



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 027 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 18 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 jeudi 18 juin 2009

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la 27^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons procéder aujourd'hui à l'étude du dossier du train à grande vitesse au Canada.

De la Greater Vancouver Transportation Authority, TransLink, M. Robert Paddon, vice-président des affaires publiques et privées, se joindra à nous par vidéoconférence.

J'espère que vous m'entendez.

M. Robert Paddon (vice-président, Affaires publiques et privées, Greater Vancouver Transportation Authority (Trans-Link)): Parfaitement, merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Nous recevons un autre témoin, qui est en retard de quelques minutes, mais j'aimerais vous demander de commencer votre déclaration quand même. Espérons qu'il viendra. Sinon, nous passerons à la période des questions, puis nous poursuivrons avec lui lorsqu'il arrivera.

Vous pouvez commencer.

M. Robert Paddon: Avec plaisir.

Merci, monsieur le président. Je suis ravi d'être des vôtres. J'aimerais vous remercier de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Comme le président l'a dit, je représente TransLink. Nous sommes l'organisme de transport public pour la région métropolitaine de Vancouver, qui compte 2,3 millions d'habitants environ.

Nous sommes ravis d'avoir l'occasion de commenter aujourd'hui le dossier dont vous êtes saisis, à savoir le train à grande vitesse. Je vais commencer par vous donner un peu de contexte.

Bien que notre mandat porte précisément sur le transport public dans notre région — y compris le transport en commun, le vélo, la marche et aussi nos artères principales —, nous nous intéressons également de très près à l'établissement de liaisons ferroviaires dans la région, que nous appelons Cascadia.

Cascadia est connue comme étant une sorte de super-région en croissance qui va de Portland, en Oregon, jusqu'à Vancouver, en Colombie-Britannique, en passant par Seattle. En 2000, la population de Cascadia se chiffrait à presque huit millions d'habitants. On estime qu'elle s'élèvera à plus de dix millions de personnes d'ici 2025. Qui plus est, nous prévoyons que la population de Vancouver augmentera d'un million d'habitants dans les 20 à 30 prochaines années.

L'un des défis auxquels nous sommes confrontés dans la région — et la Colombie-Britannique essaie certainement de s'y attaquer — consiste à réduire notre bilan carbone, à réduire nos émissions de gaz à effet de serre. À notre avis, l'établissement de liaisons ferroviaires dans la région de Cascadia pourrait grandement contribuer à réduire ces émissions. Au fil des ans, nous avons tenté d'améliorer le service ferroviaire. Il y a plusieurs années, nous avons travaillé au projet d'un deuxième train à Vancouver, auquel nous sommes très favorables. Par ailleurs, nous appuyons les efforts de la ville de Vancouver, qui a conclu un protocole d'accord avec la ville de Portland et qui travaille avec d'autres municipalités de la région de Cascadia en vue d'établir des liaisons.

Voilà qui résume un peu le contexte et l'intérêt que nous portons au train léger sur rail. Pour ce qui est de la région métropolitaine de Vancouver, nous avons examiné quelques modèles d'élaboration. Tout d'abord, nous avons eu la chance, avec l'aide du gouvernement du Canada, d'obtenir des investissements considérables pour notre région. Plus tard cet été, nous allons inaugurer la liaison rapide, qui s'ajoutera à notre réseau SkyTrain. Nous sommes très heureux des engagements que le gouvernement du Canada a pris en vue de mener à bien un autre projet de transport rapide, à savoir la ligne Evergreen. Par ailleurs, grâce au programme de transfert des fonds provenant de la taxe sur l'essence, nous avons pu accroître notre nombre d'autobus d'environ 48 p. 100 au cours des cinq ou six dernières années. Le nombre d'usagers a augmenté de 38 p. 100.

Nous nous sommes fixé des objectifs pour l'avenir: d'ici 2040, plus de la moitié des déplacements dans la région seront effectués par transport public, à pied ou à vélo. À l'heure actuelle, 25 p. 100 de la population utilise ces moyens de transport.

Nous examinons donc des modèles utilisés en Amérique du Nord. La région métropolitaine de New York est probablement celle qui est la plus près de nous. Nous nous penchons aussi sur les modèles des villes européennes, et nous nous demandons quelles sont certaines des exigences qu'il faut respecter pour changer notre façon de procéder.

Pour pouvoir être une grande puissance économique dans l'Ouest canadien, nos liaisons avec les États-Unis jouent un rôle clé. Nos industries de haute technologie sont importantes pour Vancouver. Les liaisons avec Seattle, où le siège social de Microsoft est établi, et avec Portland, où se trouvent d'autres industries et entreprises de haute technologie, sont essentielles pour notre économie.

Nous remarquons que dans un avenir lointain, la dépendance au transport aérien qui fonctionne aux hydrocarbures deviendra un problème, puisque le coût du carburant augmentera probablement beaucoup et que la disponibilité des services de transport aérien diminuera vraisemblablement. À ce moment-là, il nous faudra des solutions de rechange.

Dans l'avenir, nous entrevoyons qu'un entrepreneur de Vancouver pourra monter à bord d'un train à grande vitesse pour aller à Seattle ou à Portland pour affaires et, qu'au moment de débarquer, il pourra utiliser sa carte à puce intelligence de Vancouver pour emprunter le système de transport public, et ce, grâce à une entente de coopération avec la ville en question. À nos yeux, les relations sont cruciales.

Nous ne percevons pas la situation comme étant soit l'un, soit l'autre. Nous pensons qu'il est important de continuer de créer les réseaux de transport public de nos régions urbaines au Canada. Nous sommes reconnaissants de l'appui du gouvernement du Canada.

Nous pensons aussi qu'il est important de commencer à penser à long terme pour voir ce que nous pouvons faire pour améliorer le projet du train à grande vitesse. Nous sommes ravis de voir que les États-Unis s'engagent dans cette direction. Je crois que le Canada pourra profiter des fonds d'infrastructure que les États-Unis dépenseront pour le corridor Cascadia. Nous espérons que nous pourrions recevoir du soutien du Canada pour établir ces liaisons.

• (1540)

Monsieur le président, je vais conclure là-dessus. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions que les députés et vous pourriez avoir.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

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

Bienvenue, même si vous êtes loin.

Je vais demander à mon collègue de la Colombie-Britannique de poser les premières questions, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Monsieur Dhaliwal.

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

Bienvenue, monsieur Robert Paddon.

Vous avez parlé de la région de Cascadia. Le service ferroviaire entre Vancouver et Seattle devrait-il se rendre directement au centre-ville de Vancouver, ou devrait-il être relié au SkyTrain, à Surrey?

M. Robert Paddon: Pour ce qui est des détails quant au parcours approprié pour la région métropolitaine de Vancouver, je pense que nous devons étudier le dossier très soigneusement. Nous ne recommandons pas un parcours précis pour l'instant.

Dans l'avenir, nous savons que la ville de Surrey connaîtra une croissance significative. On prévoit que d'ici 2040, sa population aura dépassé celle de la ville de Vancouver.

