de notre étude. Je ne sais pas si on recommandera des aménagements aux gares de Montréal, etc. Il y aura peut-être, un jour, un lien avec les Américains. Il y aurait peut-être lieu de prévoir cela. Il se peut que le consultant nous dise qu'il est trop tôt pour le faire. Ne croyez-vous pas que ce pourrait être intéressant, quitte à ce qu'on envoie une demande également à Québec et à l'Ontario indiquant que le comité se préoccupe de ce qui se passe chez nos voisins et souhaite que ce soit pris en compte?

**Mme Helena Borges:** Nous avons déjà inclus ça dans la section 8, où on dit, dans la version française: « Examen des politiques de transport dans les autres pays ayant un THV ». Les Américains sont un exemple pour nous, ils sont les plus proches. Nous voulons examiner cela, et je pense que l'étude va être complétée d'ici janvier, peut-être février.

En ce qui concerne le programme américain, selon le calendrier, l'invitation aux premières rondes de propositions n'est pas prolongée jusqu'à plus tard cette année. Elle concerne les projets déjà prêts à mettre en place. La deuxième ronde, à propos des corridors pour trains à grande vitesse, ne se déroulera peut-être pas avant l'année prochaine. On ne connaît pas la date. Elle n'est pas incluse dans le rapport. Je pense cependant qu'on aura le temps d'examiner ça et de voir s'il y a des impacts sur le résultat de notre étude. Notre étude va se situer à un niveau, dirons-nous, plus élevé. Il s'agit de faire des recommandations ou de voir ce qu'on doit faire. Doit-on ou non aller de l'avant? Je pense qu'on pourra tenir compte de toutes ces considérations quand on prendra la décision quant à ce qu'il faut faire et quelle pourrait être la prochaine étape.

• (1710)

**M. Mario Laframboise:** À l'article 8, vous dites: « [...] dans les autres pays ayant un THV ». Les Américains n'en ont pas encore.

**Mme Helena Borges:** Pas encore, mais c'est...

**M. Mario Laframboise:** C'est complètement...

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Je trouve que certains points intéressants ont été soulevés. Je comprends très bien le point de M. Cannan, à savoir que ce mode de transport est en concurrence avec d'autres.

Lorsqu'il s'agit d'une étude portant sur une nouvelle autoroute — et j'ai participé à de telles études —, on évalue le coût de l'autoroute pour l'utilisateur ou les économies qu'il peut réaliser. Une telle évaluation fait-elle partie de votre étude? Le temps que les gens gagnent entre-t-il en ligne de compte?

**Mme Helena Borges:** Les conséquences environnementales et sociales constituent l'une des économies que nous pouvons réaliser en effectuant une analyse coûts-avantages avec des dimensions sociales et environnementales.

**M. Dennis Bevington:** Et cela n'a pas été fait la dernière fois?

**Mme Helena Borges:** Cela a été fait, mais il y a 15 ans. Les préoccupations d'aujourd'hui ne sont pas les mêmes. Nous voulons maintenant réaliser une analyse plus approfondie. Notre ministère, Transports Canada, a mené une étude durant les dernières années en collaboration avec les gouvernements provinciaux et les différentes entreprises privées de transport. Il s'agit d'une comptabilisation du coût complet des divers modes de transport sur l'environnement, la société et l'économie. En un sens, c'est assez révolutionnaire, car aucun pays ne l'a encore fait. C'est très difficile à faire. Vous constaterez que nous mentionnons cette initiative dans le mandat. Nous prenons certains principes et certaines mesures mis au point dans le cadre de cette initiative et les utilisons dans les évaluations que nous réalisons dans l'étude actuelle.

**M. Dennis Bevington:** Merci.

**Le président:** M. Brown.

**Mme Lois Brown:** J'ai une observation à faire. Ce rapport a été élaboré en 1995 et n'a jamais eu de suite. Je trouve cela très intéressant.

Dans un rapport de l'Association canadienne du transport urbain qui a été transmis à mon bureau, on parle de véhicules de transport en commun, de commodités à l'intention des clients, de logiciels et de systèmes. Quelles technologies dont nous disposons aujourd'hui pourraient être incluses dans cette étude pour améliorer le projet? Je pense aux signaux ou aux nouveaux modèles de wagons maintenant offerts. Existe-t-il un nouveau type d'acier qui serait utile pour le transport ferroviaire? Pourriez-vous aborder ce sujet?

**Mme Helena Borges:** Je crois que l'évaluation des technologies portera sur cela. Il existe tellement de systèmes aujourd'hui, contrairement à il y a 10 ou 15 ans. Le train à grande vitesse n'est pas si vieux, en réalité. Il existe depuis une quarantaine d'années, et au début, il devait probablement y avoir un seul type de système. Maintenant, en Europe, chaque pays utilise son propre système de train à grande vitesse. En fait, il se peut que dans certains pays, plus d'un type de système soit utilisé.

