



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 036 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 16 novembre 2009

Président

M. Merv Tweed

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

Le lundi 16 novembre 2009

• (1535)

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ)): Bonjour, chers collègues.

Je suis heureux de remplacer notre président, M. Tweed, qui ne peut être présent, tout comme notre vice-président, M. Volpe, qui est aussi absent. J'aurai donc le privilège de présider cette assemblée.

Tout d'abord, conformément à l'ordre du jour qui a été déposé, nous entendrons des témoins, dont M. Miller, chef de la sécurité et du transport au Canadien National. Par la suite, nous entendrons des représentants du ministère des Transports. Nos discussions porteront sur le train à grande vitesse, question dont nous avons déjà entrepris l'étude.

Vous avez tous reçu la correspondance du ministre des Transports, M. Baird, portant sur le projet de loi C-37. Nous aurons donc l'occasion d'en discuter lors des travaux du comité, peut-être 15 ou 20 minutes avant la fin.

Monsieur Jean, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je ne suis pas certain s'il y a eu un problème d'interprétation, mais je veux attirer votre attention sur le fait que le ministre ne sera pas ici, mais que deux représentants du cabinet du ministre, y compris le sous-ministre adjoint, seront ici. Il y a peut-être eu une erreur d'interprétation. Mais le ministre ne sera pas ici aujourd'hui.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): C'est exact.

Par contre, nous allons discuter du projet de loi C-37 lors des travaux du comité, à la fin de la réunion.

Monsieur Bevington, avez-vous demandé la parole?

[Traduction]

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

À la lecture de l'ordre du jour, je constate que nous entendrons les témoins jusqu'à 17 h 30; nous devons ensuite passer aux travaux du comité, et je pense que cela ira au-delà de 17 h 30. Pourrions-nous resserrer l'ordre du jour afin de terminer nos travaux au plus tard à 17 h 30?

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Pourquoi ne pas entendre les témoins de 15 h 30 à 16 h 15, puis de 16 h 15 à...?

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Monsieur Bevington, en faites-vous la proposition?

M. Dennis Bevington: Oui. Merci.

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Tout le monde est en faveur de la proposition. Nous allons donc raccourcir la période de temps pour pouvoir être en mesure d'aborder toutes les questions à l'ordre du jour.

Monsieur Miller, vous avez la parole. Vous pouvez d'abord faire une présentation et, par la suite, répondre aux questions de nos députés.

M. Paul Miller (chef de la sécurité et du transport, Canadien National): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Nous sommes très heureux d'être ici. Merci pour l'invitation. Je ferai des observations très brèves de façon à garder le plus de temps possible pour répondre aux questions des membres du comité.

Le CN appuie grandement le service ferroviaire des voyageurs au Canada ainsi qu'aux États-Unis. Ici, environ 77 p. 100 du transport ferroviaire des passagers se fait sur le réseau du CN. VIA Rail Canada, GO Transit de Toronto et l'Agence métropolitaine de transport à Montréal sont nos trois principaux clients pour le transport ferroviaire des passagers. Il y en a d'autres également, comme le Rocky Mountaineer, et il y a nos propres opérations sur l'ancien réseau Algoma Central.

Dans ce domaine d'affaires, un service sécuritaire, efficace et fiable est essentiel. Pour les 10 premiers mois de cette année, le taux de ponctualité de nos trois principaux clients est en moyenne de 92 p. 100. VIA Rail affiche un rendement un peu moins élevé, alors que le taux de ponctualité des services de trains de banlieue de Toronto et Montréal est un peu plus élevé.

Un autre exemple de l'appui fourni par le CN au transport de passagers par train au Canada est la relation forte que nous entretenons avec VIA avec qui nous travaillons pour mettre à niveau l'infrastructure du CN. Nous voulons, avec ces travaux, accroître le nombre de départs et améliorer la fiabilité des horaires dans les corridors reliant Toronto, Montréal et Ottawa.