Si nous décidons d'aller de l'avant avec cette initiative au Canada, je pense que nous devons collaborer avec les municipalités de la région métropolitaine de Vancouver pour essayer de voir si nous pouvons tracer un parcours pour le train à grande vitesse qui engendrera les meilleures retombées économiques pour notre région dans son ensemble.

M. Sukh Dhaliwal: Des problèmes se posent concernant le pont tournant de New Westminster. La réfection de ce pont contribuera-t-elle à améliorer le système de transport public dans la région métropolitaine de Vancouver?

M. Robert Paddon: En ce qui concerne la liaison interurbaine, le pont ferroviaire traversant le fleuve Fraser a plus d'une centaine d'années. Dans les discussions que nous avons eues avec les fournisseurs de services ferroviaires au fil des ans pour essayer de

mener à bien le projet du second train Amtrak à Vancouver, je sais que nous avons ciblé un défi lié à l'infrastructure auquel nous devons nous attaquer.

Je ne peux pas dire exactement quelle est la meilleure approche à adopter, mais nous allons notamment envisager de remplacer un pont qui se fait vieux à Vancouver et qui nous appartient par l'entremise de TransLink: le pont Patello. Je sais que vous savez très bien de quel pont je parle. Il a plus de 70 ans. Il faut le remplacer.

Dans le cadre de l'étude sur le remplacement du pont, nous allons entre autres tenter de déterminer si un pont ferroviaire combiné présenterait des avantages pour notre région. Je ne peux pas dire que ce sera le cas, mais nous allons certainement examiner la possibilité.

Quoi qu'il en soit, pour ce qui est des liaisons ferroviaires avec le Sud à long terme, que ce soit par train à grande vitesse ou par train régulier, je crois que nous devons nous pencher sur le dossier de ce pont ferroviaire.

M. Sukh Dhaliwal: Dans un autre ordre d'idées, vous dites que Surrey sera bientôt l'une des plus grandes municipalités. Le tronçon de cette vieille ligne ferroviaire interurbaine qui passe par ma circonscription de Newton—Delta-Nord, ainsi que par Cloverdale et Langley, dessert maintenant l'une des communautés les plus densément peuplées au sud du fleuve Fraser. Des représentants de TransLink ont dit vouloir préserver cette voie pour l'avenir.

Compte tenu du nombre actuel d'utilisateurs du service d'autobus et de la croissance constante de ces communautés, je me demande s'il ne serait pas plus logique d'étudier la viabilité du retour du transport ferroviaire de passagers sur cette voie également.

• (1545)

M. Robert Paddon: Comme TransLink, nous croyons qu'il est important d'entretenir et de conserver les lignes ferroviaires actuelles pour le transport éventuel de passagers et pour avoir plus d'options de train de banlieue dans notre région. L'un des défis, c'est qu'une fois qu'une ligne ferroviaire disparaît, il est très difficile d'en créer une autre. Nous sommes certainement en faveur d'une telle approche.

Pour ce qui est de la manière de mieux desservir la ville en expansion de Surrey, et aussi Langley, qui est située plus à l'est, nous menons des études à l'heure actuelle. Nous nous pencherons plus particulièrement sur le transport rapide à Surrey et le prolongement éventuel de lignes.

Dans le cadre d'une autre étude que nous réalisons en collaboration avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, nous examinons les liaisons interurbaines et la viabilité de certaines parties, voire toutes, du corridor pour y offrir peut-être un jour du transport public.

Nous n'avons pas encore terminé les travaux, mais il y a certainement du potentiel, et nous voulons examiner le dossier.

M. Sukh Dhaliwal: Dans un autre ordre d'idées, quand le gouvernement fédéral contribue à ces projets en matière de transport, d'après vous, le financement devrait-il faire l'objet d'un processus concurrentiel, comme c'est le cas à l'heure actuelle, ou les ressources accrues grâce à la taxe sur l'essence amélioreront-elles la planification locale à long terme? Quel scénario préférez-vous?

M. Robert Paddon: Les deux comportent des avantages. Par exemple, quand nous examinons les grands projets d'infrastructure très coûteux, nous croyons qu'il est important de réaliser un examen technique rigoureux pour que toutes les options soient envisagées. Bref, nous voulons avoir une analyse détaillée pour déterminer au bout du compte la meilleure voie à suivre — où le parcours, comme nous l'appelons dans l'industrie — et les technologies qui devraient être utilisées, et ce, pour que le projet d'envergure puisse être viable.

La région a vraiment profité du programme de transfert des fonds provenant de la taxe sur l'essence. Nous avons été en mesure d'utiliser le programme pour faire l'acquisition de plus de 250 nouveaux autobus. Bon nombre d'entre eux sont des autobus hybrides qui fonctionnent au diesel et à l'électricité, ce qui nous permet de réduire nos émissions de GES et d'autres polluants. Nous utilisons aussi une partie des fonds pour construire l'infrastructure pour le réseau d'autobus, les gares routières, etc., et pour acheter de nouvelles voitures pour le Skytrain.

Le programme comporte des exigences élevées aussi, mais nous le considérons comme étant un excellent outil de travail lorsqu'il faut plus de souplesse pour commander des autobus de temps à autre et bâtir une infrastructure moins coûteuse.

À notre avis, les deux programmes sont nécessaires, mais quand il question d'un très grand projet d'infrastructure et de transport rapide, on parle de milliards de dollars ou presque... Même pour le service rapide d'autobus, on parle de centaines de millions de dollars. Nous pensons qu'il est important d'avoir un programme dans le cadre duquel les détails du projet seraient examinés à ce niveau.

Le président: Merci.

J'aimerais maintenant présenter M. Mario Iacobacci, directeur des politiques de transport et d'infrastructure pour le Conference Board of Canada.

Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de venir. Nous allons vous donner l'occasion de faire une déclaration et nous poserons ensuite d'autres questions.

M. Mario Iacobacci (directeur, Politiques de transport et d'infrastructure, Conference Board du Canada): Merci beaucoup, monsieur Tweed.

Merci de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Au Conference Board, nous croyons que le temps est venu pour aller de l'avant avec le déploiement d'un train à grande vitesse au Canada dans les différents corridors dont il est question: Calgary-Edmonton et Québec-Windsor. L'expérience européenne et japonaise donne à penser que le train à grande vitesse peut offrir une option intéressante et avantageuse par rapport aux autres modes de transport.

Ce sur quoi je veux m'attarder aujourd'hui, c'est la façon dont nous évaluons les options offertes par le train à grande vitesse, parce qu'il est important de comprendre que ces options ne peuvent pas être jugées aux seuls mérites commerciaux et financiers. En fait, pour autant que je sache, aucun service de train à grande vitesse dans le monde ne parvient à faire ses frais par la seule vente de billets. Le modèle japonais y arrive peut-être, étant donné que l'infrastructure a déjà perdu de la valeur, mais c'est à peu près tout.

La raison pour laquelle nous ne pouvons pas utiliser ces mesures d'évaluation à elles seules, c'est que de grands avantages collectifs sont en jeu: des avantages environnementaux, des avantages sociaux, notamment la diminution du nombre d'accidents, ainsi que des

avantages économiques. À quoi doit-on ces avantages collectifs? Nous les classons en deux catégories.