• (1715)

**M. Kevin Lawless:** La chose intéressante, c'est que tous les constructeurs offrent maintenant des gammes complètes de technologies, tandis qu'ils n'offraient qu'un seul système auparavant. Il y a toujours eu un débat à savoir quelle compagnie est préférable, mais maintenant ce n'est plus un problème. En outre, les constructeurs sont beaucoup plus en mesure de personnaliser ces machines.

**Mme Lois Brown:** Donc, vous dites que les alliages d'acier pourraient être utilisés avec un certain type de wagons?

**Mme Helena Borges:** Exactement. Même les voies ferrées et les systèmes de signalisation ont grandement évolué sur le plan technologique, et ils continuent d'évoluer. En fait, l'ancienne administration des États-Unis a pris la décision d'exiger un contrôle positif du trafic ferroviaire sur les voies ferrées empruntées à la fois par des trains de marchandises et des trains de passagers. Ce sera passablement révolutionnaire. Nous n'avons rien de tel actuellement, mais ces systèmes sont utilisés en Europe. Cela permettra d'optimiser l'infrastructure partagée et d'éliminer beaucoup de sources d'inquiétude sur le plan sécuritaire. Si vous allez de l'avant à cet égard, vous voudrez vous assurer d'avoir les meilleurs systèmes, qu'il s'agisse des voies ferrées, des wagons ou des locomotives.

**Mme Lois Brown:** Mais est-ce que cela permettra de créer de l'emploi au Canada? Nous avons déjà plusieurs de ces technologies.

**Mme Helena Borges:** Nous l'espérons. Bombardier est un chef de file mondial. Cela pourrait être une occasion d'affaires pour cette entreprise. Il y a aussi Alstom au Canada, ainsi que Siemens. Des changements de cet ordre créent vraiment des possibilités à exploiter pour ces entreprises.

**Le président:** Monsieur Kennedy.

**M. Gerard Kennedy:** Je comprends que les questions plus précises seront examinées dans le cadre des études, et ce projet en est là depuis un bout de temps, pourtant il semble que la plupart des facteurs en considération, la plupart des éléments qui pourraient changer, sont favorables considérant la situation ici. Auparavant, il y a avait beaucoup de scénarios fructueux — pour certaines parties du projet, du moins. La chance qu'on avait de profiter du taux d'escompte est passée. Selon vous, quels sont les éléments défavorables dans les changements envisagés? Il y a tellement de choses à considérer, comme les conséquences pour les autres moyens de transport. Par exemple, je présume que les sociétés aériennes sont fragiles financièrement, ces temps-ci. Une décision sur ce projet aura des répercussions. Y a-t-il d'autres conséquences anticipées par le ministère des Transports?

J'aimerais aussi en savoir un peu plus sur votre ministère et sur votre rôle dans ce projet. Vous en occupez-vous depuis un certain temps? Par exemple, je présume qu'il y a une série de questions stratégiques en jeu dont votre ministère serait normalement le premier en charge. Je crois comprendre que vous allez participer à cette étude, si c'est comme dans le cas précédent. Il semble qu'on en soit rendu à l'étape des demandes de proposition. Le ministère a-t-il d'autres documents, d'autres politiques, qu'il fournit? Y a-t-il une question de capacité du ministère en cause? Je voudrais que vous me donniez votre avis sur les points qui seront probablement examinés, et sur les avantages et peut-être sur certains des inconvénients. Combien a été prévu pour cette étude? Comment le ministre et le reste d'entre nous seront-ils conseillés à partir des résultats de l'étude?

**Mme Helena Borges:** Concernant les inconvénients, on peut envisager la réaction de certains des autres modes de transports, étant donné les conséquences pour eux et pour leur viabilité. Qu'est que cela suppose pour eux, pour leur avenir? Comme pour tout autre projet d'infrastructure, nous sous-estimons souvent la réaction des gens qui sont touchés.

La plupart des gens peuvent dire que c'est fantastique, mais il y en aura aussi qui s'opposeront à ce que des trains passent dans leur cour ou empruntent leur corridor. Il ne faut pas sous-estimer ces conséquences pour les collectivités. Cela fait partie du processus d'évaluation environnementale qu'il faudra réaliser. Nous devons demeurer conscients de tout cela. De nos jours, bien des gens

profitent d'un très bon service de VIA Rail, et d'autres aimeraient y avoir accès également. Toutefois, il faudra choisir de faire passer la voie quelque part, et certaines personnes qui le souhaiteraient ne se trouveront pas sur son passage. Ces gens aussi pourraient réagir négativement.