Je crois comprendre que votre étude actuelle porte sur le transport des voyageurs par trains à grande vitesse, une réalité très séduisante en Europe et en Asie qui reçoit actuellement un appui considérable aux États-Unis. Votre comité, le gouvernement et le Parlement dans son ensemble auront un rôle central à jouer et devront déterminer si le Canada se lance dans une réelle initiative de trains à grande vitesse.

Il s'agit d'une décision stratégique importante qu'il est temps de prendre, qui comporte des coûts considérables, mais également de gros avantages. Votre décision deviendra un élément clé d'une politique de transport à long terme au Canada.

Je dois dire, honnêtement, que je ne suis pas jaloux de la responsabilité qui vous incombe de trouver un juste équilibre entre les impératifs de mobilité et d'efficacité énergétique, les avantages environnementaux du transport ferroviaire et les investissements à effectuer, qui entrent en concurrence les uns avec les autres, dont vous devez tous tenir compte. Mais, si vous me le permettez, je vais vous parler brièvement des principaux éléments qui, selon le CN, permettraient de mettre en oeuvre de façon sécuritaire et efficace le transport par train à grande vitesse.

Premièrement, selon nous, les trains devraient profiter d'emprises de chemin de fer réservées et clôturées, les trains de passagers n'empruntant pas les mêmes emprises que les trains de marchandises. Il ne devrait pas y avoir de passages à niveau publics sur ces emprises ferroviaires, peu importe qu'ils soient publics ou privés.

Il faudrait que le système puisse accueillir des opérations électrifiées ainsi que des locomotives électriques. Ce système devrait être protégé et comporter des contrôles ferroviaires et des contrôles sécuritaires, grâce à un système du type « commande intégrale des trains ».

Le réseau devrait comporter des pentes et des courbes douces pour que les trains puissent atteindre les vitesses maximales que permet l'équipement moderne. Il faut qu'il soit lié de façon efficace à d'autres réseaux de transport, en particulier les réseaux de transport régionaux et urbains.

Je sais que votre comité a envisagé l'option que l'on appelle « train à plus grande vitesse ». Il s'agirait d'une approche progressive, selon laquelle les trains de passagers rouleraient légèrement plus vite qu'aujourd'hui, tout en continuant de fonctionner sur le même réseau que les trains de marchandises.

Je ne suis pas ici au nom du CN pour m'opposer à quoi que ce soit, mais il ne s'agit pas de l'option recommandée par le CN. Une vitesse maximale pour les trains de passagers excédant la limite actuelle de 100 milles à l'heure sur les corridors existants où circulent des trains de marchandises lourdes comporte de nombreuses difficultés: l'entretien de la voie qui permet de respecter les tolérances serrées requises pour les activités de transport de passagers à ces vitesses, en raison des charges lourdes imposées par les trains de marchandises; l'équilibrage du dévers des courbes nécessaires pour accommoder les trains rapides et lents; et la protection contre les incidents entre les trains et les voitures aux passages à niveau et contre les possibles intrusions. Je souligne que sur notre réseau, la sous-division de Kingston entre Toronto et Montréal, nous avons 246 passages à niveau publics et 203 passages à niveau privés.

Enfin, pour ce qui est de garder les horaires fiables lorsque la capacité augmentera en raison des différences accrues dans les vitesses des trains, ce qui pourrait faire que les trains plus rapides rattraperaient plus souvent les trains les plus lents, je souligne que dans la plupart des territoires à l'extérieur du corridor nord-est des États-Unis, Amtrak, l'exploitant de trains de passagers américain, ne peut faire rouler ses trains à plus de 79 milles à l'heure, par rapport à notre maximum actuel ici au Canada, qui est de 100 milles à l'heure entre Toronto et Montréal. S'il est vrai que les vitesses maximales d'Amtrak sont beaucoup plus élevées dans le corridor Nord-Est — et encore une fois, je sais que votre comité s'est penché sur cette question — très peu de trains de marchandises roulent sur dans ce territoire, sauf sur de courts segments près de la région de Baltimore. De plus, le corridor Nord-Est ne comporte que des ouvrages de franchissement étagés.

