



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 022 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 2 juin 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 2 juin 2009

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bon après-midi à tous. Bienvenue à la séance n° 22 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le sujet à l'ordre du jour est l'étude sur le train à grande vitesse au Canada.

Aujourd'hui, nous accueillons M. Jim Facette, président et chef de la direction du Conseil des aéroports du Canada. De la Ville de Kingston, nous recevons le maire Harvey Rosen, qui est accompagné de M. Jeff Garrah, chef de la direction. Nous recevons également M. Michael McSweeney, vice-président du Secteur fabrication, de l'Association canadienne du ciment. Bienvenue à tous.

Jim, je sais que vous n'avez pas beaucoup de temps. Voulez-vous commencer?

M. Jim Facette (président et chef de la direction, Conseil des aéroports du Canada): Monsieur le président, merci beaucoup.

Je remercie les membres du comité pour leur indulgence. J'ai une obligation familiale à laquelle je ne peux me soustraire.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un grand plaisir pour nous d'être ici aujourd'hui.

Nous faisons partie d'une association qui représente les aéroports du Canada. Nous comptons 45 membres qui accueillent 75 p. 100 des passagers au Canada. De plus, 100 p. 100 des cargos qui viennent du Canada passent par nos aéroports membres.

[Traduction]

La possibilité que nous ayons un train à grande vitesse au Canada fait l'objet de discussions continues depuis de nombreuses années. Les partisans de ce projet s'appuient sur ce qui existe en Europe et au Japon, et ils demandent instamment un investissement public considérable et l'intervention du gouvernement dans notre système de transport, ce qui, pour eux, constituerait une sorte de nirvana environnemental pour le Canada. Les responsables des aéroports du Canada s'inquiètent de la direction que prend le débat.

Les responsables des aéroports canadiens croient qu'il y a peut-être une place pour le train à grande vitesse au Canada. Toutefois, il sera difficile pour nous d'appuyer une démarche qui ne tient pas compte de l'importance de notre secteur de l'aviation ou qui met en péril la prospérité de notre industrie. Tout comme vous, nous attendons avec impatience les conclusions de l'étude de Transports Canada, qui sera rendue publique au début de 2010. J'espère que nous y trouverons quelques réponses à nos nombreuses questions.

Le Canada est un pays à faible densité démographique dont la population se trouve principalement le long de la vaste frontière canado-américaine. Compte tenu du nombre d'habitants, notre économie repose considérablement sur le commerce international

et le tourisme étranger. Par conséquent, en tant que pays, nous dépendons beaucoup de l'aviation. Je ne peux insister sur ce point davantage. Sans l'aviation, la prospérité du Canada serait compromise.

Dans la plupart des discussions à propos du train à grande vitesse, on propose un investissement important du secteur public, si besoin est. Cela englobe la création de partenariats public privé. Une injection de fonds dans le transport ferroviaire ferait partie d'un cadre financier pour l'aviation au Canada qui est déjà vertement critiqué partout dans le monde parce qu'il accable notre secteur de taxes élevées.

Pour les aéroports, la taxe la plus importante est le loyer de 300 millions de dollars que nos membres doivent payer chaque année. Or, les aéroports doivent assumer les coûts liés à l'amélioration de leur infrastructure et ont investi plus de 9,5 milliards de dollars dans l'infrastructure aéroportuaire depuis 1992.

Ces investissements ne sont pas payés par les contribuables, mais plutôt par l'entremise des frais d'améliorations aéroportuaires que les utilisateurs paient directement. Si un investissement public dans le train à grande vitesse est inévitable, le gouvernement pourrait peut-être envisager d'éliminer le loyer des aéroports, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et d'autres frais liés à l'aviation.

Si l'on ne modifie pas la structure du secteur de l'aviation, un investissement public dans le train à grande vitesse porterait un double coup dur à notre industrie, qui emploie plus de 200 000 Canadiens. Compte tenu du fait que les aéroports assument déjà les coûts associés à l'amélioration de l'infrastructure et qu'ils croulent sous le poids du loyer et d'autres taxes, il est clair que le fait d'avoir à faire concurrence à un service ferroviaire à grande vitesse amélioré et subventionné serait défavorable pour le secteur de l'aviation du Canada et ses travailleurs.

Les aéroports et les transporteurs aériens sont en concurrence avec le train. Nous le reconnaissons. Le versement d'autres subventions fédérales ou provinciales pour appuyer le développement des services ferroviaires à grande vitesse aurait pour effet de créer des conditions inégales favorisant les exploitants ferroviaires au détriment des transporteurs aériens et des aéroports canadiens, qui doivent s'autofinancer.

Cela dit, nous tenons à souligner la nature très intégrée du transport aérien. La mise en service d'un train à grande vitesse risque d'avoir des conséquences importantes pour les réseaux aériens complexes du Canada. Par exemple, dans le cas des services court-courrier à destination d'un aéroport-pivot comme Toronto, Montréal ou Vancouver, seule une partie des passagers sont de la région. Un grand nombre de passagers se rendent à une deuxième et même à une troisième destination au Canada et peut-être à l'étranger.

L'intégration des modes de transport et leur connectivité doivent faire l'objet d'un examen plus approfondi. La viabilité du réseau aérien canadien repose sur la capacité des voyageurs d'obtenir facilement une correspondance dans un aéroport canadien vers leur destination finale. Le trafic en correspondance constitue un élément déterminant dans la décision d'un transporteur aérien d'assurer un service sur un itinéraire en particulier ou même de desservir une collectivité.

L'Europe comprend cela dans une certaine mesure. Ses réseaux ferroviaires et aériens sont très intégrés. Si le Canada se trompe, nous risquons de perdre tous nos passagers. Il ne faut pas oublier qu'un voyageur qui se rend d'Ottawa à Tokyo peut tout aussi bien choisir de passer par Détroit ou Seattle que de choisir une ville-porte canadienne.

Par ailleurs, le défi que comporte ce projet réside dans le fait que le gouvernement se trouve dans une position où il doit choisir des gagnants et des perdants. Par exemple, le développement du train à grande vitesse en Alberta est axé sur des régions et des économies qui s'effondrent; c'est donc dire que les gouvernements devront aussi choisir des collectivités ou des régions gagnantes et perdantes. Un service de train à grande vitesse qui dessert seulement l'aéroport de Calgary et ne fait aucun arrêt dans les autres grands aéroports de l'Alberta détournerait et consoliderait essentiellement le trafic aérien dans un seul aéroport au détriment des autres aéroports de la province.

● (1540)

On a beaucoup fait pour faire de l'environnement la raison d'être du train à grande vitesse au Canada. Cependant, le train à grande vitesse n'est pas nécessairement toujours une solution écologique. Compte tenu des distances qu'il faut parcourir pour traverser une grande partie du Canada, le train pourrait être une solution moins responsable sur le plan environnemental que l'avion. Même pour ce qui est des corridors de courte distance dans lesquels le train est susceptible de représenter une amélioration du point de vue de l'environnement, le fait d'amener les voyageurs aériens à prendre le train aurait peu d'incidence dans l'ensemble sur l'environnement. L'aviation est responsable de 3 p. 100 seulement des émissions produites dans le monde entier.

Avant de conclure, je vais vous donner quelques chiffres. Les aéroports du Canada accueillent quelque 100 millions de passagers par année sans subvention gouvernementale, et ils assurent environ 200 000 emplois à l'échelle du pays. Dans le cadre de votre étude sur la mise en service d'un train à grande vitesse au Canada, nous vous demandons de tenir compte de ces chiffres. Partout dans le monde, il y a de nombreux exemples de trains à grande vitesse bien intégrés dans un système de transport national grâce à une stratégie nationale sur les transports soigneusement réfléchie. Le train de voyageurs peut constituer un élément précis de la chaîne des transports, mais la réussite n'est possible que si le développement se fait de façon juste et équitable. Si le train à grande vitesse est mis en service aux frais de la population tandis que l'aviation continue de subir une ponction fiscale, s'il est mis en service sans égard à l'incidence qu'il risque d'avoir sur l'aviation ou s'il est mis en service en tant que mode de transport parallèle qui n'est pas intégré à l'aviation, alors la mise en service d'un train à grande vitesse ne conviendrait pas à notre pays.

Les membres du Conseil des aéroports du Canada ne s'opposent pas à l'étude de votre comité sur le train à grande vitesse. C'est un projet qui mérite d'être étudié, mais on devrait l'envisager dans le cadre d'une stratégie nationale sur les transports qui s'impose depuis longtemps et qui tiendrait compte de notre système de transport national dans son ensemble.

Nous nous réjouissons à la perspective de pouvoir participer à cette discussion dans l'avenir.

Monsieur le président, merci beaucoup pour la chance que vous nous avez donnée.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Rosen, voulez-vous prendre la parole?

M. Harvey Rosen (maire, Ville de Kingston): Certainement, merci.

Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité permanent, au nom de la ville de Kingston, je suis heureux d'avoir l'occasion de venir vous parler du projet de train à grande vitesse, qui un jour reliera les principales villes du sud de l'Ontario et du Québec.

Kingston occupe une place importante dans l'histoire de notre pays. De 1841 à 1844, Kingston a été la première capitale du Haut et du Bas-Canada. Aujourd'hui, la ville continue d'être un centre régional important tant pour la culture, le commerce et l'éducation que pour les services gouvernementaux pour plus de 350 000 habitants dans le sud-est de l'Ontario. Kingston est la collectivité choisie par trois établissements d'enseignement postsecondaire: l'Université Queen, le Collège St. Lawrence et le Collège militaire royal du Canada. Le ministère de la Défense nationale y offre aussi de nombreux programmes de formation. D'ailleurs, la base militaire des Forces armées canadiennes de Kingston est l'un des principaux employeurs de Kingston, et elle est la base la plus importante du ministère. Kingston compte aussi plusieurs bureaux du secteur public, qui représentent différents ministères des gouvernements provincial et fédéral, y compris des bureaux et des établissements du Service correctionnel du Canada.

Kingston est aussi le siège de plusieurs entreprises du secteur privé, comme Novelis, Invista, DuPont et Bombardier, des industries novatrices qui renforcent notre économie locale et qui emploient un grand nombre de personnes un peu partout dans la région. Les personnes travaillant dans les secteurs public et privé de notre région utilisent régulièrement le train.