Il y a deux choses qui se produisent quand on apporte une amélioration importante à un service ferroviaire. Tout d'abord, il se peut que les voyageurs délaissent les autres modes de transport, entraînant ainsi des économies considérables, aussi bien sur le plan de la réduction des accidents routiers que sur le plan de la diminution des émissions de gaz à effet de serre s'il y a moins de voyages en auto et en avion. Il y a donc, d'une part, les avantages liés au changement de mode de transport, avantages qui sont très importants puisqu'ils réduisent considérablement les frais environnementaux et sociaux

D'autre part, il y a une série d'avantages liés à l'ajout de passagers supplémentaires. Le fait que nous instaurons un service qui améliore la mobilité entre deux ou plusieurs points signifie que l'achalandage général risque probablement d'augmenter de façon considérable.

En guise de comparaison, pensons à la création de lignes aériennes à rabais qui desservent un certain nombre d'itinéraires, que ce soit ici ou en Europe; dans bien des cas, l'achalandage sur ces circuits a doublé parce que le service s'est amélioré et ce, à un prix beaucoup plus concurrentiel. Si nous parvenons à instaurer un service beaucoup plus concurrentiel, je ne serai pas surpris de voir une amélioration de la même ampleur dans le trafic ferroviaire entre Montréal et Toronto, par exemple.

Ce sont ces avantages, c'est-à-dire les nouveaux déplacements, qui créent des retombées en matière de développement économique dans le contexte de ce type d'infrastructure. Les retombées dont on parle ici tiennent au fait que nous pouvons assurer ces déplacements tout en réduisant la durée des trajets, mais n'oublions pas que ces retombées permettent aussi au marché de travail de fonctionner beaucoup plus efficacement puisque les gens peuvent, au fond, se déplacer plus facilement de leur domicile à leur lieu de travail et vice-versa.

Ces retombées favorisent également les possibilités en matière de commerce et d'investissement, qui dépendent de la mobilité des personnes. Ce n'est pas quelque chose dont on parle très souvent, mais cet aspect a un effet très réel sur l'amélioration des liaisons.

En résumé, nous croyons qu'à la lumière des avantages collectifs de certains de ces projets, l'investissement public est bel et bien justifié — c'est-à-dire les dépenses gouvernementales qui seront requises pour les options à l'étude.

J'aimerais conclure en disant tout simplement que nous avons hâte de prendre connaissance de l'étude actuelle portant sur la révision ou la mise à jour des études de 1994-1995 sur le corridor Québec-Windsor. Nous attendons avec impatience les résultats, mais nous tenons à signaler que les retards incessants dans l'amélioration de cette infrastructure diminuent nos chances de concrétiser cette vision. En fait, nous risquons de ne pas y arriver. Au cours des 10 ou 20 dernières années, nous avons observé une escalade des coûts — une escalade des coûts de construction. Même si nous assistons maintenant à une baisse, probablement à cause de la récession, il s'agit d'un effet à long terme qui risque de continuer à se répercuter sur ce genre de projets d'infrastructure.

• (1550)

Deuxièmement, à mesure que des collectivités continuent de se développer dans les limites des emprises ferroviaires, il devient plus difficile de venir à bout des processus d'évaluation environnementale relativement à ces options. C'est particulièrement le cas, par exemple, pour le corridor Calgary-Edmonton. Voilà autant de facteurs qui risquent de nous mettre des bâtons dans les roues si nous retardons davantage les travaux.

Je vous laisse maintenant le soin de me poser des questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Ma première question, monsieur Paddon, s'adresse à vous. En tant que représentant de TransLink, je comprends que vous faites un peu ce que fait l'Agence métropolitaine de transport à Montréal. Vous êtes le pendant de l'AMT, n'est-ce pas?

• (1555)

[Traduction]

M. Robert Paddon: Oui, monsieur. C'est très similaire.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si l'on adopte un concept de train rapide intégré au transport collectif... Des représentants des aéroports et des gestionnaires de l'aéroport de Toronto sont venus au comité nous dire qu'il fallait maintenant, entre autres, voir les aéroports comme des endroits où les trains rapides devraient converger.

J'ai eu la chance d'aller à Vancouver. Faire converger les trains rapides vers l'aéroport serait-il une façon de permettre une intégration des systèmes de transport public mais aussi de développer tout le réseau de transport?

[Traduction]

M. Robert Paddon: C'est une très bonne question. D'après ce que nous constatons, de nombreuses personnes dans l'industrie ne voient plus de concurrence entre les modes de transport — le transport aérien par rapport au transport ferroviaire ou au transport rapide. Nous allons ouvrir la Canada Line, qui nous permettra une liaison rapide avec l'aéroport de Vancouver. Le potentiel est certes là, surtout à mesure que nous allons de l'avant avec cette initiative pour dégager les avantages éventuels. Comme je l'ai dit tout à l'heure en réponse à une question sur le train à grande vitesse, une des difficultés, c'est qu'on n'aurait pas beaucoup d'arrêts, d'autant plus qu'il faudrait déterminer l'endroit le plus stratégique où le service ferroviaire prendrait fin. On pourrait envisager l'aéroport ou le cœur du centre-ville. On pourrait également tenir compte des nombreux voyageurs d'affaires qui essaient de se rendre, en grande partie, dans le district commercial du centre-ville. Il nous faudrait déterminer la façon optimale d'assurer ce service grâce à la technologie qui se dresse à l'horizon, mais il y aurait lieu d'examiner ce concept.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci.

Monsieur Iacobacci, je poursuis dans le même ordre d'idées. Dans votre présentation, vous nous dites que cela va nous éviter d'agrandir les aéroports. Parfait. Par contre, ce que nous voulons aussi, c'est que les aéroports puissent survivre.

Pensez-vous que selon l'analyse que vous avez faite, si on adopte un concept en vertu duquel on rabat les trains rapides vers les

aéroports, cela permettra à l'industrie aérienne de survivre, tout en empêchant que l'on doive faire des investissements autoroutiers de même que dans les aéroports? Vous êtes-vous penchés sur cette question?

[Traduction]

M. Mario Iacobacci: Je ne peux pas dire que nous avons étudié l'impact d'une option particulière sur les aéroports ou les lignes aériennes. Non, nous ne l'avons pas fait. Mais je me contenterai de dire qu'il est extrêmement important d'assurer une très bonne liaison avec les principaux centres et les principaux modes de transport. En fait, je crois que la viabilité d'un grand nombre des options que vous pourriez envisager dépendra, au bout du compte, de la destination où les passagers pourront se rendre. Si nous parvenons à assurer de bonnes liaisons, particulièrement avec le transport interurbain dans les grandes régions métropolitaines, comme les services de l'AMT à Montréal ou les services équivalents dans la région de Vancouver, ou le GO Transit, et si nous pouvons même offrir des services de liaison interurbaine sur une partie de ce marché, disons d'Oshawa à Toronto, nous pourrions éventuellement intégrer le train à grande vitesse dans le réseau. Si nous pouvions attirer une partie de l'achalandage, le service de train à grande vitesse deviendrait beaucoup plus viable. Voilà pourquoi il est important d'assurer une très bonne liaison.

