



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 024 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 9 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 9 juin 2009

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bon après-midi tout le monde. Je vous souhaite la bienvenue à cette 24^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous faisons une étude sur le train à grande vitesse au Canada.

Nous accueillons aujourd'hui en personne M. Richard Gilbert, consultant; et nous nous entretiendrons par vidéoconférence, de Calgary, avec M. Allan Rowden.

M. Allan Rowden (consultant, à titre personnel): Je vous remercie.

Le président: Nous vous souhaitons la bienvenue.

Nous accueillons aussi M. Geoff Meggs, conseiller municipal de la Ville de Vancouver. Bienvenue.

M. Geoff Meggs (conseiller municipal, Ville de Vancouver): Merci beaucoup.

Le président: Nous vous laisserons tous les trois présenter un exposé. Je crois que nous commencerons avec M. Gilbert. Le comité aura ensuite des questions à vous poser, si vous le voulez bien.

Monsieur Gilbert, vous avez la parole.

M. Richard Gilbert (consultant, à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'appelle Richard Gilbert et je suis consultant indépendant. Je travaille principalement à la croisée des enjeux concernant le transport et l'énergie. J'ai actuellement et j'ai eu des clients en Europe, en Asie et en Amérique du Nord. Mon principal client depuis une vingtaine d'années est l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, à Paris. J'ai été chargé plus récemment, tâche que je viens de terminer la semaine dernière à peine, de la rédaction de la feuille de route de la technologie des véhicules électriques pour le Canada, pour le compte de Ressources naturelles Canada et d'un comité de direction de l'industrie.

On m'a demandé de vous parler aujourd'hui, je pense — j'ai reçu un appel de votre vice-président — parce qu'avec Anthony Perl, de l'Université Simon Fraser, j'ai écrit un livre qui a été publié à la fin de 2007 ou au début de l'année dernière, intitulé *Transport Revolutions: Moving People and Freight without Oil*. Une version révisée de cet ouvrage doit être publiée au Canada par New Society Publishers à Gabriola Island, en Colombie-Britannique, plus tard cette année.

Cet ouvrage jette un regard sur un avenir où le pétrole sera devenu rare ou coûteux, ou les deux. Il est centré sur les États-Unis et la Chine, le pays industrialisé le plus difficile et le pays du tiers-monde le plus difficile. Ce que nous faisons, dans cet ouvrage, c'est proposer une vaste expansion des services ferroviaires des deux pays, notamment avec un train à grande vitesse, et nous démontrons

que c'est réalisable. Peut-être à cause de notre livre, peut-être pas, bien des éléments que nous avons proposés sont déjà mis en oeuvre.

Je n'ai pas beaucoup travaillé sur les enjeux ferroviaires au Canada, mais je les connais bien, et je connais assez bien le Canada. En dépit de mon accent, j'ai vécu à Toronto pendant 41 ans. J'ai travaillé dans les 10 provinces et travaille encore dans certaines. Dans les années 1980, j'étais président de la Fédération canadienne des municipalités, un poste qui donne à son heureux titulaire une perspective probablement aussi fondamentale du Canada qu'à tout autre citoyen du pays.

Je fais partie du nombre croissant d'économistes distingués qui pensent que la cause immédiate de l'actuelle récession économique mondiale n'est pas le fiasco des prêts hypothécaires à risque aux États-Unis ou les entourloupettes qui ont suivi sur Wall Street. La cause immédiate de nos déboires économiques a été la chute de l'industrie automobile en Amérique du Nord et ailleurs, laquelle a été précipitée par la montée en flèche du prix du pétrole l'année dernière. Tout a vraiment commencé en 2006-2007, mais a culminé l'année dernière. Cette montée fulgurante du prix du pétrole a été la conséquence de deux choses: l'une a été les contraintes d'approvisionnement et l'autre, la hausse de la demande, surtout dans les pays industrialisés.

Cette montée en flèche du prix du pétrole a provoqué la chute de l'industrie automobile et, par la suite, l'atténuation des pressions de la demande sur le pétrole et les produits pétroliers. Les prix ont dégringolé en conséquence, mais ils ont recommencé à grimper. Ils se sont remis à grimper parce que les contraintes d'approvisionnement, en fait, se sont accentuées, parce que l'investissement dans l'industrie pétrolière a ralenti et presque arrêté. La demande est toujours assez faible, mais c'est la raison pour laquelle les prix ont recommencé à grimper.

Comme le disait la revue *The Economist* en mai, il est difficile de trouver qui que ce soit, actuellement, dans l'industrie pétrolière, qui ne pense pas que les prix sont partis pour grimper encore plus haut que l'année dernière, quand le baril de pétrole a atteint le coût record d'un peu plus de 145 \$. Ils parlent d'un bond vertigineux vers ce prix. Quand cela arrivera — et vraiment, la question qui se pose, c'est quand plutôt que si — les vestiges de l'industrie automobile s'effondreront à nouveau, et nous aurons une autre récession, comme c'est toujours arrivé quand le coût du pétrole atteignait un niveau record. De fait, depuis la Deuxième Guerre mondiale, presque chaque récession a suivi une montée en flèche du cours du pétrole, et chaque record du prix du pétrole a été suivi d'une récession. Ces facteurs sont assez étroitement liés.

Je soutiens que l'investissement dans le train électrique à grande vitesse est l'une des choses que nous pouvons faire pour nous sortir de cette spirale descendante, une descente dans ce qui pourrait être l'oubli économique et social.

L'électrification permet bien des choses: l'accélération rapide, le freinage par récupération, la récupération d'une partie de l'énergie cinétique. Le recours à l'énergie renouvelable, comme le système de train léger de Calgary, qui est entièrement alimenté par l'énergie éolienne, assurerait l'interopérabilité avec les résultats des plans d'expansion massive du réseau de trains à grande vitesse des États-Unis. Je dis « grande vitesse » plutôt que « très grande vitesse » parce que même avec des réseaux ferroviaires électrifiés efficaces, la très grande vitesse a un prix. Toutes choses étant égales par ailleurs, si on a un train qui file à 320 kilomètres à l'heure, soit la vitesse de croisière typique des trains à très grande vitesse de la plus grande partie de l'Europe, il consomme deux fois plus d'énergie électrique qu'un train qui roule à 225 kilomètres à l'heure, qui est la vitesse typique dans le nord de l'Europe, en Scandinavie, et dans d'autres pays.

Tandis que nous entrons dans une aire de contrainte énergétique, cette énorme différence de consommation aura son importance. Ce n'est pas parce qu'on va moins vite qu'on a une réduction équivalente de la durée du trajet. Par exemple, si on a un itinéraire Toronto-Montréal avec trois escales en chemin, il faudra deux heures et demie pour faire le voyage à 225 kilomètres heure à la vitesse de croisière, comparativement à deux heures à 320 kilomètres à l'heure. Le trajet de Toronto à Ottawa se ferait en deux heures et une heure et demie. Calgary-Edmonton prendrait une heure et demie et un peu plus d'une heure. Alors la différence de temps est beaucoup moins grande que la différence de vitesse.

La grande vitesse plutôt que la très grande vitesse, ce sont des coûts d'investissement inférieurs, pas de beaucoup, mais dans une certaine mesure; c'est certainement moins de bruit pour les gens qui se trouvent en bordure des voies ferrées; et de moins grandes répercussions sur l'environnement.

Ce qui compte pour les voyageurs plus que la très grande vitesse, c'est la fréquence, la fiabilité, la qualité du voyage et d'autres aspects du service. Il leur importe plus de savoir qu'il y a un train toutes les 30 ou 60 minutes la plus grande partie de la journée sur chacun de ces trois corridors, et bien des trains qui font bien d'autres itinéraires.

L'idée, c'est qu'on peut décider au pied levé de partir. On peut réserver un siège si on veut être sûr d'en avoir un. On peut facilement manger, dormir et travailler sur le train. On est un élément qui unifie le pays, et on contribue à briser le cycle de récession lié au pétrole dont j'ai parlé plus tôt. On aide à assurer le fonctionnement du Canada quand on brise le cycle et que les prix de l'essence, du diesel et du combustible pour avion se stabilisent à deux ou trois fois leurs niveaux actuels.

Qu'en est-il des coûts du service ferroviaire à grande vitesse? D'après l'étude qu'a faite le Van Horne Institute en 2004 de la ligne Calgary-Edmonton, la ligne électrifiée à grande vitesse entre Calgary et Edmonton coûterait environ 11,6 millions de dollars par kilomètre de voie ferrée dans les deux sens, en comptant le coût des trains. Cela revient probablement à environ 13,5 millions de dollars par kilomètre en dollars d'aujourd'hui.

Si on regarde ce qui se passe dans le reste du monde, on constate que c'est une estimation vraiment très faible. L'International Union of Railways a étudié de nombreux projets actuels et potentiels et a établi une fourchette, en dollars canadiens, de 17 à 53 millions de dollars par kilomètre. Le meilleur équivalent nord-américain est ce qui est proposé en Californie, une voie de 1 300 kilomètres entre Sacramento et San Diego, qui coûtera environ 40 millions de dollars par kilomètre. Nous pensons que c'est le meilleur guide que l'on

puisse avoir. De fait, dans notre livre, Anthony Perl et moi nous fondons sur le prix par kilomètre de 40 millions de dollars US.

Alors ces trois itinéraires dont j'ai parlé — Toronto-Ottawa, Toronto-Montréal et Calgary-Edmonton — coûteraient 50 milliards de dollars à ce prix-là. Sous un autre angle, si on emprunte à 5 p. 100 sur 30 ans, ce serait 3,3 milliards de dollars par année.

Si on s'intéresse à l'aspect financier du train à grande vitesse ou à très grande vitesse, on constate que les frais d'investissement comptent généralement pour les trois quarts ou plus du coût total. Alors on rassemble tous les coûts d'exploitation et les coûts d'investissement sur une période de 30 ans avec le coût de l'emprunt, et on constate que les coûts d'immobilisation comptent généralement pour plus de trois quarts du total. C'est une part énorme. L'étude de Calgary-Edmonton fait exception, mais je pense qu'ils ont sous-estimé les coûts d'investissement.

• (1540)

Alors d'après les chiffres que je viens de vous donner, vous pouvez assez facilement comprendre qu'il faut 10 000 \$ par kilomètre par jour pour couvrir vos frais. Je peux faire le calcul. Voyez mon exposé; c'est là.

Qu'est-ce que cela signifie? D'après votre ligne directrice pour les voyages, cela revient à 50 ¢ par kilomètre. C'est une assez bonne référence pour étudier cette question. C'est donc que pour rentrer dans vos frais, il vous faudrait 20 000 passagers payants qui parcourent chaque kilomètre de voie ferrée que vous construisez. Ce peut être un nouveau concept, que celui de rentrer dans ses frais. Néanmoins, il est tout à fait possible de rentrer dans vos frais avec le train à grande vitesse, si vous y pensez bien. Si vous ne tenez pas à rentrer dans vos frais, ou si vous ne voulez pas avoir trop de passagers, vous pouvez évidemment subventionner les coûts d'investissement ou d'exploitation, ou même les deux.

Mettons en contexte 20 000 passagers par kilomètre. VIA Rail transporte actuellement, sur tout son réseau, 13 000 passagers par jour. C'est bien moins que ce qu'on envisage. Comme je l'ai dit, il vous faudrait 20 000 passagers par jour qui franchissent chaque kilomètre pour couvrir les frais de ce réseau. Mais la possibilité d'expansion du réseau de VIA ou de tout autre réseau est généralement énorme.