● (1540)

En résumé, le CN croit que la meilleure approche à adopter pour mettre en oeuvre un système de transport ferroviaire de passagers à haute vitesse est de créer une emprise ferroviaire réservée comme il est possible d'observer en Europe et au Japon. Toutefois, nous sommes prêts à travailler avec tous les intervenants et à tenir compte de toute option qui pourrait influencer sur notre réseau ou notre emprise ferroviaire. Nos préoccupations concernant les activités sur des voies non réservées et les activités de transport de marchandises et de passagers à des vitesses plus élevées sur la même voie touchent la sécurité — et nous aimerions évidemment que le groupe de Transports Canada se préoccupant de la sécurité ferroviaire participe à toutes les discussions —, la fiabilité des horaires des trains de passagers et la protection de notre capacité de transporter nos clients et nos marchandises de façon efficace.

Monsieur le président, je m'interromps ici. Je suis impatient de répondre aux questions des membres du comité.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Merci, monsieur Miller.

On passe à la période de questions prévoyant sept minutes pour chacun des partis.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Monsieur Miller, merci d'être ici.

Vous avez dit que vous aimeriez qu'une emprise ferroviaire réservée soit créée. Selon vous, si une telle emprise ferroviaire réservée était créée dans le corridor Québec-Windsor, les trains de marchandises pourraient-ils bénéficier de gains considérables?

M. Paul Miller: Aujourd'hui, la capacité est plus que suffisante en ce qui concerne les trains de marchandises dans le corridor reliant Québec à Windsor. Dans chaque direction, nous exploitons actuellement huit trains et la partie la plus lourde de ce corridor se trouve entre Toronto et Montréal, en plus du transport de marchandises local. Il s'agit d'un réseau à double voie, de sorte que la capacité est amplement suffisante.

Actuellement, avec les trains de passagers additionnels sur ce réseau, il y a des améliorations de la capacité à réaliser, comme votre comité le sait, j'en suis sûr. Mais il s'agit réellement de tenir les trains de marchandises à l'écart des trains de passagers et de continuer de respecter les horaires pour les passagers.

Il n'y a donc pas un avantage marqué pour le transport des marchandises. Il y aurait une plus grande fiabilité, puisqu'il ne faudrait pas arrêter les trains de marchandises pour laisser passer les trains de passagers à certains endroits. Mais il n'y aurait pas d'augmentation importante de la capacité ou du service pour le transport des marchandises.

M. Sukh Dhaliwal: Très près de chez moi, en Colombie-Britannique, à New Westminster, il y a un pont pivotant qui a été construit il y a un siècle. Je suis certain que vous le connaissez. Il représente un élément clé des travaux à effectuer pour améliorer le service de transport ferroviaire voyageur si nous allons de l'avant dans le corridor Seattle-Vancouver. La mise à niveau de ce pont pivotant comporterait-elle des avantages considérables pour les exploitants de trains de marchandises également?

M. Paul Miller: Nous sommes limités... J'aimerais connaître le chiffre exact. Je pense que la limite de vitesse des trains de marchandises est de 10 milles à l'heure sur le pont traversant le fleuve Fraser. C'est donc dire que toute augmentation de cette limite serait un avantage. Mais ici aussi, il s'agit d'exploiter des trains dans une région terminale très congestionnée entre la gare de Thornton et Surrey jusqu'au centre-ville et vers la côte Nord. Nous savons que nous n'allons pas faire rouler des trains à 30, 40 ou 50 milles à l'heure dans la plus grande partie de ce territoire. Je ne dis pas qu'il n'y aurait aucun avantage, monsieur le député, mais il ne s'agirait pas d'un avantage marqué.

M. Sukh Dhaliwal: Prenons le corridor reliant Seattle et Vancouver; du côté américain, des améliorations considérables ont été apportées à l'infrastructure. Du côté canadien, rien n'a été fait. Selon vous, le gouvernement fédéral a-t-il un rôle à jouer dans l'amélioration du corridor reliant Seattle et Vancouver, du côté canadien?