Pour mesurer la qualité des liaisons, nous tenons compte de la facilité à se rendre d'un endroit à l'autre — et non seulement de la vitesse. Les voyageurs transportent avec eux des bagages et tout le reste; ainsi, plus le centre est conçu de façon à faciliter le transfert, plus il sera attrayant du point de vue des passagers. À mon avis, c'est d'ailleurs l'un des ingrédients essentiels pour une option qui a de l'allure.

• (1600)

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma prochaine question s'adresse à M. Paddon. Parlons du corridor Cascadia. Êtes-vous présentement intéressé par cette opération? Qui s'en occupe? Avez-vous analysé les possibilités relativement à un train rapide? Les Américains ont-ils fait des demandes? Pouvez-vous nous faire un petit résumé, s'il vous plaît?

[Traduction]

M. Robert Paddon: Nous avons travaillé étroitement avec plusieurs intervenants du corridor. Je participe à ce dossier, c'est-à-dire l'examen des liaisons ferroviaires, depuis maintenant environ sept ou huit ans. Il y a un groupe d'intervenants à Seattle, le Discovery Institute, qui y a consacré beaucoup de temps. De plus, il y a quelques organisations à but non lucratif ici à Vancouver qui ont examiné le corridor Cascadia.

Ce qui intéresse les intervenants, c'est l'émergence éventuelle d'une des plus grandes industries dans ce qu'on appelle aux États-Unis la région du Nord-Ouest du Pacifique, ou ce qu'on désigne par Cascadia. À l'heure actuelle, nous faisons face à des défis qui vont certainement durer pendant le reste de la décennie, à cause du resserrement des mesures de sécurité à la frontière, comme on le dit. Les rencontres en personne ou les voyages d'affaires entre des villes sont devenus de plus en plus difficiles, même si ces activités ont toujours lieu. Dans l'avenir, nous aimerions que ce problème soit peut-être réglé, et nous croyons que le train à grande vitesse a un rôle important à jouer.

À cela s'ajoutent les enjeux environnementaux dans le Nord-Ouest du Pacifique, enjeux qui revêtent une importance pour de nombreux intervenants dans la région. Même si nous savons tous que nous compterons sur le transport aérien pendant bien longtemps encore, nous commençons de plus en plus à voir qu'il y aurait quelques options, idéalement l'électrification possible du réseau de train à grande vitesse. Un des avantages ici et dans le Nord-Ouest du Pacifique, c'est la capacité de recourir principalement à l'énergie hydroélectrique, qui émet très peu d'émissions.

Il y a lieu d'améliorer nos liaisons commerciales et ce, de façon très écologique. Nous croyons qu'il vaut la peine de poursuivre cette option.

D'après ce que j'ai personnellement observé, il y a beaucoup d'intérêt tant au sein des municipalités qu'au niveau des États et auprès d'organisations non gouvernementales qui veulent vraiment que les choses bougent dans cette direction. Je ne prévois donc pas de résistance importante à l'égard de ce projet dans l'avenir.

Le président: Monsieur Bevington.

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

Bienvenue à nos invités et à nos témoins.

Cela fait maintenant depuis quelque temps que nous discutons du projet de train à grande vitesse et, de toute évidence, une des principales questions semble être la vision à adopter pour déterminer l'itinéraire dans un corridor particulier.

Monsieur Iacobacci, quand on parle du corridor Québec-Windsor, on parle d'un corridor de transport très complexe où l'on a déjà effectué des investissements massifs pour plusieurs moyens de transport. En l'absence d'une vision très cohérente pour cette région, comment envisagez-vous un nouveau réseau de transport comme le train à grande vitesse, assorti de lignes dédiées? Il s'agit d'un investissement très important de 20 à 50 milliards de dollars, comme on vient de l'entendre, alors que nous avons déjà mis tellement d'accent sur d'autres réseaux.

J'aimerais savoir comment vous envisagez l'avenir sans une telle vision.

M. Mario Iacobacci: Merci.

Je ne suis pas sûr que notre approche soit dépourvue de vision. Tout d'abord, si nous nous en tenons aux faits, il y a l'initiative de la porte continentale qui en est aux dernières étapes. Cet automne, on annoncera les résultats de cette stratégie qui rassemble l'Ontario, le Québec et le gouvernement fédéral.

On constate également, pour la première fois depuis longtemps, une vague de fond en faveur du transport ferroviaire de passagers, quelque chose que nous n'avons pas vu depuis longtemps au Canada et aux États-Unis; il y a donc une possibilité sur ce plan. Aurons-nous besoin d'une vision? Oui. Aurons-nous besoin d'un leadership? Selon moi, le vôtre. Réussirons-nous notre coup du jour au lendemain? Personnellement, je crois que non.

Examinons comment d'autres pays s'y sont pris. D'après moi, si nous allons de l'avant avec ce programme, nous avons des chances d'y arriver en suivant peut-être l'exemple de la Grande-Bretagne. Voici pourquoi: la Grande-Bretagne a connu une très longue période de sous-investissement dans son infrastructure ferroviaire. Son infrastructure était principalement destinée aux passagers et non pas aux marchandises, comme c'est notre cas. Après la période de sous-investissement, à partir des années 1980, beaucoup d'initiatives ont été mises en branle, et le système s'est amélioré. Le service passagers s'est donc amélioré radicalement en ce qui concerne le

temps de déplacement à l'échelle du pays, et cela se poursuit toujours. Ces améliorations se sont ajoutées les unes aux autres, mais elles ont joué un rôle important pour finalement assurer une liaison réelle avec le réseau de train à grande vitesse sur le continent. Cela ne s'est pas produit du jour au lendemain. Il a fallu une période de 20 ans.

En raison des sommes d'argent en jeu, sans compter d'autres contraintes et exigences imposées aux gouvernements, je pense qu'il n'y aurait rien de mal à emprunter une telle voie.

● (1605)

M. Dennis Bevington: Par exemple, si nous réinvestissons dans l'industrie automobile pour permettre aux compagnies de fabriquer des voitures plus petites et moins énergivores, peut-être même des véhicules électriques — autrement dit, si nous fabriquons des voitures plus petites et si nous amenons les consommateurs à utiliser des carburants de rechange ou des carburants plus acceptables —, cela changera-t-il également l'équation? Nous disposons déjà d'un réseau de transport qui permet aux gens de se rendre directement de leur domicile à leur travail avec une telle liberté.

D'une part, nous continuons de développer l'industrie automobile pour permettre aux gens de se déplacer de façon écologique et acceptable et, d'autre part, nous ajoutons un système de train à grande vitesse pour que ces conducteurs quittent leurs véhicules et prennent un mode de transport différent qui dépend de liaisons aux deux extrémités et d'un certain nombre de facteurs pour prendre un train à grande vitesse et revenir, n'est-ce pas?

Voilà pourquoi je dis que la vision semble être un peu mal définie pour l'instant.

M. Mario Iacobacci: J'ai deux remarques à ce sujet.

D'abord, votre observation est excellente. C'est pourquoi nous croyons qu'il importe d'avoir une vision, mais qu'il est essentiel d'évaluer les options, n'est-ce pas? Une évaluation tient compte de la nature des options ainsi que des choix, qui d'après nous, pourraient s'offrir aux passagers. C'est essentiel. Jamais nous ne proposerions de laisser tomber l'approche fondée sur les faits.