Le seul de ces trois corridors pour lequel nous ayons de chiffres assez fiables, ou je devrais dire des chiffres accessibles au public assez fiables, au plan de l'achalandage, c'est le trajet Calgary-Edmonton. On peut voir qu'en moyenne, environ 25 000 personnes font le trajet entre Calgary et Edmonton — ou plus précisément, Calgary et Red Deer ou Edmonton — et dans le sens inverse chaque jour. Je dis bien 25 000. Ce qu'il faut, c'est convaincre 20 000 de ces personnes de prendre le train. Actuellement, sur ces 25 000 personnes, environ 93 p. 100 prennent la voiture. Il y en a qui prennent l'autobus et d'autres l'avion. Les chiffres seront un peu différents pour le trajet Toronto-Ottawa et Toronto-Montréal, mais pas de beaucoup.

Quel serait le seuil de rentabilité pour l'essence? J'ai fait des calculs. J'ai justement présenté des chiffres sur ce sujet-là lors d'une conférence tenue à Red Deer en 2006. J'ai fait des calculs et conclu que l'essence devrait atteindre le prix de 1,60 \$ le litre — et il faudrait qu'il y ait un train — pour que la plupart des gens veuillent emprunter le train à grande vitesse, la plupart des gens qui faisaient le trajet Calgary-Edmonton, Calgary-Red Deer, Red Deer-Edmonton et vice versa.

Donc, 1,60 \$ pour l'essence? À Calgary, et de fait, ailleurs au Canada, le prix de l'essence a atteint 1,30 \$ l'été dernier. Si vous lisez le nouveau livre de Jeffrey Rubin, *Why Your World Is About to Get a Whole Lot Smaller*, vous y verrez que selon lui, on peut s'attendre à payer 2 \$ le litre d'essence « dans un proche avenir ». Je pense qu'il vise environ 2012. C'est à ce prix-là qu'on aura suffisamment de passagers sur la ligne Calgary-Edmonton pour couvrir non seulement ses frais d'exploitation, mais aussi les coûts d'investissement, sur 30 ans. Si ces chiffres sont justes — et ils le sont probablement, mais selon certains c'est plus, et selon d'autres, moins — en ce qui concerne les trajets Toronto-Ottawa et Toronto-Montréal, ce serait à peu près le seuil de rentabilité pour le service sur ces corridors particuliers.

L'attaché de recherche de votre comité m'a demandé d'ajouter quelques mots sur liens entre le train à grande vitesse ou à très grande vitesse et la circulation locale à la fin des itinéraires, ou aux gares. J'ai deux réflexions plutôt contradictoires à faire sur la question.

• (1545)

La première, c'est que le train à grande vitesse ou à très grande vitesse n'est guère différent de tout autre service ferroviaire. Il vaut mieux avoir les gares dans les centres urbains, comme c'est le cas à Montréal et à Toronto, et de fait partout ailleurs dans le monde où il y a un bon service ferroviaire, plutôt qu'en marge des centres urbains, comme à Ottawa et Vancouver. La gare devient simplement un carrefour du transport en commun. Je siège, à Toronto, au comité consultatif de la gare Union, qui cherche en fait à consolider le rôle de la gare comme une plaque tournante du transport en commun. La population ne sait pas vraiment que, déjà, bien plus de passagers passent par la gare Union chaque jour qu'à l'aéroport Pearson.

L'autre réflexion, c'est que quoi qu'il en soit, même si les aéroports sont en marge des villes, le raccordement ferroviaire à grande vitesse avec les grands aéroports devrait être encouragé, comme il en existe dans bien d'autres pays, et il y a deux raisons à cela. Le transport aérien, plus que tout autre mode de transport, se ressentira de la hausse du prix du pétrole dont j'ai parlé tout à l'heure. C'est le secteur le plus sensible au prix du carburant, et nous avons pu constater l'année dernière que les compagnies aériennes souffraient du coût élevé du carburant. Ces coûts ont dépassé les coûts de main-d'oeuvre en 2007. Nous pouvons voir cette année que ces compagnies souffrent du ralentissement économique, mais aussi de la remontée du prix du pétrole.

Dans notre livre, Anthony Perl et moi-même avons traité en profondeur de la question, et nous avons conclu — n'oubliez pas que nous nous concentrons sur les États-Unis et la Chine — qu'aux États-Unis, le nombre d'aéroports offrant des vols réguliers allait diminuer d'environ 330, actuellement, à moins de 50 d'ici une vingtaine d'années, pour les raisons que je viens de citer.

Un service de raccordement ferroviaire à grande vitesse ou à très grande vitesse avec les aéroports sera très important. Il sera important tout d'abord de rassembler les passagers dans un nombre de plus en plus restreint d'aéroports, donc l'aéroport Pearson ou l'aéroport Trudeau devra fermer et les vols internationaux ne partiront que de l'un ou l'autre, et alors il faudra un service de raccordement à grande vitesse entre les deux villes pour faciliter les choses. Mais alors, tandis que les aéroports changeront de vocation, vous constaterez, comme nous le disons dans notre livre, qu'ils deviendront des plaques tournantes du transport pour la population, et, fait très important, pour le transport de marchandises. Je pourrai en parler plus longuement au moment des questions, monsieur le président, si vous le souhaitez.

Je vous remercie.

• (1550)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Rowden, si vous pouvez m'entendre, nous vous invitons à faire votre exposé.

M. Allan Rowden: Très bien.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier d'avoir laissé M. Gilbert parler en premier. Il a soulevé énormément d'éléments et il m'a vraiment fait comprendre combien il me reste à apprendre sur le transport ferroviaire et le train à grande vitesse.

Mon expérience est dans l'industrie des ressources, de l'exploitation minière, géologique et pétrolière, et je m'intéresse depuis toujours au transport ferroviaire. Comme M. Gilbert, j'ai lu le rapport sur le train à grande vitesse et son incidence, et la suggestion selon laquelle il contribuerait au transport dans le corridor entre Calgary et Edmonton.

Je m'intéresse à ce qu'il a dit au sujet du prix du pétrole. Il a été question, plus tôt aujourd'hui, du fait que l'emploi efficace du pétrole et de l'électricité a d'énormes répercussions sur le coût de ces deux ressources. J'ai tendance à être d'accord, dans une certaine mesure, sur le fait que c'est vraiment le coût du carburant qui catalyse tous les changements qui nous préoccupent, tant dans l'économie qu'en matière de transport. Du même coup, le débat et la discussion — non pas la dispute, mais la discussion — tourne vraiment sur ce qui pourrait être la cause de l'actuelle récession.

Je dois m'en remettre à M. Gilbert ici; il a certainement bien plus d'expérience que moi et a fait une étude beaucoup plus approfondie du sujet. Je suis impatient de lire ses livres et ses notes sur les facteurs sur lesquels il fonde son analyse de la conjoncture économique actuelle.

Pour ma part, mes préoccupations et intérêts sont centrés sur la ressource et l'incidence sur l'environnement. Je sais, d'après des notes antérieures, qu'il y a eu des exposés de grands fabricants sur ce qui fonctionne en Europe et ce qui peut s'appliquer ici, au Canada.

Comme M. Gilbert, j'ai sillonné le pays. Je suis né à Toronto. La seule région du Canada où je n'ai pas travaillé, c'est dans les provinces Maritimes. J'ai couvert tout l'Arctique, et aussi tout l'Ouest du Canada, dans les secteurs minier et pétrolier. Il y a à peine un an et demi, j'ai travaillé sur un projet à Sudbury qui était principalement centré sur le secteur minier. Quand l'ensemble du marché des produits s'est écroulé, je me suis retrouvé à Calgary.

Pour l'instant, je suis encore en pleine courbe d'apprentissage. Je ne voudrais pas faire perdre son temps au comité pendant que j'explique ce qui a éveillé mon intérêt, mais celui-ci est très centré sur l'interface de n'importe laquelle des méthodes dont nous avons parlé avec l'infrastructure déjà établie.

Pas plus tard que ce matin, il y a eu une autre victime en banlieue de Calgary, quand un train local a percuté une voiture qui tentait de traverser la voie ferrée. Notre train léger, dont nous avons parlé plus tôt, est uniquement mu par l'énergie éolienne; on pourrait débattre d'où vient le vent. D'ailleurs, le réseau est actuellement en pleine refonte, parce que l'interface avec l'infrastructure cause d'énormes problèmes. À l'échelle locale, nous sommes en train de concevoir un niveau +15 sophistiqué, mais on vise surtout à intégrer ce même train léger très efficace à un réseau souterrain.

• (1555)

Alors ce qui me préoccupe plus, du point de vue de l'ingénierie, quand on envisage un système comme celui dont nous parlons, qui aura des répercussions partout au Canada, c'est qu'il devienne surtout quelque chose qui est conçu et pensé à une fin précise plutôt qu'une adaptation après le fait. Le groupe avec lequel je travaille a une grande expérience des trains rapides et des chemins de fer pour trains rapides, et il se préoccupe aussi de ce que l'on puisse prendre des systèmes d'ailleurs qu'on adapte au Canada plutôt que de concevoir un système qui permettrait vraiment à tout le monde au pays de l'utiliser. La situation idéale que nous étudions à l'échelle locale est encore centrée sur le volume de circulation entre Calgary et Edmonton. Je suis d'accord qu'il existe une excellente situation pour cela, mais nous ne sommes pas encore tout à fait convaincus qu'un réseau souterrain fait partie de ce qu'il faudrait.

Actuellement, nous cherchons à nous assurer que c'est bien sur tout le concept de ce qui constitue le mode de transport plus efficace des personnes que l'on travaille. Bien des préoccupations sont exprimées au sujet de l'efficacité énergétique. Des gens qui ont bien plus d'expérience que moi pensent que notre mode de transfert de l'électricité fait un énorme gaspillage de l'énergie, et aussi que l'exploitation pétrolière fait une consommation faramineuse d'énergie. Rien que la manière dont nous consommons le pétrole reflète un manque d'efficacité phénoménal. C'est le genre de choses dont je voudrais d'abord parler dans mes observations: pour l'aspect environnemental, nous réfléchissons en profondeur, et non pas seulement de façon superficielle, à l'interface de n'importe quel nouveau réseau avec l'infrastructure actuelle.

Je suis tout à fait d'accord que la liaison avec les centres urbains est l'élément le plus important de n'importe quel nouveau système. Quand on pense aux régions les plus peuplées de l'Est du Canada, on ne semble pas tant avoir à se préoccuper de la superficie nécessaire. Je crois qu'il a été question, dans des notes antérieures, d'un troisième corridor — il y aurait un corridor libre, un corridor à grande vitesse et un corridor de circulation. On crée, en fait, un troisième corridor pour avoir le service ferroviaire à grande vitesse. Dans l'Ouest canadien, l'emploi qui est fait des terres revêt une grande importance et, faute de description, elles deviennent très protégées. Alors la superficie que prendrait n'importe quel nouveau réseau est un élément des préoccupations générales. Son incorporation visuelle dans le paysage est l'autre aspect de l'enjeu.

Pour ce qui est de mes commentaires, ce que je voudrais surtout, c'est que ces éléments soient au compte rendu. M. Gilbert a parlé de toutes sortes de choses avec lesquelles notre groupe est d'accord dans une certaine mesure, et sur d'autres aspects, nous aurions probablement un avis différent. Mais pour l'instant, je pense que cela suffit.

J'apprécie beaucoup votre invitation. Je vous remercie de m'avoir offert cette occasion de discuter avec vous et de me joindre au groupe.

• (1600)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Meggs.