• (1720)

**M. Gerard Kennedy:** J'espérais obtenir des éléments de base concernant la viabilité du projet. Je sais que, pour bien des détails, nous devons attendre d'avoir l'information à jour, mais j'espère qu'il y a des points fondamentaux qui sont déjà établis dans les grandes lignes. Je me le demande. Vous pourriez peut-être me répondre rapidement sur la question de la capacité.

**Mme Helena Borges:** Il n'y a rien qui nous semble impossible pour le moment.

Sur la question de la capacité, j'ai une équipe, et M. Lawless en est l'un des membres. Il y en a d'autres qui consacrent une très grande partie de leur temps à ce projet, travaillant avec les provinces de l'Ontario et du Québec, qui ont aussi du personnel dédié à ce dossier et chargé d'encadrer ou guider les consultants. Nous avons aussi accès à d'autres ressources au sein du ministère, des personnes spécialisées dans divers domaines, par exemple dans les autres modes de transport, ou notre service d'analyse économique, qui a établi la totalité des coûts, ou encore notre service des affaires environnementales.

J'y participe également. Je suis membre du comité directeur. Le sous-ministre adjoint l'est aussi. Par ailleurs, des membres du comité qui sont spécialisés dans les aspects techniques participent à toutes les étapes du projet. Donc, je pense que nous avons la capacité interne d'assumer ce projet.

**M. Gerard Kennedy:** Êtes-vous nouvelle relativement à ce projet, où est-ce une charge permanente au sein du ministère?

**Mme Helena Borges:** Je m'occupe des dossiers relatifs au chemin de fer depuis 2001.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Tout à l'heure, vous m'avez dit que VIA Rail est en train de réaliser un concept de train à plus grande vitesse et de procéder à l'élargissement des rails à certains endroits, etc. Donc, VIA Rail se dirige tranquillement vers un train à plus grande vitesse.

**Mme Helena Borges:** C'est le cas, en ce moment, dans quelques portions du corridor, oui. Je ne sais pas ce qu'il en est en ce qui concerne le futur, parce que les fonds reçus par VIA Rail cette année sont sûrement étalés sur deux ou trois ans. Cela va permettre d'apporter des améliorations, mais pas dans tous les corridors. En ce moment, on ne sait pas ce qui se passera.

**M. Mario Laframboise:** Votre ministère a-t-il déjà fait des plans? Avez-vous fait des plans ou VIA Rail vous soumet-il ses plans?

**Mme Helena Borges:** C'est VIA Rail qui le fait.

**M. Mario Laframboise:** Donc, vous n'avez pas de planification. Vous attendez que VIA Rail vous soumette des demandes?

**Mme Helena Borges:** Non, nous travaillons ensemble. Ce n'est pas VIA Rail mais le ministère qui prend la responsabilité de ce projet. Ce que nous faisons avec le transporteur, c'est de discuter comment on peut améliorer le système de VIA Rail et offrir des services plus rapides et plus sécuritaires. Voilà ce à quoi nous travaillons ensemble. Nous visons à améliorer le système présentement en place.

**M. Mario Laframboise:** Vous procédez en fonction de l'argent disponible ou vous faites des demandes.

**Mme Helena Borges:** Oui, le ministère et VIA Rail font les demandes au gouvernement.

**M. Mario Laframboise:** Vous avez sûrement un autre projet sur la table. Est-ce que c'est le cas?

**Mme Helena Borges:** En ce moment, nous commençons à mettre en oeuvre le plan que VIA Rail et le ministère ont approuvé en 2007, à l'aide des fonds additionnels que le gouvernement a accordés cette année. Cela prendra trois ou quatre ans.

**M. Mario Laframboise:** D'accord.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

M. Dhaliwal pourra poser la dernière question.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci, monsieur le président.

Pour revenir au corridor Pacific Northwest, que soutient M. Obama, voici comment je vois les choses. J'ai beaucoup voyagé en Asie et en Europe de l'Est. Là où il y a des trains à grande vitesse, on a vu le tourisme se développer et cela apporte beaucoup de possibilités d'affaires dans les petites collectivités. Dans le cas de Vancouver, nous n'avons même pas donné suite à l'engagement de M. Obama pour le petit secteur qui nous appartient entre Vancouver et la frontière. C'est pourtant quelque chose qui aurait un effet très favorable sur le tourisme.

Que pensez-vous de ce corridor? Croyez-vous qu'il aura un effet positif sur le tourisme si nous réalisons ce projet?

**Mme Helena Borges:** Je pense que, dans l'ensemble, les trains pour passagers font beaucoup pour le tourisme au Canada. Je peux parler de VIA aujourd'hui. Cette société offre du service d'un océan à l'autre. Une partie importante des passagers est composée de touristes qui arrivent au Canada par la côte Ouest ou la côte Est et se rendent à l'autre bout du Canada, par exemple pour visiter la Nouvelle-Écosse ou même des endroits comme l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a aussi des gens qui prennent le train pour aller à d'autres endroits où VIA ne se rend pas. Ils prennent l'autobus ou un autre moyen de transport pour faire la portion qui reste.