M. Paul Miller: Comme vous le savez probablement, ces voies sont la propriété de Burlington Northern Santa Fe. Et la question de savoir si le gouvernement pourrait ou devrait rendre prioritaires ces investissements afin d'améliorer le service ferroviaire voyageur, bien entendu, est une question que nous devrions vous poser, mesdames et messieurs, plutôt que le contraire, mais il serait certainement possible d'améliorer le service. En fait, certains éléments d'infrastructure ont été ajoutés récemment pour permettre l'exploitation d'un second train de Amtrak entre Seattle et Vancouver — un deuxième train dans chaque direction, devrais-je dire.

• (1545)

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez dit que la sécurité et la fiabilité, dans tous les sens de ces termes, constituent la clé des opérations ferroviaires. Lorsque j'examine les antécédents du CN, je vois qu'il y a eu de nombreux accidents dans le passé, ce qui a mis des vies en danger. Serait-il juste de dire qu'au lieu de laisser le CN prendre d'autres mesures, le gouvernement fédéral est intervenu pour prendre les choses en main concernant la sécurité ferroviaire.

M. Paul Miller: Rien n'est plus important pour le CN, ou pour toute autre compagnie de transport ferroviaire de passagers ou de marchandises, que des opérations sécuritaires.

Il est certain que l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire réalisé en 2007 — le rapport a d'ailleurs été publié en 2008 — a bénéficié de la contribution de tous les acteurs. Il y avait les syndicats, les chemins de fer, le gouvernement fédéral, bien entendu, et les gouvernements provinciaux également. Nous sommes heureux de travailler pour ramener les 56 recommandations formulées par ce groupe d'un niveau abstrait à, si vous me le permettez, un niveau d'opération. Il s'agit de déterminer les changements que nous apporterons, ce que nous ferons différemment, dans toute l'industrie.

M. Sukh Dhaliwal: Si nous devons faire rouler des trains à grande vitesse sur les mêmes voies que les trains de marchandises, pensez-vous qu'il serait difficile de prendre des mesures de sécurité — de respecter les 56 recommandations qui ont été formulées?

M. Paul Miller: Pas vraiment du point de vue des 56 recommandations, mais le fait d'aller plus vite qu'actuellement dans le corridor Toronto-Montréal pour les trains de passagers constituerait une prochaine étape dans la catégorie des voies. Il faudrait des tolérances plus serrées à la géométrie et des tolérances géométriques auxquelles les voies doivent être maintenues.

Oui, nous pensons qu'il y a des difficultés. Nous ne disons pas que ces difficultés ne peuvent pas être surmontées. Mais nous disons qu'à

100 milles à l'heure, nous sommes à la limite de ce que fait l'industrie à l'échelle mondiale — sauf dans quelques endroits dans le corridor Nord-Est — pour ce qui est de faire rouler les trains de passagers et les trains de marchandises plus lents sur les mêmes voies. C'est pour cette raison que nous aimerions voir un corridor réservé. Toutefois, nous sommes prêts à travailler avec tous les acteurs, si les gens souhaitent réaliser un examen très détaillé de ce qu'il faudrait faire pour passer à la prochaine étape.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Merci.

M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ): Bienvenue, monsieur Miller. Je vous remercie d'être parmi nous.

Dans votre court exposé, vous n'avez pas parlé des mesures environnementales qui seraient absolument indispensables dans le cas de la mise en fonction d'un train à haute vitesse. Je pense aux grandes difficultés auxquelles a fait face la France. Dans certaines régions marécageuses où il y avait des grenouilles, on a dû construire un corridor spécial dans lequel des bruits de grenouille ont été reproduits, de sorte que les grenouilles puissent s'habituer à emprunter le tunnel. À elle seule, cette petite région longue d'un mille a représenté des coûts d'à peu près 10 millions de dollars. Il y a toutes sortes de mesures environnementales.