M. Geoff Meggs: Merci, monsieur le président. J'apprécie beaucoup, moi aussi, l'occasion qui m'est donnée de comparaître aujourd'hui.

Je ne suis pas expert en matière ferroviaire, mais j'aimerais vous parler brièvement d'un voyage que j'ai fait les 28 et 29 mai avec le maire Gregor Robertson à Seattle et Portland pour assister à la

Cascadia Rail Week, un projet conjoint de plusieurs collectivités qui longent le corridor ferroviaire d'Amtrak de Eugene, en Oregon, jusqu'à Vancouver, en Colombie-Britannique. Ces collectivités voient dans l'investissement de 8 milliards de dollars, que fait le président Obama dans le train à haute vitesse pour stimuler l'économie, une occasion sans précédent de réaliser leur vieux rêve de transport des passagers par chemin de fer à grande vitesse ou très grande vitesse sur toute la distance qui sépare Eugene de Vancouver.

Les gouvernements nationaux ont déjà investi de 800 à 900 millions de dollars sur le corridor depuis une quinzaine d'années. Ils ont été récompensés par d'importantes hausses du nombre d'usagers, surtout entre Seattle et Portland. Lors du voyage auquel nous avons participé, les dirigeants municipaux et politiques du niveau du Congrès et de législatures d'États ont pris ce train pour aller se rencontrer et parler des possibilités.

Plusieurs choses importantes sont survenues lors de nos réunions. L'une a été que des fonctionnaires fédéraux américains sont venus expliquer au ministère des Transports de l'État de Washington la manière de structurer leur demande de financement pour un maximum de 800 millions de dollars de cet investissement pour stimuler l'économie. La demande devait être déposée pour le 17 juin. Le maire Robertson a signé un protocole d'entente avec le maire de Portland, Sam Adams, pour promouvoir le transport ferroviaire des passagers dans ce corridor, dans une optique d'établissement des assises d'un véritable réseau ferroviaire à haute vitesse. Ce protocole fait maintenant le tour des dirigeants des municipalités qui longent le corridor, pour en obtenir l'appui.

Enfin, je pense que les réunions de votre comité, et vos audiences sur la question du transport ferroviaire à grande vitesse ont vraiment mis en valeur les possibilités qui s'offrent en la matière, mais jusqu'à maintenant, à moins que je ne me trompe, on n'a pas beaucoup mis l'accent sur le potentiel de la côte Ouest. Le projet Cascadia a de véritables chances de succès, et les avantages économiques et environnementaux potentiels pour le Canada sont évidents. Je parle ici d'avantages qui se concrétiseraient bien avant la création d'un véritable réseau ferroviaire à grande vitesse.

Cependant, le Canada a jusqu'à maintenant refusé d'intervenir de la manière la plus fondamentale. Amtrak envisage d'ajouter un deuxième train chaque jour entre Seattle et Vancouver. Ottawa a insisté pour qu'Amtrak assume le coût des formalités des douanes et d'immigration pour faire passer la frontière à ce train, alors pour une histoire de quelque 1 500 \$ par jour, nous faisons peser un énorme point d'interrogation sur l'intérêt que présenterait pour le Canada l'augmentation du tourisme et des échanges commerciaux avec le Nord-Ouest du Pacifique qu'engendrerait l'expansion du transport ferroviaire de passagers.

Jusqu'à maintenant, le ministre de la Sécurité publique, Peter Van Loan, a légèrement fléchi, mais seulement dans la mesure d'une dispense des frais pendant les jeux Olympiques de 2010. Le coût, pour Amtrak, sera d'environ un demi-million de dollars par année, et le ministère des Transports de l'État de Washington estime que les avantages pour l'économie canadienne d'un service augmenté pourraient être de l'ordre de 17 millions de dollars par année. Une autre estimation est même supérieure à cela.

Je serai très bref. J'ai plusieurs recommandations très simples à faire. Je pense qu'elles sont peu coûteuses et constituent des mesures efficaces par rapport aux coûts qui permettraient au Canada d'intervenir dans la très étroite fenêtre qui reste avant qu'ils fassent leur demande et expriment notre résolution d'ouvrir la porte à l'augmentation du transport ferroviaire de passagers, au train à grande vitesse, et même à la circulation ferroviaire à très grande vitesse jusqu'à Vancouver.

La première recommandation, c'est que le comité convienne d'exhorter le ministre Van Loan à revenir sur sa décision et à renoncer aux frais douaniers pour Amtrak. Comme le disait un article récent dans le *The Vancouver Sun*, ces trains auraient pu déjà rouler depuis neuf mois. Tout autre report serait bête et l'insistance à recouvrer les coûts directs témoigne simplement d'une vision à courte vue. C'est assez gênant pour les Canadiens qui rendent visite aux Américains de se faire dire que les frais sont un obstacle à leurs efforts pour faire des investissements de leur côté de la ligne, lesquels investissements auraient des avantages directs pour le Canada.

Deuxièmement, au-delà de cette amélioration, j'espère que nous pouvons nous entendre pour encourager le gouvernement fédéral à collaborer avec les autorités américaines en vue de simplifier les formalités de douanes et d'immigration des deux côtés de la frontière. La situation américaine n'est pas parfaite, et cette simplification aurait pour effet de réduire la durée du trajet entre Seattle et Vancouver.

Troisièmement, j'espère que votre comité appuiera le concept de train à grande vitesse pour le corridor Cascadia, dont il a été discuté et qui est planifié depuis près de 20 ans, et qu'il poussera Ottawa à appuyer une stratégie coordonnée englobant tous les intervenants de la Colombie-Britannique, y compris, particulièrement et surtout, nos transporteurs de marchandises, pour que nous puissions appuyer l'expansion du service ferroviaire de passagers sans qu'il y ait de répercussion négative sur le transport des marchandises.

Enfin, je pense que nous devrions essayer de nous entendre pour recommander à Ottawa d'agir dès que possible, en collaboration avec la Colombie-Britannique, les compagnies ferroviaires concernées et les municipalités, pour faire face aux besoins de longue date d'un nouvel investissement dans l'infrastructure ferroviaire de la Colombie-Britannique dans le corridor nord-sud. Un nouvel investissement est particulièrement important pour la traversée du pont pivotant du fleuve Fraser, qui a 105 ans, qui réduit la vitesse des trains à quelque chose comme 10 ou 15 milles à l'heure, pour traverser le fleuve Fraser. C'est un important goulot d'étranglement, mais qui est maintenant nécessaire au transport des marchandises.

•(1605)

Je ne suis pas un expert en matière ferroviaire. Je serais toutefois ravi de répondre à vos questions à propos des autres mesures rentables proposées par les Américains pour faciliter la circulation et, à notre avis, ouvrir la voie à des investissements beaucoup plus importants.

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

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

Merci à tous les témoins.

J'aimerais adresser ma question à M. Meggs, mais je tiens d'abord à remercier le conseiller Meggs et le maire Robertson de prendre en main le dossier Amtrak.

Vous avez dit qu'on aimerait réduire la durée du trajet entre Seattle et Vancouver. Je crois savoir que le gouvernement conservateur s'est engagé à verser des fonds pour améliorer les chemins de fer à Delta. Le gouvernement provincial a investi 4,5 millions de dollars dans la construction d'une voie de service ferroviaire près de la route Colebrook, à Delta, et les Américains se partagent le reste des coûts. Quelles améliorations pourrait-on apporter pour réduire le temps de déplacement de nos trains actuels?

M. Geoff Meggs: Les Américains ont été très clairs là-dessus. Comme M. Gilbert l'a dit, ils veulent avant toute chose augmenter la fréquence et doubler la liaison entre Vancouver et Seattle. Leur demande relative au corridor à grande vitesse ne tient pas si nous ne sommes pas disposés à faciliter l'ajout d'une liaison.

Ensuite, on veut améliorer la ponctualité, mais il serait possible de gagner entre 10 et 15 minutes seulement en simplifiant la procédure de dédouanement. Si les passagers pouvaient s'enregistrer et passer par la douane et l'immigration avant d'embarquer à bord du train, comme ils le feraient dans un avion, cela faciliterait les choses. On m'a dit que les autorités américaines arrêtent toujours le train lorsque celui-ci entre aux États-Unis. Par conséquent, si nous arrimions nos mesures de sécurité, peut-être pourraient-elles modifier les leurs — pas les réduire, mais plutôt les simplifier — afin que nous puissions gagner du temps.

Nous nous y sommes rendus en voiture, et cela nous a pris environ trois heures. Le voyage en train prend maintenant quatre heures. Ces simples changements, sans trop d'investissements, permettraient de réduire les lenteurs à la frontière et, par le fait même, la durée des déplacements.

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez parlé d'augmenter la fréquence à deux trains et indiqué que le gouvernement allait facturer des frais supplémentaires de 1 500 \$. Le gouvernement du Canada facture-t-il les exploitants pour les services de douane à l'aéroport ou sur la ligne actuelle Vancouver-Seattle?

M. Geoff Meggs: Je ne connais pas tous les détails. Je pense qu'il est rare qu'on facture des frais pour un service supplémentaire. Pour l'instant, je suppose que c'est parce qu'on ne dispose pas des ressources nécessaires à ces heures et qu'on devra les déployer. Si c'est le cas, je considère qu'il s'agit d'un investissement raisonnable pour accroître le trafic ferroviaire.

M. Sukh Dhaliwal: Quand je parle à mes électeurs de Newton-Delta-Nord, de Surrey et de Delta, je constate qu'ils sont enthousiastes à l'idée d'avoir deux liaisons et, comme vous l'avez dit, des retombées économiques annuelles de 17 millions de dollars dans la vallée du Bas-Fraser. À votre avis, que pensent les gens de Vancouver et de la vallée du Bas-Fraser de cette possibilité économique?

M. Geoff Meggs: En général, tous les commentaires rapportés dans les journaux étaient positifs à l'égard de ce projet et critiquaient la façon dont le gouvernement fédéral réagissait à la présente situation.

Je pense que certains experts en matière ferroviaire ont soulevé des questions très importantes qui doivent être réglées avant que nous puissions parler d'un train à grande vitesse, mais il y aurait certainement moyen d'accélérer le transport actuel et d'assurer de grandes retombées économiques. Cependant, nous ne voudrions rien faire qui puisse perturber le transport des marchandises.

Ce qui me surprend, étant nouveau dans ce dossier, c'est l'absence d'une approche coordonnée, à tous les niveaux, à l'égard des possibilités nord-sud. Nous avons un peu parlé de la voie de communication est-ouest, mais pas de l'option nord-sud.

• (1610)

M. Sukh Dhaliwal: Vous êtes d'avis que ces frais de 1 500 \$ par jour devraient être assumés par le gouvernement afin de créer des perspectives dans la région, n'est-ce pas? Que pense l'industrie touristique de ces frais?

M. Geoff Meggs: De toute évidence, les gens de l'industrie sont très favorables à l'investissement et se demandent pourquoi le projet ne s'est pas encore concrétisé.

Comme je l'ai dit plus tôt, je n'ai vu personne contester cet investissement, surtout lorsque le ministre s'est dit prêt à agir en vue des Jeux Olympiques. Mais il est très difficile pour nos amis de l'État de Washington de défendre leur projet à Washington, D.C., si nous ne sommes pas prêts ou si nous essayons de faire payer des gens qui visitent le Canada à bord d'un train régulier. Ça ne fonctionne tout simplement pas. Et il y a un problème de crédibilité pour les autorités de l'État de Washington, qui se limiteront à étudier le projet de liaison jusqu'à Portland et Eugene si nous ne trouvons pas rapidement une solution de notre côté.