De récentes statistiques démontrent que la gare VIA Rail de Kingston est la quatrième gare la plus fréquentée en Ontario et la cinquième au Canada. Ces chiffres prouvent que la demande à l'égard des services ferroviaires est considérable, surtout que Kingston est la 25^e agglomération urbaine la plus importante du Canada.

Le service ferroviaire est essentiel à Kingston non seulement compte tenu des besoins de sa main-d'oeuvre active, mais aussi de sa situation géographique. Située sur la rive nord du lac Ontario, près de l'embouchure du fleuve St-Laurent, le long de l'autoroute 401, elle est à moins de deux heures de voiture d'Ottawa et à un peu plus de deux heures de Toronto et de Montréal. La situation géographique de Kingston fait d'elle un important pivot ferroviaire du sud-est de l'Ontario desservant les municipalités qui l'entourent.

De nombreux résidents, hommes et femmes d'affaires, militaires et fonctionnaires provinciaux ainsi qu'un grand nombre de touristes préfèrent utiliser le train pour se rendre d'une ville à l'autre, en raison du prix abordable des billets et de l'efficacité d'un service responsable du point de vue écologique, préférable à l'usage de l'automobile. Le projet de création d'un service de train à grande vitesse est enthousiasmant et, à notre avis, il relève d'une nécessité de mieux servir les villes du corridor de Québec à Windsor, y compris Ottawa. Il est essentiel que Kingston soit prise en considération comme point d'arrêt sur cette ligne ferroviaire.

Un projet d'infrastructure de cette envergure requiert une planification à long terme, au-delà de l'année en cours ou même des 20 ou 50 prochaines années. Compte tenu de l'augmentation prévue de la population dans les décennies à venir et du fait que ce processus nous amène ailleurs que dans les grands centres métropolitains comme Toronto, Montréal et Ottawa vers les collectivités situées le long de la 401, y compris Kingston, il est important que le futur service ferroviaire soit en mesure de répondre aux besoins des entreprises et des collectivités. Les projections concernant la croissance de la région incluent une croissance en importance de la ville de Kingston.

Kingston compte plus de 20 lieux historiques nationaux et plus de 600 immeubles historiques et, comme beaucoup le savent, le canal Rideau et les fortifications de Kingston ont été désignés sites mondiaux de l'UNESCO.

L'importance historique de Kingston sur le plan de l'éducation à l'échelle régionale et nationale, ainsi que sa situation géographique et son importance ferroviaire, qui font de sa gare la cinquième la plus fréquentée, témoignent de la nécessité d'inclure la ville dans ce projet de train à grande vitesse reliant les grands centres du Québec et de l'Ontario. Kingston est un centre important qui doit être inclus dans un projet de train à grande vitesse afin de mieux servir la population canadienne.

• (1545)

Monsieur le président, la collectivité de Kingston reconnaît que beaucoup d'énergie et de temps de recherche ont été consacrés ces dernières décennies à l'étude et à la mise en oeuvre éventuelle d'un train à grande vitesse reliant les centres urbains du Québec et de l'Ontario. Ceci étant dit, la collectivité de Kingston presse le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de confirmer qu'il fera passer le parcours d'un futur train à grande vitesse par la ville de Kingston.

La Ville de Kingston a pris connaissance du rapport de la SNCF et envisage de se joindre, sous réserve de certaines conditions, au groupe de villes l'appuyant. Il est impératif que la ligne de train à grande vitesse proposée devant relier Ottawa à Toronto se rende aussi à Kingston ou près de la ville. Pour le moment, la ligne passe à travers une vaste région rurale et de nature sauvage dans l'est de l'Ontario et passe complètement à côté des centres urbains du sud-est de l'Ontario, de la frontière entre le Québec et l'Ontario jusqu'à Toronto. Nous comprenons que pour optimiser l'efficacité d'une ligne de train à grande vitesse, nous devons avoir un nombre d'arrêts minimal. Mais l'ajout d'un arrêt important à Kingston, ou près de la ville, éviterait l'exclusion de toute notre région, comme il est prévu dans le rapport actuel de la SNCF.

Un arrêt de 15 minutes au nord de Kingston constituerait un compromis de bon aloi et encouragerait la ville à élargir son réseau de transport en commun et à investir dans celui-ci, afin de permettre l'accès à une station de train à grande vitesse, y compris un service de liaison avec la station actuelle de VIA.

La Ville de Kingston sait également qu'une étude conjointe des gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec est actuellement en cours. Nous sommes grandement intéressés par les résultats de celle-ci.

J'encourage le gouvernement à examiner toutes les options. Par exemple, Bombardier recommande que le tracé suive l'autoroute 401, puis finalement l'autoroute 407 à travers la région du Grand Toronto. Ce modèle permettrait de desservir la région la plus peuplée du Canada.

Ne serait-il pas plus prudent que le gouvernement ait pour objectif de transporter le plus grand nombre possible de personnes dans un corridor appartenant déjà aux gouvernements provinciaux? Ce corridor serait facilement accessible pour la construction, ce qui permettrait d'éviter des lacs, des rivières et des marais situés plus au nord et d'acquérir les terrains contigus.

Ça fait plus de 25 ans qu'une ligne à grande vitesse fait l'objet de discussions intermittentes, sans grand résultat. La Ville de Kingston est encouragée par le renouveau de l'étude du projet pour plusieurs raisons. La construction d'une ligne à grande vitesse créera de nombreux emplois au Québec et en Ontario, aidera à réduire les émissions de gaz à effet de serre et diminuera les dépenses d'infrastructure liées à nos routes principales.

La municipalité est prête à collaborer pour s'assurer que l'infrastructure et les services locaux sont en place afin d'appuyer tout plan futur qui viserait à inclure Kingston dans le projet.

Un célèbre Kingstonien a déjà dit qu'il voulait implorer la Chambre de ne pas laisser passer cette occasion. Elle pourrait ne jamais se représenter. Il a précisé que si nous ne saisissons pas cette occasion, que si nous n'étions pas à la hauteur de la situation, celle-ci ne se représenterait peut-être jamais, et que nous pourrions regretter amèrement de ne pas avoir su saisir cette occasion rêvée. L'homme qui a prononcé ces mots était Sir John A. Macdonald. Notre premier premier ministre voulait que l'on saisisse l'occasion de bâtir un Canada meilleur. Aujourd'hui, la ville natale de Sir John A. Macdonald, Kingston, veut pouvoir profiter de cette « occasion rêvée ».

Merci, monsieur le président.

• (1550)

Le président: Merci beaucoup.

Michael.

M. Michael McSweeney (vice-président, Affaires industrielles, Association canadienne du ciment): Merci, monsieur le président et chers collègues.

Je m'appelle Michael McSweeney et je suis vice-président de l'Association canadienne du ciment.

Permettez-moi d'abord de vous remercier de me donner l'occasion de commenter le projet de train rapide au Canada.

En guise d'introduction à mes commentaires, dont vous avez copie, j'aimerais vous présenter l'industrie du ciment et le rôle essentiel qu'elle joue dans le plan de relance économique. Puis, je dirai un mot sur les propriétés du ciment et du béton qui favorisent la durabilité et j'aborderai l'importance des concepts de l'analyse du cycle de vie et du coût total pour le propriétaire en tant qu'outils de planification importants pour un train rapide au Canada.

L'Association canadienne du ciment représente l'industrie du ciment, partout au Canada. Nos membres comprennent huit groupes cimentiers, qui exploitent des cimenteries dans cinq provinces. Il s'agit de: Lafarge Amérique du Nord, Holcim (Canada), Essroc Italcementi, Federal White, Ciment Québec, CalPortland, St. Marys Cement et LehighHanson Canada. Ces groupes cimentiers sont parmi les plus grandes cimenteries multinationales, et elles font toutes des affaires au Canada.

En plus de produire au-delà de 98 p. 100 du ciment fabriqué au Canada, nos compagnies membres sont intégrées verticalement aux industries canadiennes du béton, des granulats et de la construction.

Je vous rappelle, comme je le fais toujours depuis que le ministre de l'Environnement d'une province m'a demandé quelle était la différence entre du ciment et du béton, que le ciment est une fine poudre grise qui forme le béton lorsqu'on la mélange à du gravier, du sable et de l'eau. Le ciment est un produit intermédiaire qui entre dans la fabrication du matériau de construction le plus durable et le plus répandu au Canada, ou plutôt dans le monde: le béton.

Après l'eau, le béton est le deuxième matériau de construction le plus utilisé. Le béton constitue en fait l'assise de toutes nos infrastructures: si l'on regarde autour de soi, on constate que tout ce qui nous entoure repose sur du béton. Si vous allez à la salle de bain et que vous actionnez la chasse d'eau, c'est finalement par une conduite en béton que les eaux usées seront évacuées. L'édifice dans lequel nous nous trouvons a été fabriqué avec du béton, tout comme les routes, les trottoirs et les pistes des aéroports.

Dès l'instant où l'on prend conscience de la portée de notre industrie et de la place qu'occupe le béton dans la construction, on comprend que cette industrie constitue un appui essentiel pour le gouvernement, dans ses efforts pour renouveler les infrastructures du Canada. Le plan de stimulation économique du gouvernement fédéral et son engagement à faire des investissements exceptionnels dans les infrastructures du Canada sont en fait une occasion sans précédent d'engager des dépenses extraordinaires, mais il faut agir avec circonspection.

La possibilité qui s'offre à nous aujourd'hui est d'établir sur de nouvelles bases un réseau d'infrastructures durable, sûr et éconergétique — système de transport y compris — qui contribuera à améliorer la position concurrentielle du Canada. Il sera essentiel de mettre l'accent sur la durabilité pour garantir que les investissements seront faits avec clairvoyance et qu'ils procureront aux Canadiens un programme d'infrastructure durable.

Par ailleurs — et je sais que cette question n'est pas du ressort du comité —, le ciment et le béton peuvent contribuer activement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le ministre de l'Environnement serait certainement ravi de constater que d'autres ministères font leur juste part en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre au pays. Si je puis me permettre, j'ajouterais à ce que M. Facette a dit que, s'il est vrai que l'industrie du transport aérien produit seulement 3 p. 100 des gaz à effet de serre, elle produit ces 3 p. 100 tout là-haut, de sorte que ces émissions se diffusent tout autour du globe.