Cependant, ma deuxième remarque concerne la nécessité d'examiner les conditions qui entourent les modes de transport en ce moment. Il est également important de le faire lorsque nous étudions ce qui s'est produit en Europe et la réussite que le transport ferroviaire à grande vitesse connaît là-bas.

Par exemple, en France, les gens en parlent comme d'une belle réussite, et c'en est effectivement une, mais si vous décidez d'emprunter l'autoroute pour parcourir la distance entre Paris et Lyon, soit la première liaison à grande vitesse, vous devez défrayer d'importants droits de péage. Ce n'est pas le cas ici au Canada, ou aux États-Unis, d'ailleurs. Aux États-Unis, lorsque vous voyagez de Los Angeles à San Diego, vous êtes confrontés à des embouteillages, mais non à des droits de péage.

Donc, les conditions en Amérique du Nord ne sont pas les mêmes qu'en Europe, et c'est une chose que nous devons prendre en considération à l'avenir. Il suffit d'examiner les résultats que Transports Canada a obtenus depuis 2000 dans le cadre de son enquête sur les coûts totaux de chaque mode de transport. Dans le cas du transport routier, lorsque l'on tient compte des taxes sur l'essence et de tous les autres frais que les utilisateurs doivent assumer, ils paient environ 40 p. 100 des coûts associés à l'utilisation de l'infrastructure. Dans le cas du transport aérien, les utilisateurs paient, en fait, la totalité des coûts, y compris les coûts environnementaux liés aux émissions.

Donc, cette question est en réalité une importante pièce du puzzle lorsque l'on étudie la viabilité du transport ferroviaire à grande vitesse. Si les conditions actuelles demeurent les mêmes dans l'avenir, il sera assurément beaucoup plus difficile de repérer une option viable. C'est la deuxième observation que je voulais faire.

• (1610)

Le président: Monsieur Paddon, avez-vous une remarque à formuler?

M. Robert Paddon: Oui. Merci, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant de m'offrir l'occasion d'intervenir à cet égard.

Lorsque nous élaborons notre stratégie à long terme, nous essayons surtout d'analyser la situation telle qu'elle est aujourd'hui. C'est notre point de départ. Ensuite, nous envisageons l'avenir et nous nous demandons dans quelle situation nous aimerions nous trouver dans les années à venir.

Bien que j'aie mentionné principalement les avantages environnementaux, ainsi que certains avantages économiques, une des conclusions auxquelles nous sommes parvenus et une des raisons qui nous poussent à nous orienter vers le développement d'un plus grand nombre de transports en commun dans notre région, est que nous ne serons pas en mesure — ou qu'il en coûterait très cher — de répondre aux besoins en matière de déplacement d'un million de personnes supplémentaires. Nous estimons qu'une augmentation de la population de l'ordre d'un million de personnes ajouterait 600 000 à 700 000 véhicules à la circulation actuelle, si c'est leur principal moyen de transport.

Nous avons conscience que les automobiles seront toujours nécessaires, mais ce que nous essayons de dire, c'est qu'elles ne sont pas nécessairement requises pour tous les déplacements. En définitive, nous aimerions qu'il n'y ait aucune émission — qu'elles soient réduites ou éliminées complètement —, mais nous envisageons d'y parvenir pour les grands trajets, les longs voyages aller-retour pour le travail, dans notre cas, ou les déplacements interurbains. Souhaitez-vous investir davantage d'argent dans des autoroutes qui coûtent très cher et dont la construction nécessite beaucoup d'espace, ou préféreriez-vous essayer de convaincre les gens d'adopter un moyen de transport plus compact et peut-être plus économique à long terme, encourageant ainsi la population à n'utiliser les automobiles que pour se déplacer sur de courtes distances?

On ne modifiera pas nécessairement le comportement actuel des gens mais, si nous envisageons les 10, 20 ou 30 prochaines années — et je pense que si nous voulons investir dans le transport ferroviaire à grande vitesse, nous devons être prêts à attendre au moins deux décennies avant d'en bénéficier vraiment —, il nous faudra alors déclarer que nous possédons aujourd'hui certaines choses, mais que nous pouvons peut-être modifier notre orientation en complétant nos biens et certaines de nos industries, au lieu de les remplacer ou de leur nuire dans l'avenir.

Le président: Merci.

Monsieur Mayes.

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

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux témoins. Je leur suis reconnaissant d'avoir pris le temps de comparaître devant nous.

En tant que représentant de la partie continentale de la Colombie-Britannique, je vais adresser quelques questions à M. Paddon.

J'ai passé ma jeunesse à Vancouver. J'ai donc été témoin de la construction de l'autoroute vers Hope qui représentait à l'époque un grand défi pour Vancouver. Cela remonte à de nombreuses années, alors cela vous permet d'estimer mon âge.

D'abord, j'aimerais vous remercier d'avoir reconnu la contribution financière que notre gouvernement a apportée à la Canada Line et, bien entendu, à la liaison Evergreen. Nous nous soucions de Vancouver et de ses besoins en matière de transport. Je vous remercie donc de l'avoir mentionné.

Une des difficultés auxquelles je crois que nous sommes confrontés en ce qui concerne le corridor Seattle-Vancouver, est que nous ne voulons pas nuire à un autre moyen de transport, à savoir YVR, l'aéroport international de Vancouver. Les membres de notre caucus de la Colombie-Britannique ont rencontré les dirigeants des compagnies de paquebots de croisière, et nous avons constaté qu'ils étaient en train de transférer la moitié de leurs activités de Vancouver à Seattle. Ils le font parce que certains de leurs passagers peuvent épargner 300 \$ en prenant des vols à destination de Seattle, au lieu de YVR. Cela pose un problème.

Si, tout d'un coup, on offrait un service ferroviaire à grande vitesse entre Seattle et Vancouver dont le coût serait peu élevé, pensez-vous que certains habitants de la vallée du Fraser se rendraient à Seattle pour utiliser son aéroport et que, par conséquent, cela nuirait à YVR? En outre, cela encouragerait-il les compagnies de paquebots de croisière à transférer toutes leurs activités là-bas?

M. Robert Paddon: C'est une excellente question.

Je ne peux certainement pas parler au nom des dirigeants de YVR, mais je connais assez bien les difficultés auxquelles ils sont confrontés. Nous travaillons étroitement avec eux et nous l'avons fait lors de la construction de la Canada Line.

Je crois qu'ils se heurtent à des difficultés bien précises en ce qui a trait à l'industrie des croisières et à la façon dont les voyages aériens fonctionnent. Je ne suis pas certain que le transport ferroviaire à grande vitesse...

Même si nous donnions le signal de départ aujourd'hui, je ne crois pas que la liaison serait en service avant une dizaine d'années. Construire 15 ou 16 kilomètres de liaison rapide prend près de dix ans, alors nous parlons d'un important projet d'infrastructure.

Donc, à partir du moment où vous prenez la décision d'aller de l'avant, il est très probable qu'il faille attendre au moins 10 ans, et peut-être même 20, avant que la liaison entre en service. Cela étant dit, je pense que pendant cette période, vous auriez l'occasion de travailler avec...