M. Sukh Dhaliwal: Comment se situent nos homologues américains par rapport à nous? Sont-ils ouverts à l'idée? Nous n'avons qu'une très petite portion du chemin de fer, et il n'est question que de 1 500 \$ de plus par jour. Les Américains sont-ils disposés à travailler avec nous même si le gouvernement actuel n'est pas un partenaire dans ce projet particulier?

M. Geoff Meggs: Honnêtement, ils nous implorent de travailler avec eux, et ils étaient très heureux de rencontrer le maire Robertson. Celui-ci espère maintenant présenter ce dossier devant le conseil d'administration de TransLink, qui est composé des maires de toutes les municipalités de la région. On se penche là-dessus depuis longtemps. L'ancien premier ministre Mike Harcourt travaille à l'élaboration de nouveaux tracés pour un train à grande vitesse depuis le milieu des années 1990.

Les travaux ont commencé aux États-Unis très lentement, mais sûrement, et sont au point mort ici, au Canada. Le pont de la rivière Fraser constitue un problème, et nous sommes confrontés à d'autres difficultés. Les américains ont bon espoir, tout comme moi, que nous parviendrons à coordonner nos efforts et à aller de l'avant.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Monsieur Gilbert, si j'ai bien compris, vous prévoyez que l'augmentation du prix du pétrole va exercer une pression sur le transport aérien. À la fin de votre allocution, vous avez mentionné qu'aux États-Unis, le nombre de grands aéroports passerait de 330 à 50. Vous avez aussi dit qu'au Canada, cette augmentation aurait le même effet.

Avez-vous bel et bien dit qu'à Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau pourrait ne plus être un aéroport majeur, et que tout serait concentré à Toronto?

[Traduction]

M. Richard Gilbert: Je crois avoir été objectif en disant que cela pourrait être l'un ou l'autre, mais je pense que c'est dans un avenir très lointain. Compte tenu du succès des trains à grande vitesse, ce n'est pas la concurrence avec les avions qu'il faut craindre, mais plutôt avec les automobiles. C'est par ce moyen que les gens se déplaceront, du moins pour les courtes distances.

J'ai donné les chiffres pour le trajet entre Calgary et Edmonton. Environ 93 p. 100 des gens prennent la voiture. Il faut donc attirer les passagers. Ça ne sert à rien de s'en prendre à l'industrie aéroportuaire. J'ai soulevé la question seulement parce que l'analyste m'a demandé de parler de la jonction avec le système de transport local. Il serait aussi avantageux d'assurer une liaison avec les aéroports.

Je dirais qu'il y a également un problème au Nord-Ouest. Vancouver fera non seulement concurrence à Seattle en particulier, mais aussi à d'autres villes, pour un aéroport viable, et s'il y a un réseau ferroviaire efficace, cela pourrait faire toute la différence.

• (1615)

[Français]

M. Mario Laframboise: Je suis d'accord avec vous: il faut faire en sorte que les aéroports deviennent un lieu de transit pour tous les voyageurs. Je pense que c'est une bonne façon de procéder. Je parle notamment de l'idée voulant qu'il y ait dans les aéroports une liaison avec les trains rapides. Vous estimez à 40 millions de dollars par kilomètre le coût de l'électrification du réseau. Selon vous, les études que vous avez consultées sous-évaluaient les coûts, au Canada. Ai-je bien compris?

[Traduction]

M. Richard Gilbert: Non. J'ai dit qu'on avait sous-estimé les coûts d'investissement, d'après l'étude menée par le Van Horne Institute sur la liaison entre Calgary et Edmonton, avec arrêt à Red Deer. Je ne me suis pas suffisamment attardé à cette étude pour savoir quels coûts on avait sous-estimé. J'ai simplement comparé le total des coûts avec celui d'études équivalentes, et c'est un cas aberrant. Le coût le moins élevé que j'ai trouvé ailleurs dans le monde était de 17 millions de dollars. On a indiqué que la ligne coûterait 11,5 millions de dollars, ou probablement 13,5 millions en dollars d'aujourd'hui, et jusqu'à 53 millions de dollars par kilomètre. Je pense qu'un montant de l'ordre de 40 millions de dollars par kilomètre serait plus réaliste, et c'est ce montant que nous avons utilisé dans notre document, bien que ce soit en dollars américains.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Rowden, vous avez mentionné Calgary et Edmonton. Vous ne pensez pas qu'un train rapide entre ces deux villes soit un projet réalisable. Ai-je bien compris? Selon vous, il faudrait une voie indépendante. Vous dites que le terrain n'est pas propice à cela.

Est-ce que vous écarteriez simplement tout concept de train rapide entre Calgary et Edmonton?

[Traduction]

M. Allan Rowden: J'ai peut-être été mal compris. Ce que je disais, c'est que d'après ce qu'on nous a dit à propos de la possibilité d'un troisième corridor dans la région densément peuplée du Sud de l'Ontario, il serait possible qu'on ait besoin d'un troisième corridor pour un train à grande vitesse. Entre Calgary et Edmonton, il n'y aurait pas assez d'espace dans le corridor existant, et il serait nécessaire d'en avoir un autre à l'extérieur. Et ce serait entièrement faisable.

Ce qui suscite une controverse et qui fait beaucoup jaser, c'est simplement le fait d'avoir un réseau ferroviaire à grande vitesse qui a une liaison au sol, compte tenu des infrastructures déjà en place, non seulement sur les routes primaires, mais aussi secondaires et tertiaires. On devrait définir et bien situer une vaste zone d'interface, du moins, par souci de sécurité, et la population locale serait très préoccupée par la mise en place de cette infrastructure.

On ne manque pas d'utilisateurs pour le réseau, mais la question est de savoir si le réseau sera terrestre ou non. Il y a d'autres réseaux qui pourraient faire meilleur usage d'un corridor qu'un train à grande vitesse qui réduit au maximum toute interface avec les infrastructures existantes.

M. Gilbert a dit que le coût des travaux pour l'aménagement du corridor était peu élevé. En Alberta, la construction des routes et des chemins de fer a toujours été moins coûteuse qu'ailleurs au pays. Même si je comprends la nécessité d'avoir un point de référence pour les coûts, je défendrais probablement le coût par kilomètre utilisé pour la ligne qui relie Calgary et Edmonton. Bien que je ne sois pas en faveur d'un réseau terrestre, sachez que nos coûts de construction par kilomètre sont de beaucoup inférieurs à ce qu'on voit ailleurs.

• (1620)

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

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

M. Gilbert, vous dites que tout est tellement interrelié que cela rend le choix difficile si on n'adopte pas une approche globale à l'égard du réseau de transport. Vous devez comprendre certains détails.

Je m'intéresse à vos travaux sur les véhicules de remplacement. En quoi une voiture électrique efficace qui parcourt 400 ou 500 kilomètres change-t-elle la donne?

M. Richard Gilbert: Avec le plus grand respect, je dois dire qu'une voiture électrique qui parcourt entre 400 et 500 kilomètres, ce n'est pas la réalité. Cela n'arrivera pas de sitôt. À mon avis, nous serons chanceux si nous avons une voiture électrique abordable et efficace qui parcourt 200 ou 250 kilomètres au cours des prochaines décennies. Les voitures électriques seront très utiles pour parcourir de courtes distances. Mais pour ce dont il est question, à moins qu'on trouve un moyen de charger les véhicules personnels pendant qu'ils roulent, tout comme le tramway ou le train à très grande vitesse qui obtient son courant à partir d'un câble ou d'un chemin de fer, de sorte que les gens puissent conduire sur la 401, par exemple, sortir une antenne et tirer du courant — une scène digne des *Jetsons* —, nous ne sommes pas près de voir ça. Nous aurons certes besoin d'un train à grande vitesse ou à très grande vitesse.

M. Dennis Bevington: Nous pourrions plutôt parler d'un véhicule électrique doté d'une génératrice, n'est-ce pas? Il est très probable qu'on mise sur ce modèle pour les longues distances.

M. Richard Gilbert: Oui. Il s'agit de la Volt de General Motors, un concept qui, à mon avis, est de plus en plus critiqué car il n'appartient à aucune catégorie. C'est un véhicule à batterie jumelé à un moteur à combustion interne ou un véhicule équipé d'un moteur à combustion interne alimenté par une batterie. Il vaudrait mieux concevoir deux véhicules distincts, soit un véhicule électrique pour les courtes distances et un véhicule doté d'un moteur à combustion interne pour les longues distances, si c'est ainsi que vous voulez procéder, pour ce qui est des véhicules personnels.

Mais d'après ce que nous avons vu ailleurs, les trains à grande vitesse peuvent fonctionner et accaparer les utilisateurs des autres moyens de transport. Ce n'est pas quelque chose de futuriste ou d'irréaliste comme un véhicule électrique qui parcourt 500 kilomètres. Ça existe.

M. Dennis Bevington: Je ne pense pas qu'on ait besoin de rêver au train à grande vitesse. J'ai voyagé à bord de nombreux TGV partout dans le monde.

Par ailleurs, si on réussit à transformer la société — comme nous voulons le faire —, en amenant 80 p. 100 de la population à faire le trajet entre Edmonton et Calgary en train plutôt qu'en voiture, ce serait un exploit. Comment accomplir ce changement sociétal grâce à cet investissement de milliards de dollars? Allons-nous réussir ou plutôt constater que...?

Nous devons adopter une approche visionnaire. Pouvons-nous changer suffisamment le comportement de la société pour assurer le succès du train à grande vitesse dans tous les cas?

M. Richard Gilbert: Si le prix de l'essence n'augmente pas, le train à grande vitesse, dans sa conception actuelle, ne fera pas ses frais. Il aura besoin d'une subvention. Ce que je dis, c'est qu'il faut déterminer — et je pense que cela devrait être fait de façon rigoureuse — ce que serait le seuil de rentabilité et s'il s'agit d'un bon prix. Si vous faites vos calculs et découvrez que l'essence s'élève à 20 \$ le litre, vous n'aurez pas à vous inquiéter. Toutefois, cela pourrait ne pas être le cas. En fait, le prix pourrait avoisiner le prix actuel ou celui de l'an passé. C'est ce qui rend la chose intéressante.

Par conséquent, on n'aura pas besoin de transformer la société. Il y a de fortes chances que le prix du pétrole augmente et, par conséquent, il y aura beaucoup de gens qui prendront le train si celui-ci est en service.

• (1625)

M. Dennis Bevington: Monsieur Meggs, avez-vous une idée du volume de circulation sur la ligne Vancouver-Seattle-Portland et du volume disponible pour un train à grande vitesse?

M. Geoff Meggs: On croit qu'en doublant le service quotidien, c'est-à-dire en passant de un à deux par jour, on attirerait environ 35 000 visiteurs de plus par année à Vancouver. Ce n'est peut-être pas énorme, mais on estime qu'au bout du compte les volumes seraient considérablement plus élevés. Peu d'études ont été faites à ce sujet récemment.

Ce qui posera peut-être problème, et je crois que ce point a déjà été soulevé dans les autres présentations, c'est que si nous instaurons un service à plus grande vitesse en utilisant les chemins de fer conventionnels, nous allons devoir nous entendre avec les transporteurs de marchandises, car ils utilisent énormément ce réseau ferroviaire. Je crois qu'un témoin vous a dit plus tôt qu'on ne pouvait pas utiliser les mêmes rails pour le transport de marchandises et le transport de passagers à une vitesse de plus de 90 milles à l'heure.