Notre industrie joue un rôle de premier plan dans la construction d'infrastructures durables, d'infrastructures qui doivent résister à l'épreuve du temps. Utilisé depuis des milliers d'années, le ciment — qui a servi à la construction des anciennes pyramides — est doté de multiples propriétés écologiques. En plus d'être durable, éconergétique et écoefficace, c'est un produit local qui contribue à minimiser l'effet d'îlot thermique urbain et à réduire le bilan carbone. Le béton

offre des solutions novatrices dans le domaine de la construction en plus de posséder un grand potentiel architectural.

Pensons aux importants projets de construction axés sur le béton exécutés partout au Canada: le Pont de la Confédération, qui relie l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick; la splendeur architecturale du Musée canadien des civilisations qui se trouve de l'autre côté de la rivière, à Gatineau; le complexe domiciliaire Dockside Green de Victoria, récemment reconnu par l'initiative sur le climat mondial de la Clinton Foundation comme l'un des projets de croissance urbaine les plus réussis à l'échelle du globe. Avant que ne débute la construction de ce complexe, une zone contaminée au plomb a été restaurée par un processus de solidification et de stabilisation à base de ciment. Le béton est la pierre angulaire de ce complexe domiciliaire.

Par ailleurs, je peux vous assurer que le béton offre également des solutions novatrices pour la construction d'un réseau de train à grande vitesse, ce qui est la question qui nous préoccupe aujourd'hui. Nos entreprises membres ont la capacité de faire bénéficier le Canada de leur expérience de multinationales, acquise lors de la construction de réseaux de train à grande vitesse partout dans le monde.

Il y a en ce moment un engouement mondial, qui continue à prendre de l'ampleur, pour une technologie de construction appelée voie sur dalle de béton, technologie qui a été conçue pour les trains à grande vitesse. En peu de mots, il s'agit d'une autoroute en béton pour les trains. À l'exemple des autoroutes de béton — qui sont plus durables et plus sûres, qui sont économiques et qui permettent de réduire l'éclairage de 22 p. 100 —, nos réseaux ferroviaires devraient, eux aussi, être faits de béton.

La voie sur dalle de béton est idéale pour le train à grande vitesse, mais également pour le transport de marchandises lourdes et d'autres marchandises. En fait, la voie sur dalle de béton est en passe de supplanter les structures traditionnelles constituées de traverses et de ballasts, qui sont en usage depuis des siècles. Les données recueillies partout dans le monde par les gouvernements et l'industrie, de même que les examens approfondis qu'ils ont réalisés, démontrent que la voie sur dalle de béton présente de nombreux avantages pour le réseau à grande vitesse.

● (1555)

De ces nombreux avantages, j'en ai retenu quelques-uns. Premièrement, grâce aux voies sur dalle de béton, les déraillements sont moins fréquents puisque le tracé et la pente de la voie sont mieux soutenus. Deuxièmement, la voie sur dalle de béton assure une plus grande stabilité et une meilleure isolation électrique. Enfin, les coûts d'entretien sont moindres, et — je suis certain que vous n'y verrez pas d'objection — un entretien moins fréquent se traduit par des interruptions de service également moins fréquentes.

L'exemple du Japon illustre bien pourquoi cette technologie suscite tant d'engouement. En effet, ce sont les coûts d'entretien très élevés du train japonais superexpress, le « Shinkansen », qui sont à l'origine des études sur la voie sur dalle de béton menées sur une période de plus de 30 ans qu'a réalisées l'Institut de recherches techniques des chemins de fer japonais. Avec pour résultats qu'aujourd'hui, au Japon, toutes les nouvelles lignes du réseau à grande vitesse sont construites sur dalle de béton.

En Europe, où l'on s'est engagé à intégrer les réseaux de chemin de fer nationaux, l'Allemagne et la France projettent d'adopter la voie sur dalle de béton pour leurs trains rapides. Et c'est encore la voie sur dalle de béton qui a été choisie par le Chemin de fer de Long Island, l'Eurotunnel et aussi par le Chemin de fer Canadien Pacifique à Rogers Pass en Colombie-Britannique.

Les recherches faites à l'échelle mondiale démontrent qu'il faut que de 5 à 12 ans pour récupérer la prime initiale d'environ 30 p. 100 que nécessite la voie sur dalle de béton. Ce genre de coûts initiaux met en évidence la nécessité d'inclure l'analyse du coût du cycle de vie et d'adopter la perspective du « coût total de possession » dans l'évaluation des coûts de construction, de constructibilité, d'entretien et d'exploitation d'un réseau de train rapide.

Lorsque c'est l'argent des contribuables qui est en cause, les contrats ne devraient jamais être octroyés systématiquement au soumissionnaire qui a proposé le prix le plus bas. Cette façon de faire ne convient tout simplement pas. On devrait toujours construire les choses comme il faut dès le départ. L'évaluation du cycle de vie et le concept de « coût total de possession » font partie intégrante de l'analyse coûts-bénéfices, non seulement du point de vue économique, mais aussi du point de vue environnemental.

En terminant, mes collègues et moi avons suivi avec attention et intérêt les délibérations du comité. Nous avons été heureux d'apprendre que Transports Canada travaille avec les gouvernements de l'Ontario et du Québec pour mettre à jour les études de faisabilité sur le train à grande vitesse au Canada. Toutefois, pour s'assurer que les études et les investissements dans les infrastructures d'un train à grande vitesse procurent aux Canadiens le plus d'avantages possibles et une valeur à long terme, nous devons aller au-delà des seuls coûts initiaux. Nous devons adopter une vision à long terme, et non pas à court terme, et opter pour des solutions durables et soutenables en matière d'infrastructures.

Voilà ce que j'avais à dire, monsieur le président, mesdames et messieurs membres du comité. Ce fut un plaisir de vous rencontrer aujourd'hui. Quand vous serez prêts, je répondrai à vos questions du mieux que je le pourrai.

Merci.

● (1600)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous remercie d'être venus comparaître aujourd'hui et de nous avoir fait part de votre point de vue quant à l'orientation actuelle de l'étude et à l'orientation qui devrait prévaloir.

Je crois que je vais commencer par interroger M. Facette, car il doit partir sous peu.

Monsieur Facette, je ne crois pas vous avoir entendu dire que votre association soit contre l'idée d'un train à grande vitesse; vous avez utilisé quelques mots clés qui laissent croire qu'elle songe plutôt à un réseau de transport multimodal intégré offrant diverses possibilités de correspondance qui assureraient bien entendu le transport des voyageurs aériens. Vous avez également mentionné que notre pays a besoin depuis longtemps d'une stratégie en matière de transport. Je crois que vous avez dit que cette stratégie s'imposait depuis longtemps.

Cela dit, vous avez souligné deux autres éléments: d'une part, que votre association a fait des investissements sur une période de

10 ans, ce qui représente environ 900 millions de dollars par an, et d'autre part, que vous souhaitez maintenir votre productivité ou votre rentabilité. Je comprends cela.

Je vais vous poser une question au sujet de l'un de vos membres, la GTAA. À l'heure actuelle, elle a deux très grandes aéro-gares, dont l'une, l'aéro-gare 3, est sous-utilisée, je crois. Elle a été construite il y a 20 ans environ, selon les besoins de l'époque. J'aimerais savoir si votre association a réfléchi à l'idée du maire Rosen de convertir cette aéro-gare en une gare de train à grande vitesse, qui pourrait être intégrée et assurer une liaison à proximité.

M. Jim Facette: En tant qu'association industrielle, nous avons réfléchi à la possibilité de liaison avec d'autres modes de transport. Monsieur Volpe, vous avez évoqué une possibilité qu'on exploite peut-être déjà dans une des installations de nos membres. C'est envisageable.

Les administrations aéroportuaires envisagent systématiquement d'utiliser les infrastructures en place dans les aéroports, que ce soient dans la région du Grand Toronto, à Edmonton, à Winnipeg ou dans une autre ville. Si j'ai bien compris, vous parlez du regard que les administrations aéroportuaires canadiennes portent sur leurs installations et de la façon dont elles pourraient y intégrer d'autres modes de transport.

Nous en avons deux excellents exemples au Canada — trois en fait. La ville de Vancouver a injecté des fonds de ses poches pour l'aménagement de rails au centre-ville. La Canada Line sera inaugurée cette année, en août ou en septembre si je me rappelle bien — en fait, ce pourrait être plus tôt. L'administration aéroportuaire a investi plus de 200 millions de dollars, je crois, pour l'aménagement des rails qui se trouvent sur la propriété de l'aéroport; elle est donc propriétaire des infrastructures qui se situent sur sa propriété. La Canada Line transportera directement les voyageurs de l'aéroport au centre-ville de Vancouver.

Il y a deux autres aéroports au Canada. Winnipeg a adopté un projet entourant son port intérieur qui vise à combiner différents modes de transport — voies ferrées, rails en place pour le transport des marchandises ou grandes routes. Notre ministre a annoncé la mise en oeuvre d'un vaste projet de construction d'une autoroute dans la région de Winnipeg dans le cadre du projet entourant le port. De plus, à Edmonton, on projette de construire le Port Alberta.

Les administrations aéroportuaires cherchent constamment des façons d'intégrer d'autres modes de transport. Votre exemple, monsieur, concernant l'aéro-gare 3 à Toronto est une option envisageable. Je crois comprendre qu'un représentant comparaitra devant vous jeudi. Ce serait une bonne question à lui poser si vous souhaitez obtenir des détails.

● (1605)

L'hon. Joseph Volpe: Mais ce qui importe, c'est que vous songez à un système entièrement intégré. Là n'est pas le problème.

Monsieur McSweeney, je crois que le comité tenait à vous inviter, vous et votre industrie, entre autres pour avoir une idée de toutes les personnes qui prennent part à la construction du train à grande vitesse. Dans votre introduction, vous vouliez aborder certains facteurs liés aux coûts. Est-ce que votre association ou l'un de ses membres a véritablement évalué le coût du ciment, du béton et des autres matériaux dont aura besoin le constructeur pour fabriquer les rails?