Une des choses que vous devez envisager pendant ce temps, c'est de travailler avec les industries et les secteurs sur lesquels le projet pourrait avoir des répercussions négatives afin de voir comment vous pourriez élaborer quelque chose qui compléterait le service.

Je ne peux pas parler du nombre de personnes qui se rendront à Seattle pour utiliser son aéroport, mais si je me fie à ma propre expérience dans la région métropolitaine de Vancouver, je sais que l'aéroport d'Abbotsford connaît actuellement une croissance considérable. Nous envisageons un avenir dans lequel YVR et l'aéroport d'Abbotsford deviendront deux importants points d'entrée aérienne dans notre région.

Malheureusement, je ne crois pas être vraiment en mesure de discuter des détails relatifs à l'industrie des croisières et à ce qui se produit en ce moment. Je sais qu'il y a certaines complications concernant les vols et d'autres obstacles qui entravent le transport des voyageurs. Plusieurs personnes nous en ont parlé.

Je pense qu'à long terme, nous pourrions développer le transport ferroviaire à grande vitesse de sorte qu'il n'empiète pas sur le marché que YVR, ou Abbotsford d'ailleurs, accapare en ce moment. Je pense que nous pourrions régler certains de ces détails.

• (1615)

M. Colin Mayes: Serait-il pratique d'offrir un service ferroviaire à grande vitesse entre Hope ou Chilliwack, disons, et le centre-ville de Vancouver? La distance n'est pas énorme. Cela représente peut-être 120 ou 150 kilomètres.

M. Robert Paddon: Lorsqu'on considère cette distance, je ne suis pas certain qu'un service ferroviaire à grande vitesse, compte tenu de son coût... Il s'agit d'un rail lourd qui, par conséquent, nécessitera une grande infrastructure. Je ne suis pas certain que ce soit le meilleur endroit où entreprendre un projet.

Je pense que progressivement nous nous dirigerons... Nous avons déjà entamé des discussions avec la ville d'Abbotsford. Nous en parlerons peut-être à d'autres municipalités de la vallée du Fraser. Elles cherchent comment remplacer dès maintenant l'automobile pour se déplacer. Nous sommes heureux d'avoir inauguré, la semaine dernière, un important pont dans notre région mais, malgré ces investissements et la façon dont les choses progressent sur le Port Mann, avec le temps, les gens voudront des solutions de rechange.

Par exemple, en ce qui concerne le Port Mann, nous négocions avec la province et d'autres groupes pour créer des corridors qui seront réservés aux autobus rapides. Ces autobus bénéficieront de grands parc-o-bus et d'un accès rapide, et seront en mesure de se déplacer beaucoup plus rapidement que les voitures.

Au cours des 20 prochaines années ou plus, j'ignore si le marché entre Hope et Vancouver sera suffisamment important pour soutenir les coûts d'infrastructure associés à la conversion du réseau ferroviaire en réseau ferroviaire à grande vitesse. Peut-être que tout cela pourrait changer à la fin du siècle. Je pense que la première étape consiste à bâtir un transport en commun ou une solution de rechange pour l'automobile. Une fois que les corridors seront établis et que les comportements auront changé, on pourra développer ou modifier la technologie afin qu'elle réponde aux besoins croissants du marché.

C'est mon point de vue en ce moment par rapport à la liaison Hope-Vancouver.

M. Colin Mayes: Les membres de notre caucus de la Colombie-Britannique ont rencontré cinq des maires du district régional du Grand Vancouver afin de discuter des transports et du réseau Translink. Notre gouvernement a doublé le montant du financement provenant de la taxe sur l'essence que touchent les municipalités. Les maires nous ont informés que le financement provenant de la taxe sur l'essence leur avait fourni plus de 100 millions de dollars par année, qu'ils avaient acheté tous les autobus dont ils avaient besoin et qu'ils étaient très satisfaits de leurs dépenses en capital, mais que les coûts d'exploitation et d'entretien les empêchaient de développer davantage leur système de transport. Pouvez-vous faire des observations à ce sujet? Est-ce parce que les frais d'utilisation du réseau de transport ne sont pas suffisamment élevés, ou y a-t-il d'autres difficultés à surmonter?

M. Robert Paddon: D'abord, j'aimerais mentionner encore une fois que le programme de taxe sur l'essence nous a été très utile pour acheter des autobus. Nous en avons acheté beaucoup plus de 200. Leur nombre approche 300 et il nous en faudra encore plus. Nous prévoyons qu'à l'avenir — et nous y travaillons littéralement à l'heure où nous parlons; nous consultons le public ce mois-ci et nous prendrons certaines décisions pendant l'été — nous aurons besoin

d'autobus supplémentaires. Nous nous attendons à ce que, dans les années à venir, la somme provenant du programme de taxe sur l'essence — qui, l'année prochaine, devrait approcher les 120 millions de dollars et dépasser ce montant au cours des dix prochaines années — soit dépensée entièrement pour acheter les autobus dont nous avons besoin. Nous prévoyons que, dans les 10 prochaines années seulement, nous aurons besoin d'acheter 400 autobus de plus.

La difficulté avec les autobus, c'est que leur prix d'achat représente environ 10 à 15 p. 100 de ce qu'ils coûtent au total durant leur existence. Cela varie selon qu'il s'agit d'un autobus électrique ou d'un autobus diesel — les autobus électriques peuvent fonctionner quelques années de plus —, mais lorsque vous achetez un autobus, vous devez alors embaucher des conducteurs. Si c'est un autobus diesel, vous devez ajouter le coût du carburant. Il y a des coûts d'entretien. Vous devez reconditionner les moteurs.

Par exemple, un autobus hybride diesel coûte de nos jours environ 650 000 \$. Le programme de taxe sur l'essence contribue à 80 p. 100 de son prix d'achat. Donc, il nous aide à réduire nos coûts d'investissement. Nous savons que, pendant la durée de vie du véhicule qui, nous l'espérons, s'étendra sur 13 ans ou peut-être même 15 ans si nous essayons de la prolonger, nous nous engageons à dépenser environ 6,5 millions de dollars avant de le remplacer. Donc, cela représente des coûts considérables.

Au cours des cinq dernières années, nous avons entrepris d'augmenter substantiellement nos tarifs et, comme je l'ai mentionné, nous avons accru nos services de 43 p. 100. Nous avons été en mesure de le faire uniquement parce que nous disposions d'un grand nombre de nouveaux autobus. Nous avons reçu des réactions très positives de la part de nos clients. Ils adorent les nouveaux véhicules. Ils adoptent le moyen de transport. Nous avons remarqué que, dans cette région, nous n'arrivions pas à suivre le rythme de la demande. Les gens en veulent davantage.