Il faut procéder par étapes et commencer à planifier à long terme, parce que seul un service à grande vitesse — et non pas un service à très grande vitesse — nous permettra d'obtenir des gains réels. C'est toutefois une initiative qui nécessitera plusieurs investissements, car nous devons nous assurer de ne pas nuire au transport de marchandises. Je n'ai pas de chiffres précis, mais on considère certainement depuis un bon moment déjà que nous constituons la fin logique de cette route, plus que Bellingham ou le nord de Seattle.

Le président: Merci.

Monsieur Mayes.

M. Allan Rowden: Monsieur Tweed, puis-je poser une question? Je suis désolé de vous interrompre.

Le président: Je vous écoute.

M. Allan Rowden: Quelqu'un a demandé plus tôt si l'équation serait différente si on disposait d'une voiture électrique. M. Gilbert a répondu qu'à son avis il faudrait probablement attendre encore 10 ou 20 ans avant de voir une voiture qui refait le plein d'énergie tandis qu'elle roule.

Je m'interroge au sujet du processus décisionnel; nous devons inévitablement trancher à un moment ou à un autre et établir un plan. C'est sûrement arrivé à plusieurs d'entre nous de participer à des projets dans le cadre desquels il a fallu manoeuvrer pour respecter le calendrier de production après l'établissement des dessins techniques. Les dessins techniques peuvent comporter quelques écarts systématiques, et afin de prendre une décision finale, il faut les mettre au banc d'essai.

Pas plus tard que la semaine dernière — et je conseillerais à M. Gilbert de jeter un coup d'oeil au *Calgary Herald* —, on nous parlait d'un nouveau mode de régénération des piles, pas pour les grosses piles, mais pour les plus petites, qui avait été breveté par un concepteur local. Il permet aux voitures à propulsion électrique actuellement sur le marché d'avoir une autonomie de 300, 400 ou 500 kilomètres, grâce à un dispositif de rechargement. Son nouveau système d'alternateur-générateur offre cette option.

J'ai une question pour M. Meggs à Vancouver. J'examinais les chiffres, et si je ne m'abuse, on suggérait que pour un investissement de 1 500 \$ par jour — entre 450 000 et 500 000 \$ par année —, nous pourrions avoir des retombées d'environ 17 millions de dollars. Est-ce exact? Est-ce bien les chiffres que nous utilisons?

M. Geoff Meggs: L'État de Washington...

•(1630)

M. Allan Rowden: N'y a-t-il pas un incitatif local? Quand je regarde des chiffres de ce genre...

Le président: Je me dois de vous interrompre. Même si la question est pertinente, je crois que les membres du comité ont hâte d'intervenir. Vous pourrez peut-être avoir cette conversation plus tard, si vous êtes d'accord. Désolé encore de vous interrompre.

M. Allan Rowden: Très bien.

Le président: Monsieur Mayes.

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

Ma question s'adresse à M. Meggs.

Notre comité a examiné le dossier de la liaison ferroviaire à grande vitesse, mais aussi celui des trains légers qui s'y rattacheront. Notre gouvernement a pris des engagements importants envers la Ville de Vancouver pour contribuer à la mise en place du réseau de trains légers. Savez-vous combien le gouvernement du Canada a investi dans la Canada Line entre l'aéroport et le centre-ville de Vancouver?

M. Geoff Meggs: Je n'ai pas consulté les données récemment, mais je sais qu'on parle de centaines de millions de dollars, quelques 300 millions de dollars, je crois.

M. Colin Mayes: Aussi, la liaison Evergreen annoncée entre la région de Mission et le centre-ville de Vancouver coûtera environ 300 millions de dollars. Nous avons donc fait des investissements importants à Vancouver pour aider la ville à mettre en place des trains légers, et ainsi remédier aux problèmes environnementaux et désengorger le réseau.

Vous avez soulevé certaines difficultés entourant la mise en place d'un service de liaison ferroviaire à grande vitesse entre Seattle et Vancouver. Vous nous avez aussi dit que l'Agence des services frontaliers du Canada vous imposerait des frais de 1 500 \$. Je dois vous souligner qu'il existe une politique publique à cet égard, et que l'on parle de Vancouver ou de toute autre ville canadienne où une liaison ferroviaire passe la frontière, ces frais s'appliquent à tout le monde, à titre de recouvrement des coûts. Évidemment, le gouvernement, quel qu'il soit, s'il devait changer la politique, devrait le faire à la grandeur du Canada. Nous desservons l'ensemble de la population canadienne.

Comme M. Rowden l'a indiqué, il en coûte environ 500 000 \$ par année. Je sais que le gouvernement du Canada ne semble pas vouloir investir ces 500 000 \$ pour que Vancouver profite des retombées, mais il faut regarder la situation dans son ensemble, et c'est notre travail, puisque nous représentons la totalité des Canadiens.

Je suis originaire de la Colombie-Britannique, et j'ai grandi à Vancouver, alors je comprends ce que vous dites quand vous parlez du marché de Vancouver. La demande n'est pas nécessairement pour une liaison d'est en ouest, mais plutôt pour une liaison du nord au sud, et c'est très important. Mais je ne suis pas certain qu'il soit approprié de critiquer notre ministre, qui travaille à ce dossier et qui tente de trouver un moyen pour favoriser l'établissement d'un service ferroviaire à grande vitesse entre Seattle et Vancouver.

La question que j'aimerais vous poser est la suivante: qu'est-ce que la Ville de Vancouver a fait en ce qui a trait à la planification à long terme d'un service ferroviaire à grande vitesse à destination de Vancouver? Avez-vous prévu un couloir et vérifié si des terres étaient disponibles pour faire passer un train à grande vitesse entre Vancouver et Seattle?

M. Geoff Meggs: La ville s'est engagée dans des négociations monstres avec le Canadien Pacifique pour garder le droit de maintenir ouverte l'ancienne ligne de chemin de fer interurbaine. Ce fut une bataille très onéreuse qui s'est rendue, si je ne m'abuse, jusqu'à la Cour suprême du Canada.

En vertu des lois provinciales, nous sommes assujettis aux décisions de TransLink, la régie régionale des transports. La ville intègre aussi à son processus de planification le projet de service ferroviaire à grande vitesse pour en faciliter la mise en place. Je ne sais pas si M. Dhaliwal est encore ici, mais je vous dirais que les autorités de l'État de Washington, de même que TransLink, si je ne m'abuse, sont certainement au courant qu'il pourrait devenir nécessaire d'établir des liaisons entre les trains à grande et très grande vitesse et le réseau de Surrey, par exemple, où la connexion se ferait avec la ligne du SkyTrain.

Pour ce qui est de l'analyse de rentabilisation relative à l'investissement supplémentaire, je crois que le ministre devrait s'engager dans cette discussion de façon plus directe. Par « directe », je n'insinue pas qu'il n'a pas fait preuve de franchise; je pense simplement que nous devons nous asseoir, étudier la politique et voir s'il n'y a pas un moyen de faire ce qu'il faut pour encourager ce projet. D'énormes retombées attendent la Colombie-Britannique, en échange d'une contribution relativement modeste de notre part, et les États-Unis sont certainement demeurés pantois face à ce rejet. Ne les connaissant pas moi-même, je n'ai pas été en mesure d'expliquer aux Américains les raisons ayant mené à cette décision. Ce n'est certainement pas parce qu'ils payaient déjà qu'ils auraient voulu inclure ce supplément à leur plan d'affaires.

• (1635)

M. Colin Mayes: A-t-on prévu d'autres solutions plutôt que d'utiliser le réseau du CN? A-t-on pensé à aménager un couloir à partir de l'aéroport de Vancouver, où se rend déjà la Canada Line? Les passagers pourraient ainsi se rendre directement au centre-ville de Vancouver. Devez-vous absolument utiliser le couloir existant?

M. Geoff Meggs: Non. Je crois que dans les années 1990, alors que le projet n'en était qu'à ses premiers balbutiements, il avait été décidé qu'un nouveau couloir serait établi. Peut-être que quelqu'un en cours de route a lancé l'idée d'employer le tracé créé pour l'autoroute, car les terrains ont déjà été réservés et pourraient peut-être servir. Il y a apparemment un tracé hydroélectrique qui pourrait faire l'affaire, mais, selon plusieurs, c'est surtout à l'est de la route I-5 qu'il faudra faire du travail de défrichage.

Votre témoin de Calgary a parlé des défis que cela suppose sur le plan politique, mais on croit qu'un nouveau tracé sera nécessaire pour mettre en place un service de liaison ferroviaire à grande et à très grande vitesse. Une chose qui préoccupe la Ville de Vancouver, et c'est pourquoi nous devons être prudents, c'est que nous allons devoir consulter les transporteurs de marchandises dans le cadre de la prochaine étape, parce qu'ils dépendent déjà de ces routes pour le transport des marchandises. Comme vous l'avez déjà entendu, je crois, on ne peut pas simplement continuer à ajouter des trains de passagers et s'attendre à ce que tout aille bien. À un moment donné, il faut décider de créer un couloir pour le transport de passagers.

M. Colin Mayes: Je comprends. Je tiens seulement à réitérer, pour que vous compreniez bien la position dans laquelle nous sommes en ce qui a trait à la politique d'imposition liée à la sécurité frontalière, que si les frais imposés au passage frontalier en Colombie-Britannique sont assumés par l'ensemble des contribuables canadiens, il nous faut aussi penser aux autres passages frontaliers du pays.

Vous devez tenir compte de cette réalité. Je suis persuadé que le ministre veut travailler avec vous pour tenter de faciliter ce passage, mais nous devons faire notre travail et veiller à la sécurité de nos frontières, et voir à ce que ce soit les usagers qui en paient les coûts.

Ma prochaine questions s'adresse à M. Gilbert. Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président.

Le président: Il vous reste 20 secondes.

M. Colin Mayes: Monsieur Gilbert, je n'ai pas compris vos estimations de coûts. Était-ce entre 15 et 17 millions de dollars par kilomètre ou par mille pour construire une liaison ferroviaire à grande vitesse?

M. Richard Gilbert: J'estime qu'il en coûterait environ 40 millions de dollars par kilomètre. Les chiffres que je vous ai donnés proviennent de l'Union internationale des chemins de fer, ou l'UIC, c'est-à-dire entre 17 millions et 53 millions de dollars canadiens par kilomètre.

M. Colin Mayes: Si je vous pose la question, c'est qu'un témoin nous a dit que le couloir Montréal-Windsor au Québec, qui s'étend sur environ 1 200 kilomètres, coûterait quelque 20 milliards de dollars. Selon vos estimations, il en coûterait le triple, soit 60 milliards de dollars. C'est un montant faramineux.

M. Richard Gilbert: Vos notions de calcul rapide sont meilleures que les miennes, mais je tiens à préciser que les coûts de ce projet ont été largement sous-estimés. L'échelle fournie par l'UIC s'appuie sur des projets réels ou des projets qui en sont à un stade avancé du processus de planification. L'autre exemple, qui est probablement le plus pertinent dans le cas qui nous occupe, est celui de la California High-Speed Rail Authority. Cette liaison a coûté presque exactement 40 millions de dollars canadiens pour les 1 300 kilomètres — une distance tout à fait comparable à celle dont on parle — qui séparent Sacramento de San Diego. Si vous voulez examiner un exemple en détail, c'est celui-là que vous devez choisir pour comparer les montants et voir comment ils se distinguent de l'estimation qu'on vous a présentée plus tôt.

Le président: Je veux informer les membres du comité que M. Gilbert nous a fourni un document. Nous avons demandé de le faire traduire, et quand ce sera fait, nous allons en distribuer une copie aux membres ? Les nombres sont imprimés ici. Les sources d'où sont tirés les renseignements sont données en détail au verso.