M. Michael McSweeney: Oui. Comme je l'ai dit plus tôt, il faut prévoir une prime d'environ 30 p. 100, mais la durée de vie est de 40 à 50 ans et il faut entre 5 et 12 ans pour la récupérer. C'est selon.

L'hon. Joseph Volpe: À quoi la prime de 30 p. 100 s'applique-t-elle?

M. Michael McSweeney: Pour les matériaux en usage aujourd'hui, il faut prévoir une prime de 30 p. 100 par rapport au coût des matériaux de construction traditionnels utilisés dans les traverses et le ballast.

L'hon. Joseph Volpe: À combien s'élèveraient les coûts par kilomètre?

M. Michael McSweeney: Je n'ai pas fait ce calcul, mais je serais heureux de vous fournir les chiffres.

L'hon. Joseph Volpe: Pourriez-vous nous donner une estimation, pour que nous ayons une idée des chiffres?

M. Michael McSweeney: Non, je suis désolé, je ne peux pas. Mais je vous les fournirai volontiers, disons, la semaine prochaine.

L'hon. Joseph Volpe: Pourriez-vous les faire parvenir au président?

M. Michael McSweeney: D'accord, je les ferai parvenir au président. Pas de problème.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le maire, je suis conscient qu'il est difficile de traiter en sept minutes d'un sujet sur lequel il y a trois opinions divergentes.

Le président: Vous avez une minute.

L'hon. Joseph Volpe: Oh, j'ai une minute. Désolé.

Un représentant d'une autre ville est venu nous parler des avantages du train à grande vitesse. Nous ne savions pas si vous alliez être pour ou contre cette idée. Mais il semble que votre position soit assez équilibrée. Vous êtes en faveur du train à grande vitesse, mais son trajet doit passer par Kingston ou tout près. Selon moi, la ville semble vouloir planifier son expansion à court ou à moyen terme jusqu'à l'emplacement de la gare de train, qui pourrait être à 15 minutes du centre-ville de Kingston.

Vous nous avez donné un aperçu de l'importance d'une gare dans la ville de Kingston; pourriez-vous m'expliquer brièvement ce que la ville pourrait vouloir faire de cet emplacement? Je viens tout juste de demander à M. Facette ce qu'il pensait de la conversion de l'aérogare 3 en gare. Qu'en pensez-vous?

M. Harvey Rosen: L'emplacement devrait être au nord de l'autoroute 401; Rutledge Road est située à 20 kilomètres au nord de l'autoroute 401, tout juste au nord du lac Loughborough. Tout ce qui se trouve dans ce rayon de 20 kilomètres se situe à 15 minutes ou moins du centre urbain de Kingston. À ce stade-ci, l'emplacement ne fait évidemment pas partie des perspectives de croissance à long terme du nord de la ville. La ville s'étend à l'ouest et à l'est, mais pas vraiment au nord. Mais il ne fait aucun doute que le réseau municipal de transports en commun assurerait la liaison avec une gare de train à grande vitesse qui se trouverait à cette distance. Il y aurait un service de navette à partir de la gare VIA existante, qui serait le point de liaison de la région qui desservirait la gare de train à grande vitesse. Je crois qu'il serait avantageux pour l'industrie du transport aérien que le train s'arrête à l'aéroport Pearson et que cette partie de la population soit desservie par l'aéroport.

L'hon. Joseph Volpe: Il serait avantageux d'assurer la liaison avec le train à grande vitesse. Les autorités locales en matière de transports en commun, si on peut les appeler ainsi, seraient disposées à assurer la liaison avec ce type de système sans demander au gouvernement fédéral de payer la facture.

M. Harvey Rosen: À ce stade-ci, aucun projet n'est prévu; mais Bombardier est bien établi dans notre ville, de sorte qu'une

correspondance par train léger sur rail depuis le centre-ville de Kingston n'est peut-être pas impossible à long terme.

• (1610)

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre avec vous, monsieur le maire. Dans votre énoncé, vous nous dites que la Ville de Kingston a pris connaissance du rapport de la SNCF et envisage de se joindre, sous certaines conditions, au groupe de villes qui l'appuient. Quelles sont ces conditions?

[Traduction]

M. Harvey Rosen: J'ai dit que la ville de Kingston se joindrait au groupe de villes qui appuient le rapport de la SNCF. J'ai en effet discuté de cette possibilité avec le maire de la ville de Québec, Régis Labeaume. Le rapport en est à sa première version. Le rapport ne prévoit pas d'arrêt dans la ville de Kingston et le trajet proposé ne passe même pas près d'elle. Le maire Labeaume a indiqué qu'on examinerait la question du raccord de la ville de Kingston au trajet si la ville se joignait au groupe et payait une partie des coûts entourant l'étude. J'aimerais qu'on s'engage à faire plus qu'un simple examen.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Facette, si je comprends bien, le Conseil des aéroports du Canada est favorable au projet, mais à certaines conditions. Les conditions sont qu'on enlève les loyers des aéroports, les FAA, ou frais d'amélioration aéroportuaire, et probablement les frais que vous payez à NAV Canada. Si on éliminait tous ces frais, vous seriez prêts à envisager ça. Faut-il ajouter d'autres conditions?

M. Jim Facette: Il est peut-être un peu difficile de dire que nous sommes favorables à un projet comme celui dont on parle aujourd'hui, parce que plusieurs questions n'ont pas été posées ou demeurent sans réponse.

Si on investit l'argent du public dans un système de train à grande vitesse, c'est peut-être l'occasion d'éliminer certains de nos frais. Notre secteur est le seul à faire des versements au gouvernement fédéral. Cet argent va directement à Transports Canada. Si on ajoutait de l'argent du public dans ce secteur, ce serait peut-être une occasion pour nous. C'est tout ce que nous disons.

M. Mario Laframboise: Est-ce la première fois que vous comparez devant un comité pour discuter du train à grande vitesse, ou avez-vous déjà fait valoir vos positions?

M. Jim Facette: C'est la première fois.

M. Mario Laframboise: D'accord.

Certains de vos membres ou les compagnies aériennes compareraient-ils également?

M. Jim Facette: Nos membres sont les compagnies aéroportuaires. Ce sont les aéroports de Montréal, de Québec, de Toronto, etc. Nos membres ne sont pas les compagnies aériennes.

M. Mario Laframboise: Vous facturez évidemment des frais aux compagnies aériennes.

M. Jim Facette: Oui.

M. Mario Laframboise: Vous facturez aux usagers des frais d'amélioration aéroportuaire, mais aussi aux compagnies aériennes, pour couvrir la différence des frais.

M. Jim Facette: Oui.

M. Mario Laframboise: Inévitablement, votre objectif est, si vous économisez des sous, de baisser les frais des compagnies aériennes. C'est ça?

M. Jim Facette: C'est normal, oui.

M. Mario Laframboise: C'est afin d'augmenter le nombre de passagers.

M. Jim Facette: Oui.

M. Mario Laframboise: Avez-vous analysé la situation dans d'autres pays? Avez-vous déjà examiné ce qui se passe ailleurs dans le monde?

M. Jim Facette: On ne fait que commencer. On n'a pas encore fait d'étude complète.

M. Mario Laframboise: Monsieur McSweeney, je peux constater que l'autoroute 40, à Montréal, a été refaite en ciment, en bonne partie. On sait que c'est une expérience; le ciment est censé être plus résistant et durer plus longtemps.

Certains de nos témoins nous ont dit que la crainte par rapport aux rails découle de notre climat, particulièrement en ce qui a trait au froid. Le ciment va-t-il réagir aussi bien par temps froid? Cela a-t-il déjà été analysé ailleurs? Au Japon, la température n'est pas la même qu'ici. Le ciment a-t-il été testé au grand froid, ou n'y a-t-il aucun problème de ce côté?

• (1615)

[Traduction]

M. Michael McSweeney: Nous avons tous déjà roulé sur l'autoroute 40 ou sur l'autoroute Ville-Marie; nous savons ce qu'est l'asphalte, n'est-ce pas? Je peux vous dire que la voie de l'avenir réside dans les autoroutes de béton. Par exemple, à Toronto, l'autoroute 407 est entièrement faite de béton. L'autoroute Queen Elizabeth est entièrement faite de béton et est recouverte d'un revêtement en asphalte. On utilise le béton parce qu'il a une durée de vie de 40 à 50 ans. Les nids-de-poule qu'on voit sur les routes en asphalte ne se forment pas sur les routes de béton. Le béton réfléchit beaucoup la lumière et permet ainsi de réduire le nombre de lampadaires de 22 p. 100, ce qui entraîne une économie d'électricité. Les camions qui roulent sur des routes de béton consomment de 3 à 7 p. 100 moins de carburant.

Au moment où le baril de pétrole coûtait entre 20 et 25 \$, l'asphalte était très bon marché. Maintenant que le baril de pétrole coûte entre 60 et 150 \$, le prix des autoroutes de béton est presque compétitif — mieux vaut faire les choses comme il faut dès le départ. La construction des autoroutes de béton coûte légèrement plus cher qu'en asphalte, mais le béton s'adapte à notre climat. Le Conseil consultatif du transport, qui collabore avec tous les ministres des Transports de l'ensemble du pays, et le ministre des Transports du gouvernement fédéral envisage sérieusement cette option. Au Québec seulement, les gouvernements provincial et fédéral investiront 66 milliards de dollars pour la rénovation de ponts et d'autoroutes. Je sais que notre industrie fera valoir que c'est une option rentable. Si on tient seulement compte d'une période de cinq à sept ans, l'asphalte l'emporte, mais s'il s'agit d'une période de 35 à 50 ans, le béton, qui est beaucoup plus durable, est plus avantageux à bien des égards. Après tout, l'asphalte est un produit pétrochimique

dérivé d'un combustible fossile. Nous devrions songer à exploiter des ressources qui ne sont pas des combustibles fossiles.

[Français]

M. Mario Laframboise: En ce qui concerne l'étude que les provinces de l'Ontario et du Québec et le gouvernement fédéral sont en train de mettre à jour, vous semblez nous dire, dans votre document, que vous n'avez pas été consultés au sujet du tracé. Au Québec, on s'entend sur le tracé.