La difficulté consiste à trouver des sources de financement locales pour couvrir les coûts. Dans notre région, la boîte de perception rembourse environ 52 p. 100 des coûts occasionnés par le réseau de transport. Ce pourcentage est très élevé. Il y a peu de villes en Amérique du Nord dont le pourcentage approche celui-ci. La boîte de perception de la plupart des villes américaines, mis à part New York et Chicago, rembourse au plus 25 ou 30 p. 100 des coûts. Par conséquent, nous avons l'intention de maintenir ce degré de recouvrement des coûts. Au bout du compte, nous savons que le service d'autobus sera subventionné. Donc, notre pari à l'échelle locale est de déterminer comment nous soutiendrons ce service et tirerons parti des programmes d'immobilisations offerts par le gouvernement de la Colombie-Britannique, avec l'appui du Canada, afin d'accomplir la vision qu'ont la plupart des gens là-bas — et que les hauts fonctionnaires partagent —, à savoir que la région devienne un endroit où l'on n'a pas besoin de sa voiture pour se déplacer, où l'on peut se promener ou circuler tout en jouissant d'un environnement propre et où, en vieillissant, l'on a l'assurance de pouvoir se déplacer.

J'espère que cela répond à votre question, monsieur.

• (1620)

Le président: Merci.

Monsieur Rae.

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Une des réalités de la vie est que je me rappelle cette discussion, mais dans un scénario bien différent. Un des aspects très positifs est qu'il semble y avoir davantage de coopération entre les divers paliers du gouvernement en ce moment qu'à l'époque.

Je crois comprendre, toutefois, que si nous parlons d'un vrai train à grande vitesse, nous parlons alors de créer une nouvelle voie spéciale et non de moderniser la voie actuelle. M. Paddon nous a donné une idée du temps que peut prendre une telle décision. Quel genre d'échéancier serait nécessaire pour le corridor Québec-Windsor, que je connais mieux? Évidemment, il faut que la décision soit prise. Combien de temps pensons-nous qu'il faudra entre le moment où la décision sera prise et celui où nous monterons dans le train?

Monsieur Iacobacci, ou monsieur Paddon?

M. Robert Paddon: Dans notre région — j'aborde juste la question du point de vue d'une grande région urbaine —, il a fallu presque 10 ans. Il est possible d'y arriver en 7 ans environ, mais il faut plus près de 10 ans pour venir à bout de toute la complexité. La construction elle-même est probablement l'étape qui prend le moins de temps. La partie la plus difficile est de s'entendre sur la meilleure route possible, puis de faire l'analyse nécessaire; il faut ensuite s'occuper des divers intérêts concurrents potentiels et essayer de décider où établir le corridor.

Ce que nous avons vécu ici juste avec le transport rapide, ou même avec... Le pont Golden Ears est un bon exemple. Tout le monde voulait que ce pont soit construit. On nous disait: « Allez-y, s'il vous plaît, construisez-le le plus vite possible ». Il nous a fallu un total d'environ sept ans pour mener ce projet à terme. La route était facile à établir. Nous avons agi rapidement.

Pour le train à grande vitesse, il faudrait que vous évaluiez les voies actuelles et ce que vous avez. Lorsqu'on passe au train à grande vitesse et au type de technologie que vous voulez... Certainement au Japon, la première fois qu'il a été introduit, ils ont tout simplement créé un tout nouveau corridor pour le train et pour que la technologie fonctionne. Je pense que ce serait une des premières décisions à prendre: avez-vous intérêt à examiner le tracé actuel ou voulez-vous apporter un vrai changement et vous pencher sur un corridor différent?

Le train à grande vitesse est un mode de transport qui diffère beaucoup de notre service ferroviaire actuel, qui, dans de nombreux cas, tente de desservir de nombreuses collectivités dans un même corridor. Le besoin est là, mais la meilleure façon d'utiliser le train à grande vitesse est de le faire aller à pleine vitesse et de lui faire parcourir de grandes distances rapidement, avec relativement peu d'arrêts. À ce moment-là, nous étudierions fort probablement des tracés très différents du corridor afin de voir sur quels endroits se pencher.

Mais, monsieur, je ne pense pas qu'il soit possible de faire quoi que ce soit du début jusqu'à la fin en beaucoup moins de 10 ans, entre le moment où on lance le projet et celui où les gens montent dans le train.

•(1625)

L'hon. Bob Rae: Monsieur Iacobacci.

M. Mario Iacobacci: Je suis d'accord avec M. Paddon. Je ne pense pas avoir quelque chose à ajouter.

L'hon. Bob Rae: Mais avez-vous travaillé sur la question de moderniser la voie actuelle et d'essayer d'y installer les nouvelles technologies, par opposition au train à grand vitesse classique du Japon, de la France et de l'Allemagne?

M. Mario Iacobacci: Nous n'avons pas travaillé à cet aspect. Personnellement, j'aborde la question sous un angle plutôt commercial ou économique; je ne pourrais donc pas me prononcer sur les questions techniques.

Ce que je peux dire du point de vue commercial est que ce grand bond aura à franchir des obstacles énormes. Je pense que ces obstacles viennent d'être résumés. Si nous essayons de faire un seul grand bond, nous n'y arriverons peut-être jamais; c'est pourquoi il est important de faire des bonds considérables fondés sur l'infrastructure actuelle. Certaines choses se passent déjà. De petits investissements sont faits en ce moment à VIA pour améliorer le service d'une demi-heure. Une demi-heure n'est pas rien. Et je suis certain qu'il y aura d'autres améliorations.

Je pense qu'il vaut la peine de continuer à avancer par degrés, simplement parce que cette méthode pose beaucoup moins d'obstacles. Nous pouvons évaluer si les améliorations au service attirent vraiment un plus grand nombre de passagers, ce qui devrait être le cas. En principe, cette approche devrait fonctionner. Je pense que le nombre de passagers de VIA a augmenté de 9 p. 100 l'an dernier. Du point de vue historique, c'est formidable.

Je pense que la vision est importante, mais en même temps, puisqu'il est peu probable que nous prenions ce genre de décision importante avant quelques années, je pense que nous devons aussi avancer par degrés. Je doute que ce soit du gaspillage de fonds.

Le président: Monsieur Jean, avez-vous des d'autres remarques?

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Non, monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Est-ce que quelqu'un d'autre a une courte remarque à faire? Nous avons environ trois minutes.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Monsieur Paddon, je me suis joint à la Ville de Vancouver il y a quelques années pour un exercice sur l'avenir. Je ne me rappelle plus le nom exact de l'événement. Il faisait partie d'un concours international sur l'aspect futur de Vancouver. Employez-vous cela dans votre travail actuel et dans votre façon d'aborder le système de transport de Vancouver?

M. Robert Paddon: Je crois que c'est la ville qui avait lancé cette étude, qui était commanditée par l'International Gas Association et qui portait sur les 100 années à venir. Oui, nous avons revu la documentation et nous restons en contact avec un grand nombre des intervenants qui ont aidé à la créer.

En ce moment, nous nous concentrons beaucoup sur les 30 prochaines années. Nous travaillons de très près avec le Metro Vancouver Regional District, qui oeuvre aussi à la création d'un plan d'occupation du sol et d'une stratégie de gestion de la croissance qui correspondront à notre plan de transport pour la région. Eux aussi travaillent sur une période de 30 ans. Je crois que ces plans se complètent très bien en matière des mesures que nous pourrions prendre pour l'avenir.