Monsieur Volpe.

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

Merci beaucoup à nos trois témoins d'avoir accepté de répondre à nos questions. J'ai connu M. Gilbert dans une autre vie, il y a des dizaines d'années. Il ne me connaît pas, mais je l'ai vu évoluer comme conseiller municipal.

Monsieur Gilbert, je ne veux pas détourner la discussion pour parler uniquement du point que l'on vient de soulever, c'est-à-dire l'estimation des coûts. C'est d'ailleurs le but de l'étude de faisabilité: mettre à jour et à niveau les chiffres issus d'autres études de faisabilité, en vue d'arriver à une estimation plus ou moins exacte des coûts.

Ceci étant dit, vous avez réellement introduit un élément nouveau dans le débat en nous donnant cette estimation, fondée sur les données citées dans votre document. C'est un montant beaucoup plus important que ceux avancés dans les autres études de faisabilité, dont celles menées par VIA, de même que celles produites par les compagnies de chemin de fer à l'aide des institutions financières et des compagnies aériennes.

Je ne sais pas à quel point il nous sera utile à ce stade-ci de comparer les estimations — nous savons qu'on se penchera là-dessus avant la fin de l'année —, mais je vous remercie d'avoir pris la peine de nous rappeler que les chiffres ne sont que des chiffres, et qu'ils varient d'un endroit à l'autre. Il en coûtera évidemment très cher d'acquérir les terrains nécessaires, mais les coûts rattachés à la construction du chemin de fer, même s'ils gravitent autour du montant que vous nous avez présenté, demeurent bien minimes en comparaison des coûts de construction d'une autoroute à quatre voies quand on tient compte de l'acquisition des terres. Je crois que vous serez d'accord avec moi.

●(1640)

M. Richard Gilbert: Je dirais que l'argument de M. Rowden a un certain mérite. Cela se justifie uniquement par le fait que le paysage albertain est assez plat, ou plutôt que la route reliant Calgary et Edmonton est assez plane, même si on pourrait aussi invoquer d'autres raisons. Le creusement de tunnels demeure la méthode de construction la plus onéreuse pour tout service de transport de surface, mais c'est particulièrement vrai pour les chemins de fer. Aucune des routes dont nous avons parlé et sur lesquelles j'ai insisté, et c'est peut-être le cas pour toutes les routes de l'Alberta, ne nécessiterait beaucoup de creusement, alors il est fort possible que les coûts s'en trouvent réduits.

Je ne prétends pas être un spécialiste de l'estimation des coûts. Je n'ai fait que reprendre des chiffres utilisés par d'autres intervenants, des données que j'ai examinées on ne peut plus attentivement. Comme je l'ai indiqué, j'ai inclus dans mon document les renseignements les mieux documentés, c'est-à-dire ceux provenant de l'Union internationale des chemins de fer et de la California High-Speed Rail Authority.

L'hon. Joseph Volpe: Mais ces chiffres ne sont pas tirés de l'étude de faisabilité qui avait été produite par les gouvernements de l'Ontario, du Québec et...

M. Richard Gilbert: Je ne saurais vous répondre. Je n'ai pas accès à cette information.

L'hon. Joseph Volpe: Maintenant, vous l'avez. Leurs estimations étaient beaucoup plus conservatrices. Mais c'est très bien; vous avez au moins indiqué vos sources.

M. Richard Gilbert: Vous dites que j'ai apporté cet élément nouveau à la discussion. J'ose espérer que l'on retiendra davantage les deux autres points que j'ai soulevés. D'abord, il faut vraiment avoir une idée du prix du pétrole avant même d'entamer une réflexion à ce sujet. Ensuite, après avoir déterminé ce facteur, il faut partir du principe que tout doit se faire sans subvention, et décider à partir de là des prochaines étapes. C'est l'analyse que j'en fais. J'étudie le projet en fonction du prix du pétrole, et je me demande ce qu'il en coûtera pour construire sans subvention une liaison ferroviaire à grande ou à très grande vitesse. Je vois ensuite quelle sera la suite des choses. J'espère que ces deux points auront plus d'effet que les détails donnés à propos des coûts, qui pourraient fort bien être différents dans la situation qui nous occupe.

L'hon. Joseph Volpe: Pour ma part, je ne suis pas convaincu que le point que je faisais valoir — vous revenez à ce dont je parlais — s'éloignait forcément de ces deux autres points, entre autres, parce que manifestement, la décision sera prise dans le cadre d'une politique publique sur laquelle influe toute une série de facteurs, dont le moindre n'est pas l'aspect financier, naturellement, et l'aspect d'intervention publique, soit de maintenir le cap une fois que l'élan est donné...

Certains de vos commentaires concernant un autre élément ont également piqué ma curiosité. Vous avez dit que le train à très grande vitesse — non pas à grande vitesse — est essentiellement conçu pour déplacer les personnes plus vite ou plus efficacement que l'auto électrique, qui représente selon vous l'idéal peut-être à long terme. J'ai remarqué que vous avez contourné, peut-être à dessein, le fait qu'une fois qu'on transporte des passagers, on pense en réalité en termes de déplacements massifs de personnes et de faire passer cette clientèle d'une série d'infrastructures à une autre. Il ne s'agit pas simplement de lui faire abandonner l'auto, l'auto électrique, mais de la retirer de la route et de remplacer l'autoroute par une liaison ferroviaire rapide.

Voilà une question à laquelle on ne s'est pas arrêté. Et c'est pourquoi j'ai parlé de la construction d'une autoroute à quatre voies. Combien faudra-t-il en construire, à mesure que s'accroît la population? Ensuite, comment vous y prendrez-vous pour le faire efficacement en milieu urbain et en milieu interurbain, par opposition au transport strictement urbain? Je sais qu'à un moment donné, vous vous êtes vivement intéressé au transport urbain. Je ne crois pas qu'il était alors question vraiment de citadines ou d'autos électriques qui conjugueraient peut-être, comme vous l'avez vous-même décrit, un moteur qui tire de lourdes piles ou des piles qui propulsent un lourd moteur.

Je ne suis pas sûr que certains chercheurs et scientifiques que j'ai rencontrés aujourd'hui seraient d'accord avec cette idée, mais l'image a piqué ma curiosité. Croyez-vous vraiment, études à l'appui, que les seules véritables perspectives de croissance sont de les inciter à abandonner l'auto — en somme, l'autoroute — et de les transporter par rail? S'il y a des trains, on peut supposer qu'il y aura moins d'automobilistes sur la route. Est-ce vraiment ce que tous envisagent — simplement les retirer de la route?

●(1645)

M. Richard Gilbert: Il faut tenir compte des seuils à atteindre pour avoir un revenu potable qui permet de rentrer dans ses frais. Si l'on en revient à l'exemple du corridor Calgary-Edmonton, pour lequel les données me semblent raisonnablement claires, 25 000 personnes s'y déplacent chaque jour, dont 23 000 ou 24 000 environ par auto.

L'hon. Joseph Volpe: Parlez-vous d'automobiles à un seul occupant? Il importe de faire cette distinction également. Dans la région de Toronto, il est très rare de voir deux personnes à bord d'une même automobile sur la route. Habituellement, il n'y a que le conducteur.

M. Richard Gilbert: C'est là une complication, et il faudrait en tenir compte dans toute analyse détaillée. Il faudrait...

L'hon. Joseph Volpe: Ce que vous faites en réalité, c'est de retirer des automobiles de la route. Vous n'incitez pas les gens à abandonner l'automobile comme moyen de transport.

M. Richard Gilbert: Oui, mais l'essentiel à retenir, c'est le nombre de passagers requis pour récupérer les coûts. J'ai commencé par faire une analyse dans le cadre de laquelle les coûts seraient couverts. On pourrait dire que la subvention est un moyen de combler le manque à gagner. La principale lacune est le manque d'un nombre suffisant de passagers. À mon avis, pour que l'entreprise soit rentable, il faudrait offrir une liaison à très grande vitesse entre Calgary et Edmonton qui permettrait de transporter 20 000 personnes par jour dans toutes les directions.

Dans les faits, il se peut qu'il n'y en ait pas plus de 10 000 par jour, ce qui signifie grosso modo qu'il faudrait en subventionner la moitié. Toutefois, le facteur le plus déterminant sera le prix du pétrole. Il ne s'agit pas d'une question d'ingénierie sociale, à savoir comment convaincre les Canadiens d'arrêter de recourir à l'auto. Quand l'essence coûtera trop cher, ils prendront le train, si le service existe.

L'astuce, c'est d'essayer de savoir à quel prix ils le feront. Au jugé — et c'est strictement une approximation grossière —, le seuil se situe aux alentours de 1,60 \$ le litre. C'est le prix qu'ont donné mes calculs et celui dont j'ai parlé à la conférence de Red Deer. Ce n'est peut-être pas le bon, mais je ne crois pas me tromper de beaucoup. Il pourrait fort bien être de 2,30 \$ plutôt.

Tout est dans les calculs. Il faut faire les calculs. Je n'ai pas les données relatives aux corridors Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa. J'imagine qu'elles seraient légèrement meilleures que celles du corridor Calgary-Edmonton, mais je ne les ai pas.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci.

Ma question s'adresse à M. Meggs. Vous avez mentionné que vous avez fait une demande de 800 millions de dollars au gouvernement fédéral. Si j'ai bien compris, ce serait pour réaliser le projet de couloir Cascadia. Est-ce exact?

• (1650)

[Traduction]

M. Geoff Meggs: Non, il s'agit plutôt du montant estimatif de la demande présentée par l'État de Washington à son propre gouvernement fédéral, dans le cadre du plan de relance de Barack Obama. La demande est présentée aux États-Unis, mais ils aimeraient prévoir un prolongement du service au Canada.

[Français]

M. Mario Laframboise: Avez-vous soumis une demande au gouvernement fédéral?

[Traduction]

M. Geoff Meggs: Non. Aujourd'hui, comme je l'ai précisé à votre collègue, notre demande consiste à réévaluer les perspectives commerciales d'une deuxième liaison quotidienne entre Seattle et Vancouver parce qu'en le faisant, nous manifesterions notre détermination à développer ce couloir plus tard.

Notre demande se chiffre à un demi million de dollars environ.

[Français]

M. Mario Laframboise: Parlez-vous d'un demi million de dollars par année?

[Traduction]

M. Geoff Meggs: C'est juste.

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est bien.

Vous avez mentionné que si on utilisait le même corridor que le train de marchandises, la vitesse maximale du train de passagers serait de 90 kilomètres à l'heure ou de 90 milles à l'heure. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Geoff Meggs: Non. Je fais référence aux témoignages que vous avez entendu des représentants de Burlington Northern Santa

Fe. C'est du moins ce que j'ai lu dans un document qui, je crois, venait de votre comité. Il précisait qu'à vitesse plus élevée, il est impossible de faire une utilisation mixte de la voie pour transporter des marchandises et des passagers de manière sécuritaire et efficace. Donc, on peut utiliser les voies ferrées actuelles pour offrir le train à grande vitesse bientôt, mais il est alors très difficile de faire une utilisation mixte de la voie ferrée dans le même corridor. Il faut commencer à séparer les deux.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il est entendu qu'un train à haute vitesse doit absolument avoir une voie qui lui est dédiée. La Ville de Vancouver s'est-elle déjà penchée sur cette situation? Des corridors ont-ils déjà été analysés, ou devez-vous faire tout le travail d'analyse et de développement de ce projet?