Vous voulez que Kingston soit inclus dans le tracé. Je vous appuie, monsieur le maire: Kingston devrait faire partie du tracé. Mais n'y a-t-il pas eu de discussions en Ontario pour établir le tracé définitif? Y a-t-il un tracé définitif?

[Traduction]

M. Harvey Rosen: Pas à ce que je sache. Je sais qu'il y a eu un rapport. Je ne sais pas s'il a été élaboré par ce comité, mais le gouvernement fédéral a étudié il y a quelques années, je crois que c'était dans les années 1990, un tracé direct. Je ne sais pas s'il a fait l'objet d'une proposition. Il allait directement d'Ottawa à Toronto. Le tracé aurait passé par Kingston, à quelque part aux environs de Sharbot Lake, soit à environ 80 kilomètres au nord de Kingston. On tient à s'assurer qu'il ne s'agit pas du tracé préconisé. Comme je l'ai mentionné, les coûts de ce tracé sont considérablement plus élevés. L'évaluation environnementale freinera la construction de ce tracé pendant une période de temps beaucoup plus longue.

De plus, là où il y a une emprise détenue actuellement par la province — Ottawa pourrait non seulement utiliser l'autoroute 401, mais également les autoroutes 417 et 416 comme emprise pour les voies de raccordement du train à grande vitesse —, il semble judicieux de rester au sud, là où le climat de construction est plus favorable.

• (1620)

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Monsieur Facette, je n'ai pas entendu votre présentation, mais je suis intéressé par la question de l'amortissement différé des dépenses des aéroports si nous optons pour un autre moyen de transport dans ce corridor. Vous dites avoir connu une expansion considérable au cours des 10 ou 15 dernières années depuis la réalisation de la dernière étude portant sur un service ferroviaire rapide. Quelle était la valeur du système, non seulement du remplacement, mais également de l'expansion du système?

M. Jim Facette: Depuis 1992, les aéroports canadiens ont investi 9,5 milliards de dollars dans l'ensemble du Canada.

M. Dennis Bevington: Et quelle portion de ce montant serait consacrée à ce corridor?

M. Jim Facette: Toronto en a reçu la plus grande portion. Environ 6,2 ou 6,3 milliards de dollars seraient sans doute consacrés au corridor reliant la ville de Québec, à Montréal et à Toronto.

Il y a toujours une expansion. La ville de Québec vient de connaître une expansion et a construit une nouvelle aérogare. Montréal a des plans d'expansion en cours.

M. Dennis Bevington: Prévoyez-vous une augmentation du trafic aérien ainsi qu'une expansion continue de ces aérogares dans l'avenir?

M. Jim Facette: Les meilleures projections que nous ayons à l'heure actuelle en 2009 prévoient qu'il faudra attendre vers 2011 pour que les déplacements au Canada reviennent au niveau où ils étaient avant que la récession ne frappe — et elle a frappé fort. On observe une croissance continue. Aujourd'hui, la manière de gérer et d'exploiter les aéroports est tout à fait différente de celle utilisée par le passé. Les gestionnaires de ces aéroports regardent toujours vers l'avant, car Sa Majesté leur a confié le mandat de croître, et de croître au même rythme que les collectivités.

Alors oui, on s'attend à une croissance. Elle dépend des attentes en matière de croissance de chaque aéroport.

M. Dennis Bevington: Oui. Donc, si on examine la possibilité que 40 p. de vos clients emprunteront un train à grande vitesse dans ce corridor, il est fort probable que vous ne continuerez pas à examiner un scénario de croissance. Vous devrez vous adapter à cette situation et vous réaliserez des économies en capital considérables dans les années à venir quand on pense à l'argent que vous auriez dépensé dans les aéroports pour soutenir la croissance.

M. Jim Facette: Comme je n'ai pas fait la comparaison entre les investissements dans un train à grande vitesse et les investissements nécessaires à l'expansion actuelle des aéroports, il est difficile de trancher.

M. Dennis Bevington: La dernière étude ne donne aucune valeur à la réduction des dépenses en capital dans un autre domaine de transport. J'essaie de trouver une équivalence afin que nous comprenions bien les conséquences de l'abandon du train à grande vitesse dans cette région.

M. Jim Facette: Tout comme nous. Nous partageons votre recherche de cette connaissance.

M. Dennis Bevington: D'accord. Il est à espérer que nous puissions continuer.

Il y a une autre question que j'aimerais vous poser. Vous comprenez sans doute très bien la nature du transport aérien. La majorité des émissions de gaz à effet de serre sont produites par des transporteurs aériens régionaux. Est-ce exact? La différence entre les transporteurs aériens internationaux et régionaux est plutôt marquée si je me fie aux chiffres que j'ai vus.

M. Jim Facette: Lorsqu'on regarde l'apport de l'aviation aux émissions de gaz à effet de serre, on constate qu'il provient en grande partie des transporteurs, de leurs avions, et que ces émissions se font en partie à partir du sol, mais surtout des airs. C'est seulement un très petit pourcentage des émissions qui proviennent des activités au sol, effectuées dans les installations aéroportuaires.

M. Dennis Bevington: Non, j'essayais de connaître la différence entre le transport international ou à grande échelle et le transport régional, parce que je ne crois pas que nous allons remplacer les déplacements aériens au pays par le train à grande vitesse. Ça se fera uniquement dans les corridors, de sorte que la réduction du trafic dans les aéroports touchera les transporteurs régionaux qui mènent des activités dans le corridor.

Quel pourcentage des activités est réalisé par les transporteurs régionaux dans votre corridor?

• (1625)

M. Jim Facette: En ce moment, si ma mémoire ne me fait pas défaut, si on regarde le cas d'Air Canada, je crois qu'Air Canada Jazz, qui fournit les services de transport régional pour la société, occupe environ 55 p. 100 du marché régional. Je ne me souviens pas de la situation de WestJet, il est donc possible que le transport

régional entre la ville de Québec et de Toronto ou la ville de Québec et de Halifax soit aussi touché — ailleurs, je n'en sais rien.

Je crois que ce qui est important d'examiner n'est pas le point de départ et la destination d'un itinéraire, mais plutôt comment l'itinéraire en question s'insère dans un contexte plus large. Si l'on prend le cas d'un passager qui part de Québec pour se rendre à Toronto en train à grande vitesse... Examinons cette situation pendant un instant — et ça pourrait être l'inverse, un trajet vers Québec. Si vous allez à Toronto, vous voudrez vous assurer que le train à grande vitesse s'intègre dans un vaste plan, peut-être pour prendre l'avion dans la région du Grand Toronto ou ailleurs. Il ne s'agit pas uniquement de relier un point de départ et une destination; il faut que cela s'intègre dans un tout cohérent. C'est pourquoi nous estimons que pour le moment il est difficile pour nous de prendre position pour ou contre cette idée. Nous ne sommes pas contre pour le moment, mais nous avons besoin de plus d'information et nous vous demanderons d'examiner cette question, comme M. Volpe l'a souligné, dans un contexte plus vaste.

Nous comprenons que vous n'avez pas beaucoup de réponses vous non plus.

Le président: Monsieur Mayes.

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

En tant que député de la Colombie-Britannique, j'aime bien l'avion. Je n'aimerais pas avoir à me déplacer d'un bout à l'autre du pays toutes les deux fins de semaine, en parcourant 3 300 milles en train à grande vitesse.

Un des témoins a mentionné au comité que la densité de la population dans le corridor entre Montréal et Toronto était égale ou plus grande que celle dans les corridors où circulent des trains à grande vitesse en Europe. Êtes-vous au courant de ça, monsieur Facette?

M. Jim Facette: Non, je ne le suis pas.

M. Colin Mayes: Monsieur le président, j'aimerais que cette information nous soit confirmée, simplement pour que nous soyons au courant. Nous avons entendu deux histoires différentes et j'aimerais savoir si cette affirmation est vraie.

L'hon. Joseph Volpe: Il a seulement dit qu'il n'était pas au courant parce qu'il ne m'a pas entendu parler de cette situation.

M. Colin Mayes: Ah, d'accord.

J'aimerais connaître le nombre de personnes qui prendraient le train à grande vitesse, pour faire la navette plutôt que pour voyager, ceux qui prenaient l'avion pour se déplacer d'une destination à une autre. Ça serait une statistique intéressante à avoir, pour qu'on sache si ces personnes utiliseraient le train à grande vitesse pour se rendre au travail ou aller magasiner à Toronto à une distance de 100 ou 200 kilomètres.

M. Jim Facette: Ça le serait.

Je crois que beaucoup de déplacements aériens au Canada continuent de se faire à l'intérieur des frontières. On a constaté, évidemment en raison de l'économie, une baisse significative des déplacements transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis, et les déplacements à l'étranger ont diminué dans de nombreuses parties du pays. Alors oui, une grande partie des vols sont intérieurs et la situation se maintiendra pendant un certain temps encore, mais j'aimerais vous prévenir de ne pas trop regarder les chiffres. La récession actuelle, je crois, a montré ce qui peut arriver aux prévisions, il faut donc être prudents.

M. Colin Mayes: Merci.

Dans la mesure où les transporteurs aériens tentent d'optimiser l'utilisation des sièges, avez-vous une idée des problèmes qui se poseront concernant le trafic aérien et la capacité des aéroports existants de gérer l'augmentation de l'achalandage dans l'avenir?

M. Jim Facette: La réponse courte est non. Les membres du Conseil des aéroports du Canada ont investi 9,5 milliards de dollars en ayant en tête qu'ils pouvaient gérer la croissance. Toronto peut accueillir environ 10 millions de passagers supplémentaires — ça pourrait être un peu difficile. Je sais que certains aéroports font attention de ne pas trop construire. Le stationnement est un défi.

Nous sommes capables de gérer une croissance continue au Canada. Nous n'avons pas les mêmes difficultés qu'aux États-Unis, où la capacité est vraiment très restreinte.

• (1630)

M. Colin Mayes: Vous avez mentionné plus tôt que les transporteurs aériens paient des frais d'utilisation pour l'amélioration des aéroports et ce genre de choses. J'imagine qu'ils reflètent le nombre de vols qui décollent d'un aéroport.