M. Dennis Bevington: Merci.

Le président: Monsieur Dhaliwal, la dernière question est à vous.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Ma question est pour M. Paddon.

Comme M. Mayes l'a dit, les croisiéristes se déplacent de Vancouver à Seattle uniquement pour une différence de 300 \$ le passager. Au sujet du deuxième train dont vous avez parlé entre Seattle et Vancouver ainsi que de l'ASFC, le gouvernement va fixer le prix à 1 200 \$ le train. Amtrak met beaucoup d'argent de son côté. Quel est votre avis là-dessus? Pensez-vous qu'il faudrait renoncer à ce 1 200 \$ pour encourager l'objectif d'un deuxième train?

• (1630)

M. Robert Paddon: Ce n'est pas à moi de présenter des remarques sur la façon dont les organismes gouvernementaux devraient recouvrer leurs coûts.

Cela dit, il est évident qu'il s'agit maintenant d'un obstacle pour Amtrak. Il y a de nombreuses années, nous avons pu contribuer un peu d'intérêt. La BNSF Railway Company avait investi des capitaux dans la voie d'évitement de Colebrook; c'était la première étape à franchir pour rendre possible l'ajout d'un deuxième train dans notre région. À l'époque, le gouvernement provincial avait aussi contribué au projet.

Je vais laisser les négociations au service frontalier et autres, mais je pense simplement que pour qu'un coût de ce niveau fasse obstacle à la mise en place d'un service ferroviaire... Nous aimerions beaucoup que le service soit en place pour les Olympiques, qui auront lieu l'an prochain. Nous aimerions minimiser le nombre de voitures qui entrent dans notre région puisque nous espérons offrir des jeux écologiques. Nous savons que s'il n'y a pas d'autre option, les gens vont venir en voiture, et s'ils viennent en voiture, ils vont utiliser leur voiture. Ce ne sera pas facile pour eux de se déplacer en voiture dans la région pendant les Olympiques. Nous aimerions que le deuxième service ferroviaire soit en place.

Encore une fois, monsieur, je ne peux pas me prononcer sur la façon dont se déroulent les négociations et je ne veux pas présenter de remarques à ce sujet. J'espère que la question sera résolue, mais il est évident qu'Amtrak a de la difficulté à relever le défi financier.

Le président: Merci.

Monsieur Iacobacci, avez-vous d'autres remarques?

D'accord. Je vous remercie tous les deux de votre présence. Nous vous sommes reconnaissants de votre contribution à nos délibérations; nous avons hâte de poursuivre notre étude et, nous l'espérons, de trouver une solution qui servira l'ensemble de la population canadienne.

Merci beaucoup.

Chers collègues, nous allons prendre une pause d'une minute pendant que les gens quittent la salle, puis nous allons conclure nos discussions de mardi à huis clos.

M. Volpe invoque le Règlement.

L'hon. Joseph Volpe: J'ai déposé une motion que j'aimerais soulever. J'ai présenté un avis la semaine dernière.

Le président: Il nous faut l'attention de tous les membres du comité. Nous sommes saisis d'une motion.

L'hon. Joseph Volpe: C'est une motion que j'ai présentée la semaine dernière pour que nous traitions de la question de la Monnaie royale canadienne ainsi que de son ministre et de ses collaborateurs. Je pense qu'on vous en distribue une copie en ce moment même; j'aimerais vous la lire en même temps.

[Français]

Étant donné que la semaine dernière, l'intégrité de la Monnaie royale canadienne et la réputation internationale du Canada ont été entachées en raison de

renseignements incohérents et contradictoires émanant de la Monnaie royale canadienne, [...]

[Traduction]

On dirait qu'elle a été rédigée par un avocat.

Y a-t-il des avocats dans la salle? Non. D'accord, personne n'a mordu à l'hameçon.

[Français]

Je continue:

[...] de son président et du ministre d'État concernant la perte apparente d'une importante quantité d'or, d'argent, de platine et de palladium; il est résolu que le ministre d'État, le président du conseil d'administration de la Monnaie royale canadienne et son président comparaissent devant le Comité dans les plus brefs délais afin de faire le point sur l'enquête et sur les orientations qui seront prises.

[Traduction]

M. Brian Jean: Est-ce que cette motion vient juste d'être présentée?

L'hon. Joseph Volpe: Non, c'est celle que je vous ai donnée il y a environ une semaine.

M. Brian Jean: Je n'étais simplement pas certain si c'était la même.

Le président: J'informe le comité que la motion est irrecevable: une motion ne devrait pas contenir de termes répréhensibles ou irrecevables. Le texte d'une motion ne devrait avoir ni la nature d'une argumentation, ni le style d'un discours. Avec le consentement du comité, nous pouvons éliminer le préambule et commencer à partir de « il est résolu ».

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je me demande si l'auteur de la motion serait prêt à la laisser entre les mains du comité et à apporter les changements nécessaires pour la rendre recevable. Cependant, la GRC mène actuellement une enquête auprès de la Monnaie royale canadienne, et je m'avancerais pour dire que toute preuve que nous recevions de ces personnes serait en fait irrecevable, étant donné la nature de l'enquête menée par la GRC. Pourquoi ne pas laisser la GRC faire le travail pour lequel elle a été embauchée et qu'elle fait si bien, et nous occuper de la question à l'automne?

Je m'inquiète pour deux raisons. D'abord, il y a une enquête en cours, ce qui veut dire que ce nous trouverions serait, franchement, pour le moins limité. Ensuite, nous n'avons pas beaucoup de temps pour discuter de la manière dont nous aimerions que l'analyste finalise le rapport, étant donné qu'il est fort probable que nous n'aurons pas d'autre séance d'ici la fin de la session. Voilà ce qui m'inquiète.

Je sais que M. Volpe doit quitter à 17 heures, et je voudrais qu'il contribue à la discussion du début jusqu'à la fin puisqu'il est un des seuls membres du comité — en fait, le seul membre libéral, je crois, assis de ce côté aujourd'hui — qui a assisté à toutes les séances, à l'exception d'une demi-séance. Je ne veux pas manquer de respect à M. Dhaliwal et, bien sûr, M. Rae n'est pas ici à temps plein, mais il est certain que la participation de M. Volpe à la discussion aiderait beaucoup.

Je suggère que nous proposons de nous occuper de la motion à la fin ou à la prochaine séance ou à notre retour à l'automne. À ce moment-là, elle pourrait être rédigée conformément aux règles. Nous pourrions ensuite passer à notre objectif pour aujourd'hui.

•(1635)

Le président: Je dois noter que le débat ne peut pas se poursuivre avant que M. Volpe décide s'il veut éliminer le préambule de la motion. Si c'est le cas, je vais lancer le débat; sinon, je vais juger la motion irrecevable.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: J'imagine que pour qu'elle ne soit pas rejetée, je vais dire que je vais éliminer l'argumentation; toutefois, je reconnais que nous ne pourrions pas nous rencontrer avant septembre et je vais donc remettre ma décision à ce moment-là. Je vais laisser la motion en suspens jusqu'à la première séance de septembre et je vais décider des changements que j'aimerais apporter.

Le président: Cela va. Nous allons donc passer aux autres travaux du comité.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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.