[Traduction]

M. Geoff Meggs: Non. Nous nous concentrons surtout sur nos besoins urbains, parce que nous faisons partie d'un organisme de transport régional qui est déjà en train de faire certaines analyses qui vous intéressent.

Nous sommes partis de l'hypothèse que les trains continueront de se rendre jusqu'au centre-ville de False Creek et au Science World, mais comme je le disais, les autorités de l'État de Washington affirment qu'il sera peut-être plus rapide et moins cher de transporter les passagers jusqu'à la jonction avec l'actuel système de transport rapide qui se trouve à Surrey, c'est-à-dire pas très loin de la circonscription de M. Dhaliwal. Il faut absolument effectuer une partie de cette analyse. Nous en sommes à un stade tellement embryonnaire que le simple ajout d'une seconde liaison ferroviaire régulière et quotidienne pour le transport-passagers représenterait déjà une amélioration.

[Français]

M. Mario Laframboise: Les gouvernements de l'Ontario, du Québec et du Canada font une analyse, ont commandé une étude pour mettre à jour les études de 1995 relatives à un train rapide. Allez-vous jusqu'à demander au gouvernement de la Colombie-Britannique et à celui du Canada de réaliser une étude? Est-ce déjà fait? Est-ce une chose que vous pensez faire?

[Traduction]

M. Geoff Meggs: Nous souhaitons effectivement réunir un groupe d'intéressés pour faire en sorte que ce genre de travail est effectué. Nous venons tout juste de tenir des élections provinciales et nous ignorons en réalité pour l'instant qui est nommé au portefeuille des transports en Colombie-Britannique. Le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique a fait certains investissements de cet ordre afin de faciliter le mouvement des biens en coopération avec Washington. Je crois qu'il est ouvert à l'idée, qu'il est réceptif, mais la plus grande partie de ces travaux va se faire aux États-Unis même, et nous estimons que nous serions disproportionnellement avantagés de ce fait. Donc, nous aimerions préserver les relations de bonne foi actuelles, mais pour l'instant, c'est un peu difficile.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. J'en profite également pour remercier nos témoins d'être venus témoigner dans le cadre de notre étude sur le train à grande vitesse et le transport ferroviaire interurbain et urbain.

En 1995, une étude de faisabilité a fort bien fait ressortir que même de très légers changements dans les variables avaient une nette influence sur la rentabilité du train à grande vitesse. Plus l'actuelle étude avance, plus j'ai l'impression que la rentabilisation du TGV au Canada continue de reposer sur des bases extrêmement fragiles. Pour ce qui est des hypothèses qui justifieront d'aller de l'avant avec la construction, il faudrait que l'analyse de rentabilisation soit très solide, sans quoi même de légers changements pourraient en réalité lui enlever toute viabilité. Est-ce parce qu'il nous manque certains éléments importants qui font partie de l'analyse de rentabilisation en Europe ou en Asie?

Peut-être vaudrait-il mieux que je commence par demander si quelqu'un sait ou pense que les liaisons ferroviaires à grande vitesse en Europe sont rentables, sur le plan de la récupération des coûts, tant d'immobilisations que d'exploitation. Dans l'affirmative, où est-ce le cas et pour quelles liaisons? Est-ce quelqu'un le sait? Il vaut peut-être mieux commencer par obtenir cette réponse.

• (1655)

M. Richard Gilbert: Malheureusement, il n'existe pas de réponse simple, parce que les gouvernements ont parfois des moyens terrifiants d'occulter les coûts, particulièrement en ce qui concerne les dépenses en immobilisations. Si vous êtes à la recherche d'un exemple, le meilleur selon moi, si vous parveniez à obtenir les données, est la liaison Paris-Lyon. Vous pourriez aussi étudier quelques corridors de la Suède pour lesquels, à mon avis, les données sont décentes.

En règle générale, je crois que vous allez être déçu. Vous allez constater qu'habituellement, ces liaisons ont été subventionnées, parfois très lourdement.

Pour ce qui est de la fragilité, j'en conviens tout à fait avec vous. Cependant, il ne faudrait pas oublier le principal facteur déterminant, c'est-à-dire le cours du pétrole.

M. Jeff Watson: J'y viens. Monsieur Gilbert, puisque vous en avez parlé, je vais supposer qu'en raison de la densité de la population et du nombre de passagers, par exemple, qui seraient plus élevés en Europe, leur analyse de rentabilisation serait un peu moins fragile que la nôtre.

Puisque vous tenez à parler du prix du pétrole, un des éléments de fragilité dont vous avez parlé était l'analyse de l'abandon des automobiles. Je ne suis pas convaincu que la cherté du pétrole soit la cause réelle de la baisse de la demande actuelle de véhicules sur le marché. En d'autres mots, le phénomène observé lorsque les cours du pétrole étaient élevés aux États-Unis tient plutôt à un changement survenu dans le genre de véhicule qu'on conduit — moins de VUS par exemple et plus de véhicules moins énergivores. L'effondrement actuel de la demande s'explique davantage par la non-disponibilité du crédit, parce que neuf acheteurs sur dix ont recours à un prêt pour financer l'achat de leur véhicule. Je ne suis donc pas sûr que j'accepte le lien direct que vous faites, soit que les gens vont préférer le train à grande vitesse à l'automobile en raison du prix du pétrole.

Vous avez soulevé là un point intéressant, parce que si nous ne parvenons pas à inciter suffisamment d'automobilistes à faire la transition, cela affecte l'analyse de la rentabilisation et la viabilité.

Peut-être tous les témoins du groupe souhaitent-ils intervenir à cet égard. Si nous nous lançons dans cette aventure, faut-il réellement envisager la possibilité de devoir subventionner en permanence une liaison à grande vitesse soit sur le plan des frais d'exploitation ou...? Allons-nous être capables de récupérer les coûts?

Monsieur Meggs, allez-y.

M. Geoff Meggs: Je serai très bref.

J'ai été stupéfait, lorsque j'étais dans l'État de Washington, de voir que tant aux États-Unis qu'au Canada, il y a eu un véritable hiatus de 40 ans dans le transport passagers ferroviaire, de sorte que l'idée que l'on pourrait tout de suite sauter toutes ces étapes et passer directement au train à grande vitesse a semblé un peu utopique à certains. À mon avis, l'objectif devrait être une liaison ferroviaire à très grande vitesse, mais il ne faudrait pas jeter le bébé avec l'eau du bain et laisser passer l'occasion de nous engager dans cette voie, mais à des niveaux de coûts bien inférieurs, comme l'a dit M. Gilbert, et profiter très avantageusement d'un train plus rapide ou d'un meilleur service. Les Américains vont devoir régler toute une série de questions stratégiques — tout comme nous d'ailleurs parce que nos liens sont si étroits — au sujet de l'informatisation du système de gestion des trains pour que nous puissions déplacer plus de marchandises et de passagers sur la même voie et ainsi de suite. Nous allons devoir régler ces questions, tout comme nous le faisons pour tout investissement dans de nombreuses autres infrastructures économiques. Il se peut que des subventions soient nécessaires, mais les avantages sont nettement plus grands.

M. Jeff Watson: Une liaison plus rapide engage-t-elle également l'établissement d'un corridor distinct ou utiliserait-elle la même voie que le transport de marchandises?

M. Geoff Meggs: Peut-être M. Gilbert peut-il vous le confirmer, mais on m'a dit que oui.

M. Richard Gilbert: J'aurais effectivement tendance à le croire. Le chemin de fer allemand Deutsche Bahn s'est réellement efforcé de combiner le transport marchandises et le transport passagers à des vitesses relativement grandes sur la même voie et il a fini par adopter comme solution de faire circuler, essentiellement, les trains passagers durant le jour et les trains marchandises la nuit. C'est donc une courte nuit et une longue journée. Je ne crois pas que les résultats soient vraiment bons. Je ne m'y connais pas trop, mais je crois qu'en fin de compte, il vaut mieux utiliser des corridors distincts.

• (1700)

M. Jeff Watson: Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

Le président: Vous avez 30 secondes.

M. Jeff Watson: Quoi qu'il en soit, il faut envisager de construire un corridor distinct viable. En présumant que nous allons de l'avant et le faisons, quels seraient les impacts sur le transport marchandises — coût du fret, volumes et ce genre de choses — et sur le transport plus rapide de passagers dans un corridor distinct? Pouvez-vous nous fournir des détails sur ce que cela aura probablement comme effet sur, par exemple, le coût d'expédition?

M. Richard Gilbert: Selon moi, l'impact actuel, au Canada, d'un train passagers sur le transport de fret est négligeable. Si vous le faisiez au moyen d'une autre voie, on s'en rendrait à peine compte. Ce n'est pas tout à fait vrai, et c'est faux pour chaque kilomètre individuel, mais sur l'ensemble du réseau, l'effet serait négligeable. Je vous dirais donc que les coûts de transport-marchandises ne seraient pas abaissés.

Le président: Monsieur Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vais partager le temps qui m'est alloué avec M. Dhaliwal.

Ma question principale s'adresse à M. Gilbert. Comme vous le savez, les gouvernements construisent des autoroutes, mais ils ne construisent pas de voies ferroviaires. Quand vous avez étudié les distances et les coûts indirects selon les chemins de fer, avez-vous tenu compte d'un scénario où le coût de construction des voies ferrées ou le coût des recettes perdues en raison d'une baisse des taxes perçues sur l'essence assumé par le gouvernement serait soustrait du coût assumé par les chemins de fer?

M. Richard Gilbert: Nous n'avons certes pas étudié votre dernier point. Ce sera un facteur dont les gouvernements devront tenir compte.

Quant au premier, presque tous les coûts engagés, du moins assurément plus des trois quarts, selon moi, sont des dépenses d'immobilisations si le coût est amorti sur une période raisonnable — de 30 ou 35 ans. Si vous n'avez qu'à assumer, par exemple, 20 p. 100 du coût total, le nombre de passagers requis est très réduit — de 80 p. 100 —, de sorte qu'il est beaucoup plus facile d'atteindre la rentabilité. Il existe de nombreux modèles qui tiennent compte du recouvrement des coûts d'exploitation. Celui de la Californie parle de réaliser un profit, le gouvernement assumant tous les coûts de capital et réalisant un profit. Il est question, je crois, d'un milliard de dollars par année, mais je ne me souviens plus du chiffre précis. Toutefois, ce n'est pas réellement un profit. Les contribuables de la Californie et probablement des États-Unis en entier devront payer cet énorme investissement.

J'ai ventilé les coûts d'immobilisation et d'exploitation, et vous pouvez observer qu'il est plutôt facile de récupérer les coûts d'exploitation.

Quant à votre autre question concernant les taxes sur l'essence, il faudra en tenir compte dans toute réflexion à cet égard.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Monsieur Gilbert, le conseiller Meggs disait qu'un montant additionnel de 1 500 \$ par jour et de 500 000 \$ par année dégagera un avantage économique de 20 millions de dollars pour Vancouver et le Lower Mainland. Ce sont les Américains qui utilisent les voies ferrées existantes et l'infrastructure en place; tout ce qu'ils ajoutent, ce sont des trains additionnels. Pour le service ferroviaire déjà offert, l'ASFC ou le gouvernement n'exige pas de droits.

Convenez-vous avec M. Meggs qu'en renonçant à des droits quotidiens de 1 500 \$ et en faisant entrer 20 millions de dollars dans les coffres, le projet est avantageux pour la population du Lower Mainland?