Je suis au courant des difficultés parce que les opérateurs de navires de croisière de la région de Vancouver nous ont dit qu'ils perdaient la moitié de leurs passagers au profit de Seattle simplement parce qu'une personne peut se rendre dans cette ville par avion pour 300 \$ de moins que si elle se rendait à Vancouver.

M. Jim Facette: C'est tout à fait vrai. Nous avons perdu 1,7 million de passagers au profit de Buffalo. C'est vraiment beaucoup de monde.

M. Colin Mayes: Ce sera probablement un bon sujet d'étude dans l'avenir.

Monsieur McSweeney, un des défis auxquels nous avons eu à faire face il y a environ trois ans en Colombie-Britannique concerne les activités d'expédition de ciment en Asie. Il y a eu un manque d'approvisionnement. Lafarge a une usine à Kamloops. J'ai parlé avec le directeur des activités de cette usine, et il a dit que l'entreprise n'arrivait tout simplement pas à répondre à la demande intérieure.

Est-ce que vous considérez ça comme un défi au moment où nous lançons notre infrastructure et où nous nous apprêtons à entreprendre un projet aussi vaste que celui-ci?

M. Michael McSweeney: Je ne suis pas certain de l'information qu'il vous a donnée, mais le plus grand problème en Colombie-Britannique vise les importations de l'Asie vers le Canada. Nous avons trois usines; une à Kamloops, une à Richmond et une à Delta. Depuis cinq ans, nous exportons de 40 à 50 p. 100 de notre ciment aux États-Unis.

Il y a peut-être eu un malentendu parce qu'on n'a jamais eu de problème, à ma connaissance, à répondre à la demande. Les usines de partout au pays ne fonctionnent pas. Les importations asiatiques sont en hausse de 13 à 15 p. 100. Les gens choisissent d'acheter du ciment asiatique parce qu'ils n'ont pas à payer la taxe sur le carbone. Ils n'ont à payer cette taxe que si le ciment est fabriqué en Colombie-Britannique.

Il doit donc y avoir un malentendu. Nous n'avons pas de problème à satisfaire à la demande parce que de 40 à 50 p. 100 de nos produits sont exportés aux États-Unis.

M. Colin Mayes: Merci.

Monsieur Rosen, est-ce que votre ville a prévu la création de corridors qui passeraient par les secteurs situés à 15 kilomètres de la

ville? Avez-vous pris le temps d'examiner les corridors avec l'association de citoyens?

Une grande partie des sommes consacrées à ce type de projet sont utilisées pour acquérir des terrains afin de créer le corridor. Il n'est pas souhaitable qu'un nouveau Wal-Mart soit construit à l'endroit même où on aimerait créer un corridor. Avez-vous entamé des discussions ou démarré des préparatifs à ce sujet?

M. Harvey Rosen: Non, nous n'avons pas encore discuté avec les municipalités voisines. Mais en même temps, le ministère des Affaires municipales et du logement a un parti pris en ce qui concerne la croissance de la ville de Kingston au nord de l'autoroute 401. On ne fait pas beaucoup de développement au nord de la 401 en ce moment, et c'est pourquoi la ville s'étend à l'est, à l'ouest et au sud de la 401. Le secteur au nord de l'autoroute est très peu développé et on pourrait facilement y créer un corridor de transport selon nos besoins.

La situation de Kingston ressemble à celle de London, en Ontario; si on a deux points de liaison et des arrêts importants, la ville de Windsor pourrait être la porte d'entrée vers les États-Unis, Toronto, Ottawa, Montréal et Québec. Les points de liaison de Kingston et de London représentent des centres régionaux des deux côtés de Toronto, soit entre Windsor et Toronto et entre Ottawa et Toronto, et ils seraient, dans le cadre d'une analyse complète du système, essentiels au transport par train à grande vitesse à partir de ces régions.

• (1635)

Le président: M. Dhaliwal.

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

Ma question s'adresse à M. McSweeney.

Si j'ai bien compris, vous avez dit que vous exportez le ciment aux États-Unis. Si ce projet de train à grande vitesse voit le jour, diriez-vous que vous êtes capable de gérer la situation, ou est-ce que nous aurons à importer du ciment de l'extérieur?

M. Michael McSweeney: Nous sommes probablement plus qu'autosuffisant et capable de répondre à la demande. En Ontario, on exporte de 30 à 40 p. 100 du ciment provenant de la région des Grands Lacs aux États-Unis.

Il faut comprendre qu'il n'y a pas trop de cimenteries, car elles sont habituellement situées là où il y a une carrière et un approvisionnement suffisant — j'entends par là pour 50 à 75 ans — de pierre calcaire. On trouve habituellement les cimenteries dans ce genre d'endroit.

Nous sommes chanceux. Toutes les cimenteries sont situées le long des Grands Lacs — du Lac Ontario et du Saint-Laurent —, c'est-à-dire à Saint-Constant et à Saint-Basile au Québec ainsi qu'à Bath près de Kingston et à Bowmanville, et la cimenterie St. Lawrence est à Mississauga. Il est très facile pour les usines de faire des exportations pour répondre à la demande aux États-Unis. Les États-Unis sont le seul pays au monde qui n'est pas autosuffisant sur le plan du ciment. Lorsque la conjoncture économique est normale, ce qui n'est pas le cas actuellement, l'Ontario et le Québec disposent d'un surplus de 30 à 40 p. 100 qui est exporté aux États-Unis. En Colombie-Britannique, c'est environ de 40 à 50 p. 100 du ciment qui est exporté aux États-Unis.

M. Sukh Dhaliwal: Ma prochaine question s'adresse à M. Facette.

Un des principaux avantages du train à grande vitesse est la réduction du temps d'attente par rapport à celui que l'on connaît dans les aéroports. Que peut-on faire pour que le transport aérien soit plus concurrentiel et pour réduire le temps d'attente dans les aéroports? Le gouvernement peut-il faire quelque chose?

M. Jim Facette: Oui, il pourrait apporter une aide considérable. Il faut cependant être prudent avant de présumer qu'il ne sera pas nécessaire de procéder à un certain contrôle de sécurité à bord d'un train à grande vitesse. Je ne sais pas s'il y en aura un ou non, mais il faut être prudent avant de présumer que non.

Nous pourrions discuter une journée entière de la simplification du contrôle de sécurité dans les aéroports. Je me contenterai de dire qu'il existe probablement des moyens efficaces pour accélérer un peu le processus de contrôle de sécurité. Nous travaillons de façon constante avec l'ACSTA pour trouver de nouvelles technologies permettant d'améliorer le processus de contrôle de sécurité.

Pour ce qui est de l'harmonisation des normes de contrôle de sécurité, comme vous le savez, si vous passez un contrôle de sécurité pour un vol vers les États-Unis, il arrive très souvent que vous ayez à enlever vos chaussures, mais ce n'est pas le cas au Canada. Les processus de contrôle de sécurité dans les autres parties du monde sont différents. Il faudra donc examiner comment nous pouvons harmoniser nos procédures de contrôle. Lorsque vous débarquez de l'avion après un vol entre Atlanta et Toronto, puis que vous allez de Toronto à Ottawa, vous devez de nouveau vous soumettre au contrôle de sécurité uniquement parce que vous avez touché à vos bagages aux douanes. Il y a des façons de faire pour que vous n'ayez pas à toucher à vos bagages aux douanes et que vous n'ayez pas à vous soumettre de nouveau au contrôle de sécurité. Ainsi, on pourrait réduire de façon significative les complications liées au passage dans un aéroport.

Il est possible de régler certaines questions réglementaires afin d'accélérer le processus de contrôle de sécurité dans les aéroports. Mais c'est un sujet dont nous pourrions discuter pendant toute une journée. Nous avons toutes sortes d'idées là-dessus.

M. Sukh Dhaliwal: Pour ce qui est de l'autre question, les représentants de WestJet ont mentionné au comité que le fait que les droits pour la sécurité aéroportuaire soient fixes réduit la rentabilité des vols court-courrier. Dans la mesure où le trafic à courte distance pourrait être dévié des aéroports vers les trains à grande vitesse, serait-il judicieux que l'industrie aérienne se concentre sur les vols long-courrier avec leurs concurrents, ou croyez-vous être encore concurrentiels dans le secteur des vols court-courrier?

• (1640)

M. Jim Facette: Les autorités aéroportuaires ont le mandat d'être des moteurs économiques pour leur communauté, on leur demande aussi d'être autosuffisantes, ce qu'elles sont, mais elles remplissent également les coffres d'Ottawa. Si vous espérez introduire un compétiteur important entre Québec et Montréal jusqu'à Toronto, en passant par Kingston ou une autre ville, vous devez laisser le temps aux autorités aéroportuaires ainsi qu'à notre industrie de se préparer. La meilleure façon de nous aider à nous préparer est d'éliminer les coûts que le gouvernement impose au secteur de l'aviation. En éliminant les loyers des aéroports et le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, le gouvernement nous permettra d'être compétitifs. Si ces coûts demeurent, il nous sera extrêmement difficile, surtout pour ceux qui desservent les courtes distances, de rester en affaires.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Ma prochaine question s'adresse à M. Rosen.

Avant d'être député, j'étais maire d'une municipalité. Donc, je comprends la situation. Quand les représentants de Transports Canada ont comparu devant notre comité, ils ont déposé l'étude de 1995, qui avait été préparée par les gouvernements de l'Ontario, du Québec et du Canada. Ils ont aussi déposé l'appel d'offres pour la nouvelle étude en nous disant que ça devait être, entre autres, une mise à jour de l'étude de 1995.

Dans l'étude de 1995, il y avait deux possibilités: les trains à haute vitesse et les trains à grande vitesse, 200 km/h et 300 km/h. Je tiens à vous préciser que dans les deux tracés qui étaient proposés en 1995, l'installation d'une gare à Kingston était prévue. On nous dit que si c'était un tracé pour un train à 200 km/h de Toronto à Kingston, on utiliserait la ligne existante Toronto-Napanee et on construirait une nouvelle ligne de Napanee à Kingston, de même que de Kingston à Ottawa. Pour un tracé à 300 km/h, de Toronto à Cobourg, on utiliserait la ligne existante, mais on construirait une nouvelle ligne de Cobourg à Kingston, ainsi que de Kingston à Ottawa.