Je pense que le train est un mode de transport attrayant pour les touristes. C'est un moyen de voir le pays. VIA a des produits conçus pour attirer les touristes, et beaucoup de visiteurs venant d'Europe ou d'Asie ont l'habitude de voyager par train. C'est donc pour eux une possibilité concrète et faisable. Dans certains cas, c'est probablement moins cher que de voyager par avion. Et ils en voient davantage, parce qu'ils voyagent au niveau du sol, et non dans les airs. Ainsi, on voit vraiment les régions qu'on traverse.

Alors oui, le chemin de fer a généralement un effet positif sur le tourisme.

• (1725)

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Jean, vous aviez une question.

**M. Brian Jean:** Je n'ai pas eu la chance de poser de question, et je n'en ai pas à poser, mais je me demandais si le ministère avait de l'information. Les témoins du ministère ont mentionné que l'étude précédente révélait que le projet représentait 18 milliards de dollars sur une période de 10 ans, mais qu'il existait par ailleurs de la nouvelle technologie. Je me demandais quelle serait l'augmentation du coût — s'il y en a une — par kilomètre ou par tronçon. Je

voudrais en savoir plus sur cette nouvelle technologie, ainsi que sur la hausse du coût, s'il y en a une.

Je me demande aussi qu'est-ce que c'est au juste que cette technologie. Vous avez parlé de trois différents modes de transport. Nous avons besoin de ces renseignements par écrit, si vous le voulez bien.

Enfin, j'aimerais savoir si vous avez plus d'information sur le coût du chemin de fer dans les secteurs congestionnés du centre-ville. Cela m'intéresse, parce que j'ai toujours quatre heures d'attente à Toronto. Par contre, il n'y a pas d'attente sur l'autoroute 401, par exemple. De toute évidence, le train à grande vitesse est important, mais je serais curieux d'en savoir plus sur le coût du chemin de fer dans les grands centres urbains.

Vous pourriez nous donner des chiffres approximatifs afin que nous puissions avoir un point de comparaison, décrire les nouvelles technologies et préciser quels seraient les coûts. Il faut que ce soit remis au greffier, mais si vous voulez plus de détails, je me ferai un plaisir de vous présenter mes questions par écrit.

**Mme Helena Borges:** Comme je l'ai dit, une partie de l'étude porte sur les différentes options possibles sur le plan technologique. Nous ne savons pas encore qu'est-ce que les consultants vont nous proposer. Nous leur avons demandé, dans le cadre de leur mandat, de garder à l'esprit le milieu canadien, le nombre de voyageurs possibles et les distances. Ils nous feront des recommandations. Un coût représentatif sera annexé à leurs recommandations. Ce seront probablement des prix établis au cours du marché actuel. Les données concernant le chemin de fer et les structures qui seront nécessaires pour assurer le service seront aussi présentées.

**M. Brian Jean:** C'est exactement ce que je veux savoir.

Y a-t-il des données disponibles aujourd'hui auprès de sociétés comme Bombardier, concernant les coûts approximatifs?

**Mme Helena Borges:** Ces sociétés pourraient vous fournir ces données, mais ce n'est pas quelque chose comme un produit prêt à emporter. Tout est fait sur demande, selon les critères fournis. Elles pourraient probablement vous donner une idée du prix moyen d'un wagon ou d'un système qu'elles vendent en Europe. Elles pourront probablement...

**M. Brian Jean:** Si le ministère a de l'information particulière sur ces points, juste des données générales, j'apprécierais de l'obtenir.

**Mme Helena Borges:** D'accord, nous verrons ce que nous pouvons vous fournir.

**Le président:** Là-dessus, je remercie nos invités.

Pour la gouverne du comité, je précise que le jeudi 14 mai, nous recevrons des témoins de Grande Vitesse Canada et de l'Association des chemins de fer du Canada. Ensuite, après l'intersession, le 26 mai, à la première réunion, Bombardier et le Conseil des aéroports du Canada viendront nous rencontrer.

Voilà. Je veux m'assurer que tous les membres du comité savent qu'ils sont invités à prendre le repas du midi, demain, avec le nouveau président de l'Administration portuaire de Vancouver.

**M. Dennis Bevington:** Demain ou jeudi?

**Le président:** C'est jeudi. Pardon, désolé.

Si vous prévoyez y assister, j'apprécierais que vous le fassiez savoir à mon bureau, afin que nous puissions prévoir le nombre de convives.

Là-dessus, la séance est levée.

---







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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**