À cet égard, avez-vous une idée des coûts qui s'ajouteraient aux estimations que vous avez déjà soumises?

[Traduction]

M. Paul Miller: Monsieur, je n'ai aucune donnée sur les coûts pour notre discussion. Je sais que le gouvernement du Canada y travaille avec ceux de l'Ontario et du Québec.

Pour ce qui est de mesures d'atténuation pour protéger l'environnement, vous avez absolument raison: elles s'appliquent non seulement au transport de passagers à grande vitesse mais aussi au transport ferroviaire de marchandises. Par exemple, une passe à poisson traverse notre terminus intermodal à Surrey, en Colombie-Britannique et, lors de l'achat récent des chemins de fer Elgin, Joliet and Eastern aux États-Unis, à l'extérieur de Chicago, nous avons dû tenir compte de la protection de papillons et de tortues.

Il est assez commun qu'un réseau linéaire, quel qu'il soit, ait à composer avec de tels aspects. Vous avez raison de considérer que cela fera partie des coûts, tant pour les études et examens que pour les consultations. Lorsque des propriétés qui peuvent toucher des Autochtones ou des collectivités des premières nations sont acquises, par exemple, ces gens doivent avoir leur mot à dire et leurs experts en environnement formulent des observations concernant l'utilisation du territoire. Cela entraîne des coûts importants.

Comme je l'ai dit, il revient au gouvernement et à la population, et donc à des gens comme vous, de comparer les coûts aux avantages, y compris sur le plan environnemental, pour ce qui est du transport ferroviaire, tout comme cela a été fait en France et ailleurs en Europe ainsi qu'au Japon.

• (1550)

[Français]

M. Louis Plamondon: Merci.

L'approche utilisée pour la construction des TGV n'a pas été tout à fait la même en France, en Californie et au Japon, mais ces trois pays ont néanmoins tous choisi de réserver une seule voie pour le TGV. Celle-ci n'est pas utilisée pour le transport de marchandises, que ce soit en Californie, au Japon ou en France. Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

M. Paul Miller: D'une manière générale, vous avez raison, surtout pour le transport à très grande vitesse: pour des vitesses de 240 à 300 kilomètres l'heure, ce sont des voies entièrement réservées. La seule exception à cet égard est celle du corridor Nord-Est aux États-Unis, entre Baltimore, Washington et Boston, sur lequel votre comité s'est penché, je crois. Pour certains de ces tronçons, les vitesses sont de l'ordre de 135 à 150 milles à l'heure. Sur l'un des tronçons d'une longueur d'environ 30 milles, les volumes de transport de marchandises sont assez considérables, et les responsables finissent par y arriver, mais je crois qu'ils n'ont pas le choix. Ce n'est pas ce qu'ils souhaiteraient à long terme, compte tenu de tous les problèmes dont j'ai parlé plus tôt à cet égard.

Ainsi, en règle générale, pour l'ensemble des activités dont vous parlez, l'infrastructure est distincte.

[Français]

M. Louis Plamondon: Le CN s'est-il dit intéressé à être partenaire dans le cadre d'un projet aussi grandiose, par exemple pour le corridor Québec-Windsor?

Par ailleurs, mis à part le gouvernement fédéral, d'autres intervenants ont manifesté leur intérêt, entre autres le maire de Québec, qui s'est montré fort intéressé, et le premier ministre du Québec. Votre organisme a-t-il établi des contacts ou a-t-il tenu des réunions portant sur ce projet avec les deux ordres de gouvernement?

[Traduction]

M. Paul Miller: Je ne crois pas qu'il y en ait eu. Ce ne serait certainement pas des rencontres de travail, auxquelles participeraient des gens comme moi, qui auraient pour objet d'élaborer un plan de projet ou d'esquisser les paramètres d'un projet. Je suis convaincu que des discussions ont eu lieu à un niveau élevé d'une manière générale puisque, comme vous l'avez dit, les gouvernements provinciaux ont manifesté un assez grand intérêt. C'est certainement le cas pour le maire de Québec et pour le gouvernement fédéral. Je suppose donc que des discussions d'ordre général ont été tenues avec nos hauts dirigeants mais, à ma connaissance, on n'a pas encore articulé la participation éventuelle du CN à un projet. Nous nous occupons essentiellement de transport de marchandises, et je suis convaincu que d'autres intervenants très compétents du domaine du transport de passagers ici au Canada seraient intéressés à jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de ce genre de projet.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Merci.