Avez-vous pris connaissance de cette étude? Une gare est prévue à Kingston. Est-ce l'emplacement qui vous inquiète?

[Traduction]

M. Harvey Rosen: Je ne suis pas particulièrement préoccupé par l'endroit précis où tout cela sera situé du moment qu'il soit à une distance raisonnable de Kingston. Tel que je le comprends, aucun réseau de train à grande vitesse ne peut fonctionner de façon adéquate s'il partage ses lignes avec les trains de marchandise. Ils doivent avoir leurs propres lignes. Je me demande comment ils peuvent utiliser les lignes déjà existantes de Cobourg à Toronto alors que ces lignes transportent beaucoup de marchandises aujourd'hui.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'après la conclusion de l'étude de 1995, le transport des marchandises sera déplacé sur une autre ligne. On va trouver une autre solution pour le transport de marchandises.

On nous dit qu'on veut mettre à jour l'étude de 1995. Je vous dis que Kingston figurait dans les deux études. Vous semblez inquiet, car vous croyez que le train ne passera pas à Kingston. On nous dit que l'appel d'offres pour la nouvelle étude vise la mise à jour de l'étude de 1995. Si ce n'est pas le cas, je vais devoir faire comparaître à nouveau des représentants de Transports Canada pour qu'ils nous disent quel tracé ils analysent, parce que cela peut affecter le Québec également. Vous avez vu des tracés où le train ne passe pas à Kingston, et ça vous inquiète.

[Traduction]

M. Harvey Rosen: J'ai parlé avec le maire Labeaume de Québec, et le rapport de la SNCF ne recommandait pas un itinéraire qui passait par Kingston. J'avais l'impression — et je me trompe peut-être — que le premier rapport, celui auquel vous avez fait référence également, avait au moins une option qui excluait un arrêt à Kingston ou dans les environs. Selon moi, notre communauté et sa région peuvent souffrir du fait de ne pas avoir d'arrêt accessible au réseau de train à grande vitesse.

Je suis ici aujourd'hui uniquement pour m'assurer que cela n'arrive pas.

•(1645)

[Français]

M. Mario Laframboise: D'accord.

Monsieur le greffier, on pourrait peut-être faire parvenir à M. le maire les études de 1995 afin qu'il puisse les faire analyser.

On pourrait, vous envoyer ce que Transports Canada a déposé au comité, et vous pourriez nous faire part de vos commentaires par écrit.

[Traduction]

M. Harvey Rosen: Je l'apprécierais beaucoup. Merci beaucoup.

Le président: Madame Hoepfner.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Facette, je suis heureuse que vous ayez mentionné CentrePort. Je crois qu'il s'agit là d'un important projet même s'il n'est pas situé exactement dans ma circonscription. Je représente les gens de Portage-Lisgar qui eux soutiennent ce projet parce qu'ils y voient l'investissement d'ensemble. Ce projet ne touche pas uniquement une partie de l'industrie ou de l'agriculture ou des exportations, mais il aura un impact plus vaste sur tous ces secteurs et je crois que ce sera un impact à long terme. C'est là le contexte de ma question.

Certains des maires de ma circonscription éprouvent beaucoup de difficulté à cause de l'abandon des lignes ferroviaires. La question que je veux poser au maire Rosen est peut-être simplement théorique, mais si vous étiez maire dans l'une des communautés du sud du Manitoba, qui sont en plein essor, florissantes, et qui paient des impôts mais dont certaines sont en perte de vitesse à cause de l'abandon des lignes ferroviaires, et qu'à l'autre bout du pays vous voyiez que l'on veut faire d'importants investissements dans d'autres lignes ferroviaires — bien que ces lignes soient différentes, il s'agit quand même d'investissement ferroviaire — je me demande simplement comment vous percevriez cette situation.

Mon autre préoccupation est que l'on voit en ce moment un changement dans l'économie et nous sommes témoins de la vitesse à laquelle les choses peuvent évoluer. Lorsque l'on encourage ce type d'investissement dans un secteur particulier, si les choses changent, ce n'est pas comme les lignes aériennes qui peuvent décider de modifier leurs itinéraires et de ne pas desservir une certaine ville parce que les choses pourraient éventuellement changer. Cette infrastructure est là. Elle est permanente. Et en termes simples, comment pouvez-vous justifier ce type d'investissement important? Quels en seraient les bénéfices pour les Canadiens?

M. Harvey Rosen: Je suis surtout préoccupé par le corridor Windsor-Québec. Cet itinéraire, plus particulièrement entre Montréal et Toronto et qui passe par Kingston, traverse une région où le trafic pour tous les modes de transport, que ce soit par air, par route ou par rail, est très élevé. Nous n'avons pas de navires, mais nous pourrions en avoir. Cette idée semble avoir été abandonnée il y a un certain temps. Si vous avez une infrastructure de rails qui est compétitive et pratique, il y aura moins de voitures sur les routes. Cela permettra aux gens d'avoir le choix raisonnable de laisser leur voiture à la maison et de prendre le train. Il ne faudrait pas aller jusqu'à abandonner les services de Via Rail dans les plus petites communautés, car ils acheminent le trafic vers les trains à grande vitesse en passant par les points de liaison centraux comme Kingston ou London.

Je ne connais pas le Manitoba, mais je sais que la plupart des lignes qui traversent l'est et l'ouest passent par Winnipeg. J'essaie de me rappeler, si c'est le CN qui passe au nord par Saskatoon et le CP qui passe par Regina vers le sud? S'il y avait un arrêt pour le train à grande vitesse à Winnipeg — je ne sais pas si c'est une solution envisagée ni envisageable — est-ce qu'il faudrait alors maintenir un service de train de petite échelle afin que les plus petites communautés puissent tirer profit du système de train évolué et que l'on puisse avoir accès aux principales routes collectrices par les lignes ordinaires déjà existantes?

•(1650)

Mme Candice Hoepfner: Merci. Je suis heureuse que vous soyez ici au nom de votre ville et vous faites un excellent travail. Mes félicitations.

Je suis ici pour parler au nom de mes électeurs et ma plus grande préoccupation concerne les coûts d'ensemble faramineux de cette infrastructure. En même temps, il faut être visionnaire, et parfois certaines dépenses doivent être engagées. Je ne crois pas que quiconque souhaite entraver le progrès.

Je m'adresse à monsieur McSweeney. Nous avons eu d'autres témoins qui ont parlé des normes qui devraient être établies au Canada concernant les rails existants et les lignes de train à grande vitesse. J'aimerais savoir si vous avez fait des recherches au sujet du ciment pour que nous puissions savoir s'il peut résister. Je sais que nous avons parlé du climat. C'est une question très importante. Est-ce que le ciment peut résister non seulement au climat mais également au poids et à la vitesse? On nous a dit que ces recherches n'ont pas été faites.

M. Michael McSweeney: J'aimerais premièrement dire, en réponse à la question de M. Laframboise au sujet des régimes climatiques, qu'en ce qui a trait aux routes de béton, tout de suite après l'Ontario il y a le Manitoba, avec les travaux qu'ils sont en train de faire sur le pourtour des autoroutes de béton. Avec tant de Manitobains autour de la table, je pensais le mentionner parce que je l'avais oublié. Le Manitoba, comme vous le savez, a des hivers très durs et très longs.

Nous ne réinventerons pas la roue. C'est ce qui se fait au Japon depuis maintenant trente ans.

Mme Candice Hoepfner: Le Canada n'est pas le Japon.

M. Michael McSweeney: Mais les normes sont les normes. Je sais bien sûr que les gens préfèrent parler du Canada plutôt que du Japon. En Europe aujourd'hui nous intégrons 35 p. 100 de calcaire dans le ciment, ce qui veut dire que nous réduisons plus de 30 p. 100 de gaz à effet de serre parce que nous n'utilisons pas de combustibles fossiles au début du processus. Toutefois, nous avons des dinosaures ici au Canada et aux États-Unis qui disent que nous ne pouvons pas faire pareil. Si ça marche en Europe... Les pyramides ont été construites avec du béton et elles tiennent encore.

Le Japon n'est peut-être pas le Canada, mais je peux vous dire qu'ils ont des normes toutes aussi rigoureuses sinon même plus. J'étais PDG au Conseil canadien des normes, je suis donc bien au fait de toutes ces questions. Partout en Europe, les normes européennes permettent ce type de construction. Si vous me dites que nous n'avons pas les bonnes normes ou que vous vous inquiétez à ce sujet, nous devrions les transmettre à l'Association canadienne de normalisation et leur demander leur avis. Nous avons trois ou quatre excellents organismes de normalisation: l'Office des normes générales du Canada, le Bureau de normalisation du Québec, les Laboratoires des assureurs du Canada ainsi que l'Association canadienne de normalisation.

Les gens ont essayé pendant des années de nous dire que nous devions réinventer la roue au Canada. Mais nous n'avons pas à le faire.

M. Andrew Kania (Brampton-Ouest, Lib.): Monsieur McSweeney, vous avez cité le Japon comme modèle. Est-ce que vous dites que le Japon en ce moment ne construit qu'avec du béton?

M. Michael McSweeney: Depuis déjà 30 ans. Et je crois comprendre qu'aujourd'hui les dalles de béton sont utilisées pour la construction de rails à grande vitesse pour les trains superexpress.

M. Andrew Kania: Qu'en est-il de la page 5 de votre rapport? Vous y dites « En Europe, où l'on s'est engagé à intégrer les réseaux de chemin de fer nationaux, l'Allemagne et la France projettent adopter la voie sur dalle de béton dans le cadre de leur programme de train rapide. » Est-ce qu'ils utilisent également le béton?

M. Michael McSweeney: En partie, oui. Je répète que beaucoup dépend des coûts, mais il est certain que les recherches que nous avons fait en préparation à notre venue ici aujourd'hui indiquent que c'est une technologie viable et qu'elle est en voie d'être adoptée partout dans le monde, tout comme l'utilisation de béton dans de nombreux projets et produits qui font lentement leur place alors que les gens sont à la recherche de nouvelles technologies. Voulons-nous utiliser du bois d'oeuvre trempé dans le goudron et étendu sur la chaussée en espérant que ce soit une solution durable? Est-ce le type de technologie que nous souhaitons utiliser pour les trains à grande vitesse? Permettez-moi d'en douter.