M. Richard Gilbert: Je ne me suis pas préparé à répondre à une pareille question. En fait, j'ignorais même tout de ces droits jusqu'à hier, quand j'ai lu les délibérations du comité. Tout ce que je peux dire, c'est que, si vous dites vrai, monsieur Dhaliwal, si un projet dans lequel sont investis 500 000 \$ rapporte 20 millions de dollars, j'aimerais bien y investir.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

La prochaine question s'adresse à M. Meggs. La ligne reliant l'Oregon et la Colombie-Britannique a été construite en 1872 et les dernières réfections remontent à 1914. Le gouvernement de l'État de Washington est prêt à consacrer 800 millions de dollars au projet. Le gouvernement de la Colombie-Britannique ou encore le gouvernement du Canada vont-ils participer à ce projet de réfection?

• (1705)

M. Geoff Meggs: Monsieur Dhaliwal, le gouvernement provincial a débloqué des crédits, d'ailleurs je crois qu'on l'a dit plus tôt, pour la construction de voies d'évitement et quelques améliorations, mais je

n'ai pas pu voir de plan prévoyant une réelle réfection. Le problème principal, c'est le pont ferroviaire vieux de 100 ans qui constitue un goulot pour la circulation des marchandises, sans même parler des passagers. C'est l'un des plus grands problèmes du transport ferroviaire de la côte Ouest.

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez indiqué que Surrey pourrait être desservi par ce train, puisque bientôt Surrey sera la plus grande municipalité de la Colombie-Britannique. Pouvez-vous vous étendre là-dessus?

M. Geoff Meggs: Les responsables de l'État de Washington aimeraient que la voie se termine près d'un service de transport rapide. Le transport rapide le plus méridional est le prolongement de la rame du SkyTrain vers Surrey. Certaines des gares se situent sur d'anciens alignements de voies ferrées et d'anciennes emprises. Les responsables ont songé à la possibilité d'arrêter la voie avant Vancouver et de la rediriger vers Surrey, où il y a des trains de banlieue rapides. Bien sûr, Vancouver serait déçue, mais la région bénéficierait néanmoins des améliorations générales.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier les témoins d'être venus.

Monsieur Meggs, si cette proposition est tellement intéressante, je suis étonnée que la ville de Vancouver n'y ait pas déjà investi des fonds. Vu les bénéfices, il me semble que la ville souhaiterait y participer sans tarder.

Monsieur Gilbert, l'année dernière, nous avons observé une hausse marquée du prix du pétrole, et je crois qu'il y a eu d'autres facteurs qui ont alimenté la montée spéculative. J'ignore si nous allons atteindre les mêmes pics de prix. La semaine dernière, tous les députés ont été invités à participer à la démonstration de la nouvelle voiture écologique de Frank Stronach. Sa société, Magna, a créé une voiture électrique que M. Stronach souhaite vivement produire. Magna pense que la production se réalisera très rapidement et y consacre énormément d'efforts de recherche et de développement. Le train à grande vitesse exige une électrification des voies. Produisons-nous suffisamment d'électricité pour ce faire?

Ici en Ontario, nous connaissons certains problèmes d'approvisionnement en électricité. Dans ma circonscription de Newmarket—Aurora, on a beaucoup parlé de la centrale de pointe qui sera construite dans la région de York et qui n'est pas du tout populaire. Nous connaissons déjà des problèmes d'approvisionnement en électricité. La capacité des centrales thermiques alimentées au charbon est réduite, conformément à la politique du gouvernement de l'Ontario. Si nous adoptons les voitures électriques, qui, d'après moi, seront bientôt construites, et si nous électrisons les voies ferrées, qu'en sera-t-il du coût de l'électricité assumé par les consommateurs? A-t-on effectué une analyse coûts-avantages afin de comparer l'électricité et le pétrole pour le transport ferroviaire?

M. Richard Gilbert: Ce sont d'autres questions pour lesquelles je n'ai pas préparé de réponses. Je peux cependant vous dire que j'ai participé à deux analyses, l'une visant la Chine, et l'autre les États-Unis. Les États-Unis, qui ne comptent qu'une voie urbaine électrifiée, n'ont presque pas électrifié leurs voies. Nous avons proposé une électrification de 30 p. 100 du réseau routier d'ici 2025. Ce sont des estimations rudimentaires. Nous avons conclu qu'une telle électrification exigerait environ 7 p. 100 des approvisionnements en électricité en 2025. Nous avons ensuite pris le cas de la Chine. Les chiffres ainsi que les circonstances étaient différents, mais la hausse était quasiment la même, soit 8 p. 100.

Ce sont de très faibles hausses. On pourrait facilement s'y faire en lançant des efforts concertés de conservation et en préconisant l'utilisation de ressources renouvelables. Je suis d'accord avec vous pour dire que le cas de l'Ontario est un peu problématique. Or, l'Ontario a comme voisins deux provinces qui n'ont pas le même problème. Les circonstances varient partout au pays, mais si notre analyse des États-Unis et de la Chine s'applique au Canada, et je suis persuadé qu'en principe, c'est le cas, l'électrification serait alors une chose relativement simple, mis à part quelques difficultés locales.

• (1710)

Mme Lois Brown: Merci.

Je partagerai mon temps de parole avec Mme Hoepfner.

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

Monsieur Gilbert, selon votre recherche et votre travail, croyez-vous qu'il y a un rôle pour les partenariats entre le secteur privé et le secteur public dans le domaine de l'infrastructure, ou encore êtes-vous d'avis que le seul modèle viable, c'est que le gouvernement paie la facture de tous les travaux d'infrastructure? Existe-t-il un rôle pour les PPP?

M. Richard Gilbert: Votre question comporte en fait plusieurs questions. Pour ma part, j'aime commencer par les situations où les travaux s'autofinancent et je tente de trouver des solutions d'autofinancement. Il y a quelques années, j'ai fait paraître un article dans le journal *The Toronto Star*, que vous n'avez probablement pas lu, expliquant comment le prolongement de la rampe de métro Spadina pourrait s'autofinancer. C'est ma philosophie de travail de départ. Je pourrais vous distribuer des copies de l'article.

C'est l'approche que je retiens pour le train à grande vitesse au Canada. Tout d'abord, trouver des façons pour que les travaux s'autofinancent. Ensuite, si l'on constate qu'il faut vraiment des subventions, trouver la subvention. Quelle devrait en être la source? Je n'ai aucune préférence. S'il s'agit d'une véritable subvention, elle proviendra d'un gouvernement, car aucune entreprise du secteur privé ne la versera.

Si l'enjeu véritable, c'est le risque plutôt que le montant de la somme, je ne m'oppose pas à la participation du secteur privé. Je dois dire, cependant, que les travaux auxquels a participé le secteur privé que j'ai étudié, dont le métro de Londres, ne fournissent pas de bons arguments pour les défenseurs du principe PPP.

Ce n'est pas une prise de position idéologique. Je crois que les données étayent ma position.

Mme Candice Hoepfner: Si les gens vont prendre le train grande vitesse, délaissant ainsi leurs voitures pour embarquer à bord du train et se rendre à leur destination, il faut que le train soit attirant. Il faut que ce soit une expérience positive offrant de la souplesse. Je crois que le secteur privé sera du même avis, et recherchera peut-être une solution plus étendue, offrant aussi du transport dans les centres urbains... Le secteur privé aurait également intérêt à ce que les gens délaissent leurs voitures et prennent le train à grande vitesse.

Je m'intéresse simplement à la question. Pouvez-vous nous en fournir des exemples? Vous avez donné l'exemple de Londres qui ne vous a pas impressionné.

M. Richard Gilbert: Oui, il n'existe pas beaucoup d'exemples de systèmes de transport ferroviaire pour passagers qui sont exploités par le secteur privé.

Mme Candice Hoepfner: Merci.

Le président: S'il y a toujours des questions, je vais accorder deux minutes à chaque parti.

Monsieur Dhaliwal, souhaitez-vous intervenir ou poser une question?

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une autre question à M. Meggs. Pour revenir à la question des trains à grande vitesse et des trains supplémentaires qui desserviraient la région de la vallée du Bas-Fraser, en avez-vous parlé avec le gouvernement provincial? Quelle a été sa réaction? Que devons-nous faire à chaque échelon, que ce soit les municipalités, la province ou le gouvernement fédéral, pour que le projet soit viable et se réalise?

M. Geoff Meggs: Le projet a réellement pris vie lorsque Barack Obama a déposé son projet de relance économique. Du coup, des représentants municipaux et d'États américains nous ont contactés. Nous voulons bien sûr aller de l'avant et tenir des discussions de notre côté.

À l'échelon municipal, je crois que nous devons discuter avec les autres intervenants de la vallée du Bas-Fraser, ainsi qu'avec les groupes qui s'intéressent au développement du trafic ferroviaire. Nous ne voulons pas retenir un projet qui soit source de frustrations pour les transporteurs de marchandises et ne tienne pas compte des dépenses nécessaires pour faciliter la traversée du fleuve Fraser et d'autres facteurs.

Je demanderais à Ottawa de dire qu'il nous faut une stratégie nationale pour le transport des passagers et qu'il faut trouver des solutions rentables, ce que nous n'avons pas eu depuis longtemps et pour lequel nous payons maintenant la facture. Je crois que les observations de M. Gilbert soulignent les énormes difficultés qu'il faudra surmonter pour nous rattraper à court terme.

• (1715)

M. Sukh Dhaliwal: Au chapitre des retombées économiques, on constate que le gouvernement fédéral s'accaparera de 45 à 48 p. 100 des taxes, le gouvernement provincial, pour sa part, en touchera 45 p. 100, et les villes 8 p. 100. Que pensez-vous sera la réaction des habitants de Vancouver si Vancouver paie la somme entière de 500 000 \$ par année, alors que la région de la vallée du Bas-Fraser en dégagera des retombées de 20 millions de dollars? Que pensez-vous sera la réaction des gens de Vancouver?

M. Geoff Meggs: Je sais que certains se montrent sceptiques face aux chiffres. J'ai indiqué clairement qu'ils proviennent du ministère des Transports de l'État de Washington et portent sur les avantages qu'offrira le service à la vallée du Bas-Fraser. Je serais heureux de trouver l'étude et de l'examiner. Je ne crois pas que quiconque affirmera qu'il n'y aura pas d'avantages. Nous devons assumer notre part des coûts du transport rapide, des autobus, et ainsi de suite. Dans la vallée du Bas-Fraser de la Colombie-Britannique, nous discutons actuellement des façons de lever 4,5 milliards de dollars pendant les dix prochaines années afin de participer à un partenariat avec les autres échelons de gouvernement.

Je ne m'excuse aucunement d'avoir dit que la ville de Vancouver n'avait pas prévu les fonds nécessaires à un couloir ferroviaire à grande vitesse. Ce que je vous dis, c'est que la ville de Vancouver et ses partenaires, à savoir la province et Ottawa, devraient être d'avis que c'est la solution de l'avenir et qu'il faut prendre des mesures cohérentes pour y arriver. Comme l'a dit M. Gilbert, si nous ne le faisons pas, nous serons confrontés à un problème grave.

Le président: Merci.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier encore une fois tous les témoins.

Le président: Y a-t-il d'autres interventions de votre côté?

D'accord. Sur ce, j'aimerais remercier nos témoins d'être venus et de ne pas être venus. La séance fut très informative.

M. Dennis Bevington: Vous avez beaucoup épargné en frais de déplacement.

Le président: Merci beaucoup, merci de votre temps.

Chers membres du comité, venez tôt jeudi pour rencontrer Mme Moya Green de Postes Canada. Elle sera la première à comparaître lors de la séance.

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.