Monsieur Bevington.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Merci.

Merci de votre comparution d'aujourd'hui, monsieur Miller. Je vous suis reconnaissant de vos observations.

J'ai eu l'occasion de participer à notre étude du corridor Nord-Est. Dans le cadre de cette étude, nous devons notamment déterminer s'il fallait adopter l'approche gradualiste ou proposer des voies réservées. Je crois que vous nous avez fourni des éléments de réflexion valables à ce sujet. Pour comprendre les implications du gradualisme, l'approche qu'étudient en ce moment les planificateurs d'Amtrak... Notons que même l'approche gradualiste est extrêmement coûteuse. Elle implique l'investissement de milliards de dollars pour aboutir à ce qui semble être une augmentation de vitesse assez modeste.

Cela dit, des mesures ont été prises concernant le transport des marchandises et des passagers: on donne la priorité aux passagers le

jour. Avez-vous établi un ordre de priorité pour votre réseau dans les déplacements entre Montréal et Toronto?

• (1555)

M. Paul Miller: Pour les trains de passagers, nous avons une obligation de ponctualité, que nous entendons respecter. Cette obligation est d'ordre contractuel. Donc, si des retards surviennent, nous faisons tout pour les éliminer.

Cela ne veut pas dire que nous ferons toujours passer les passagers avant les marchandises. Parfois, pour assurer la fluidité de l'ensemble du réseau, il est plus sensé de dégager la voie en faisant passer le train de marchandises. Cependant, en règle générale, nous nous efforçons de faire libérer la voie pour les trains de passagers de manière qu'ils dépassent les trains de marchandises et ne soient pas retardés par ces derniers.

Vous avez soulevé un aspect très important. Nos trains de marchandises ne fonctionnent pas tous la nuit. Il existe un horaire de jour assez bien établi pour nos convois de marchandises, mais nous tentons évidemment d'éviter les horaires les plus achalandés des trains de passagers. Cependant, compte tenu de la nature de nos activités, et du fait que nos trains proviennent souvent de fort loin, ils ne circulent pas tous la nuit comme c'est le cas, je crois, et comme vous l'avez probablement appris, pour ce petit tronçon du corridor Nord-Est.

M. Dennis Bevington: Je souhaite connaître le rapport qui existe entre le transport ferroviaire de marchandises et le transport ferroviaire de passagers, ainsi que l'avenir du transport de marchandises dans le corridor. Je ne nous vois pas dépenser 50 milliards de dollars pour un train à grande vitesse tout en faisant abstraction des besoins de transport de marchandises... Dans une optique de planification, j'estime que nous devrions libérer les routes des camions et les faire voyager par rail. Il y aurait alors plus de place pour les véhicules de plus petite taille sur nos autoroutes. Les rapports ne seraient plus les mêmes.

Quelles sont les perspectives d'expansion du volet transport de marchandises pour le corridor existant au cours des 20 prochaines années?

M. Paul Miller: Comme je l'ai déjà dit, nous sommes en mesure de faire augmenter considérablement le transport de marchandises à l'heure actuelle. Chaque train peut contenir davantage de marchandises et nous pouvons certainement ajouter des trains. Le réseau entre Toronto et Montréal est à deux voies, et il est doté des deux côtés de voies simples latérales de très grande capacité.