• (1655)

M. Andrew Kania: Construisent-ils encore des trains à grande vitesse, en Allemagne et en France, en utilisant par exemple autre chose que du béton? Dans votre commentaire vous avez dit que le béton était utilisé en partie.

M. Michael McSweeney: C'est exact, en partie.

M. Andrew Kania: Donc dans d'autres parties de ces pays on n'utilise pas le béton.

M. Michael McSweeney: C'est exact, et j'imagine que c'est ainsi pour différentes raisons. Une de ces raisons pourrait être les coûts.

M. Andrew Kania: Je ne suis ni pour ni contre; je cherche seulement à obtenir les faits. J'imagine que c'est le rapport entre les coûts et la durabilité qui explique cette situation.

M. Michael McSweeney: Je ne peux pas répondre à cela.

M. Andrew Kania: Vous avez indiqué plus tôt que les dalles de béton ont une espérance de vie de 30 à 50 ans. Quelle est la durabilité des méthodes traditionnelles qui sont utilisées actuellement dans certaines parties de l'Allemagne et de la France?

M. Michael McSweeney: Je ne peux pas parler de la durabilité de ce qu'ils utilisent en ce moment. Tout ce que je peux dire c'est que nous avons regardé ce qui se fait au Japon, qui est un des premiers pays au monde à avoir construit des trains à grande vitesse, où ils ont commencé avec de vieilles technologies, comme je le comprends, et aujourd'hui ils se servent de dalle de béton.

M. Andrew Kania: Donc vous n'êtes pas en mesure de comparer l'usage du béton et les méthodes traditionnelles en terme de durabilité.

M. Michael McSweeney: Pas comme ça par coeur, je ne le sais pas, mais je peux vous obtenir la réponse.

M. Andrew Kania: Avec tout le respect que je vous dois, je suggère que l'on connaisse ces données avant de prendre une décision, surtout si cela fait augmenter le prix.

M. Michael McSweeney: Je vous obtiendrai ces renseignements.

M. Andrew Kania: Pour ce qui est des autres raisons qui pourraient favoriser l'usage du béton par rapport aux anciennes méthodes, je suis également préoccupé par le climat au Canada. Ce point a été soulevé par mon ami. Bien que le Japon utilise le béton nous avons des conditions atmosphériques très différentes ici.

Quelle est l'incidence du climat, par exemple les températures sous zéro? Est-ce que vous savez? Est-ce que des études ont été faites? Est-ce qu'il y a des preuves au sujet de cette question?

M. Michael McSweeney: Aucune étude n'a été faite par des Canadiens, mais certaines ont été faites par des Japonais et des Européens. Je vais faire de mon mieux pour vous trouver des extraits de ces études.

M. Andrew Kania: D'accord.

Un autre sujet concerne le prix global — un des messieurs a mentionné le fait de voir moins de voitures sur les routes — est-ce que des études ont été faites pour démontrer exactement ce qui arriverait si ces trains à grande vitesse étaient en place? Par exemple, quel serait le prix? Le savons-nous? Ceci sera peut-être examiné jeudi, lorsque je ne serai pas là. Mais si il en coûte 500 \$ pour aller de Montréal à Toronto, il y aura moins de gens qui l'utiliseront que si il en coûtait 150 \$.

Je suis simplement curieux de savoir si ces types d'études ont été faites.

M. Michael McSweeney: Je ne représente ni l'industrie du transport aérien ni VIA Rail, donc je ne peux pas faire de commentaire à ce sujet.

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Ma vraie question s'adressait à M. Facette; je suis déçue qu'il ne soit pas ici.

J'ai un commentaire pour M. Rosen. Je suis persuadée que mes collègues en ont assez de m'entendre le dire, mais si le projet de train à grande vitesse est accepté, je recommanderai fortement qu'il passe par la région de York parce que ma circonscription se trouve tout près de Toronto, en direction nord.

Ma question est la suivante: avez-vous discuté avec d'autres maires ou membres de la fédération des municipalités de l'Ontario des secteurs qu'engloberaient les corridors?

Je vais aussi poser une partie de la question qui aurait été destinée à M. Facette.

Je crois que l'Ontario — et je pense tout particulièrement au corridor qui sépare Toronto ou York de Montréal — serait l'endroit tout indiqué pour entreprendre un tel projet. Il faut le voir comme un moyen de bâtir notre nation. Il faut intégrer cette vision à la discussion. En Ontario, nous devons composer avec les lois sur la protection de la moraine d'Oak Ridges depuis 1998, à la fin de la dernière étude. Il faudra mener d'importantes évaluations environnementales et des études sur les corridors. Quelqu'un a parlé de la possibilité de corridors le long de l'autoroute 407; je trouve que c'est une région que nous pourrions raisonnablement considérer.

Avez-vous discuté avec les autres membres de la fédération des municipalités de l'Ontario?

• (1700)

M. Harvey Rosen: Un peu. Il existe une organisation dans l'Est de l'Ontario qui regroupe les maires de cette région et qui a été établie après les élections en 2003. Ce sont les maires des villes et des cités séparées de l'Est de l'Ontario. Nous avons invité la ville d'Ottawa, qui a refusé. Mais toutes les autres villes et cités séparées en font partie.

Lors de la dernière réunion de vendredi passé, j'ai parlé de ma comparution devant votre comité. Les membres étaient d'accord pour dire que Kingston doit être un point de liaison pour l'Est de l'Ontario. Je vais vous donner un exemple qui montre que Kingston est un point névralgique pour cette partie de la province et pour tout le pays: même si au tout début, les réunions de notre groupe avaient lieu à Kingston parce que j'étais président, nous avons eu quatre présidents différents — les autres venaient de Prescott, Brockville et Peterborough — et nous avons continué de tenir nos réunions à Kingston parce que c'était l'endroit le plus facile d'accès pour tous.

Mme Lois Brown: C'est tout à fait logique quand on regarde la taille de l'université et de la base militaire qui s'y trouvent. Je crois que c'est une idée raisonnable à conserver, mais j'aimerais proposer que les municipalités à l'ouest de Kingston participent également à la discussion. Peut-être devrions-nous inviter des représentants de cette association à comparaître devant nous.

M. Harvey Rosen: Je ne devrais peut-être pas en parler, mais je crois que l'Association des municipalités de l'Ontario, puisqu'on discute de ce corridor en Ontario, est peut-être réticente à exposer son point de vue. À l'heure actuelle, Toronto ne fait pas partie de l'association. Si elle adhérait à une position, quelle qu'elle soit, en faveur d'une région particulière, il est possible que certains maires fassent des pressions sur leur ville pour qu'elle quitte l'association. C'est une question controversée et litigieuse parmi les villes en compétition, et l'association doit représenter tout le monde de manière équitable. Selon moi, elle aurait beaucoup de difficulté à présenter un dossier commun à toutes les municipalités susceptibles d'être touchées par ce réseau de transport.

Le président: Comme le temps file, nous allons faire un dernier tour. Si vous avez d'autres questions ou un commentaire pour terminer — je peux accorder deux ou trois minutes à chacun, si vous préférez.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, après le témoignage de M. Facette, j'ai demandé au ministère de me fournir une liste du financement que ce gouvernement a accordé aux aéroports de l'ensemble du Canada depuis 2005-2006. Je veux la déposer dans l'intérêt du comité, simplement en raison de certains commentaires qu'il a faits. J'ai un grand respect pour M. Facette, mais ce gouvernement a investi d'incroyables sommes d'argent dans les aéroports de l'ensemble du pays, y compris 2,4 millions de dollars en 2006 dans celui de Toronto. Il a même investi dans l'aéroport de Fort McMurray's qui se

trouve dans ma circonscription, monsieur le président. Je veux la déposer, si vous me le permettez. Elle n'est pas rédigée dans les deux langues officielles et je me demandais si je pouvais obtenir le consentement du Bloc à cet égard.

Monsieur Laframboise, j'ai une liste du financement qui a été accordé aux villes et aux aéroports de l'ensemble du Canada depuis 2005-2006, mais elle n'a pas été rédigée dans les deux langues officielles. Évidemment, on compte parmi ces villes plusieurs villes du Québec. Je suppose qu'elle doit être disponible dans les deux langues officielles, à moins qu'il y ait des langues différentes pour chaque ville.

J'aimerais déposer ce document, mais je ne peux le faire sans votre consentement. Est-ce que ça vous convient?

Merci.

Le président: Oui, nous pouvons le déposer, le faire traduire et le distribuer. Merci.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je crois que le secrétaire parlementaire a soulevé un point intéressant. Il est désolant que M. Facette ne soit pas ici pour aborder cette question. Cependant, les gouvernements de la dernière décennie dont il a parlé ont en fait contribué à l'infrastructure du système de transport aérien, tout comme les différents ordres gouvernementaux ont contribué au système de transport routier, que ce soit pour les automobiles ou les camions. Ils ont même contribué à un système de transport ferroviaire et ils continuent à le faire.

Donc, dans un sens, avec tout le respect que je dois aux autres témoins, si l'organisation de M. Facette est axée sur la manière dont elle gère son propre problème d'infrastructure, je crois que l'élément le plus important n'est pas qu'elle ait reçu des instances gouvernementales tel montant, trois fois tel montant ou tel montant exposant deux, mais bien que son organisation favorise un système de transport intermodal, intégré et relié pour l'élaboration d'une politique. Je crois qu'il a trouvé très difficile de dire que ça aurait dû être fait il y a longtemps.

Je considère le désir du secrétaire parlementaire de montrer de quelle manière les instances gouvernementales ont contribué à l'entretien de toutes ces infrastructures comme un signe qu'il aurait été heureux de nous présenter cette information s'il avait eu l'occasion de la rassembler au cours des 12 dernières années. Nous nous contenterons pour l'instant de la pointe de l'iceberg.

• (1705)

Le président: Merci.

Y a-t-il d'autres commentaires?

J'aimerais remercier tous nos invités d'aujourd'hui pour leur contribution. Nous apprécions le temps que vous avez consacré à ce comité. Merci beaucoup.

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.