Pour ce qui est de la participation du secteur public à l'accroissement du transport de marchandises, nous sommes tout à fait disposés à financer l'expansion de capacité de nos propres réseaux ferroviaires ou à accroître nos revenus, comme nous l'avons fait par le passé. Nous avons élargi nos activités, notamment dans l'Ouest du Canada, en raison du fait que c'est dans cette région que nous avons connu une bonne partie de notre croissance. Nous avons investi dans l'allongement de nos voies d'évitement, amélioré la signalisation, etc. dans cette région. Si nous en arrivons à constater des limitations de capacité dans l'Est du Canada, nous nous empresserons d'y appliquer nos ressources financières pour corriger la situation.

M. Dennis Bevington: À l'heure actuelle, êtes-vous concurrentiels dans le corridor par rapport au camionnage?

M. Paul Miller: La question est fort intéressante. Nous n'avons pas l'avantage de la rapidité sur le tronçon Toronto-Montréal. Pour les opérations intermodales classiques, où le camion passe du mode route au mode rail, il faut une certaine distance pour amortir les inefficacités de délais et de coûts qui caractérisent chaque terminus. Également, il faut considérer l'origine et la destination des marchandises. Pour le trajet d'Oshawa à Cornwall, nous ne risquons pas d'être très concurrentiels puisque, à partir de Cornwall, il faudrait revenir... Vous comprenez, n'est-ce pas?

Nous sommes normalement concurrentiels pour le trafic sur des distances un peu plus grandes. Je pense au Port de Halifax, aux provinces maritimes. Le trafic du Québec concerne également en général de plus longues distances.

M. Dennis Bevington: Vous avez parlé de quelque 400 passages à niveau sur le parcours d'une ligne réservée. Vous, vous grouperiez ces passages, n'est-ce pas? Vous établiriez un système de groupement. Pouvez-vous nous dire à peu près combien de viaducs seraient nécessaires pour un système comportant 400 passages à niveau?

• (1600)

M. Paul Miller: D'après moi, cela ressemblerait à ce qu'on peut voir le long d'une autoroute. On construit des routes collectrices et on canalise la circulation vers certains grands emplacements où sont établis des viaducs. Comme ordre de grandeur, on pourrait comparer cela à la 401.

Cependant, je ne pourrais pas vous donner une estimation quantitative ou un coût à ce sujet.

M. Dennis Bevington: Ce sera là un projet à très long terme qui coûterait très cher.

M. Paul Miller: Assurément, il faudrait un certain nombre d'années pour le réaliser.

M. Dennis Bevington: Dans une perspective gradualiste, n'auriez-vous pas à définir des zones précises, des zones de forte circulation?

M. Paul Miller: En effet, bien entendu.

M. Dennis Bevington: Vous adopteriez un circuit qui vous permettrait de réduire les accidents tout en rendant la chose possible. Vraisemblablement, c'est ce qui se passerait.

M. Paul Miller: En effet. Nous avons cependant un défi à relever puisque notre chemin de fer — si l'on prend le tronçon entre Toronto et Montréal — a été construit vers 1855, de sorte qu'il fragmente un grand nombre de terres et comporte un grand nombre de traversées dont il faudra tenir compte.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Madame Hoepfner. [Traduction]

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je partagerai mon temps de parole avec M. Jean.

Lorsque nous avons entrepris cette étude, nous nous penchions sur le train à très grande vitesse. Vous avez cité des exemples en Europe et au Japon. Nous nous sommes rendus aux États-Unis en supposant que l'on s'apprêtait à y construire des corridors réservés pour trains superexpress. Or, ce n'est pas du tout ce que nous avons constaté. J'estime que l'expérience a été fort utile puisque, sur le plan économique, nous sommes beaucoup plus proches de ce que l'on est en train de faire aux États-Unis pour ce qui est de l'ampleur des investissements envisagés pour le TGV, et aussi sur le plan de la démographie.

Vous avez dit croire que la plupart des lignes aux États-Unis étaient des lignes réservées. Je peux vous dire que ce n'est pas ce que nous avons constaté. On nous a dit que la plupart des lignes étaient partagées et englobaient le transport de marchandises, et que la seule ligne vraiment réservée comportant véritablement un transport ferroviaire à très grande vitesse était celle de la Californie.

Vous avais-je mal compris?

M. Paul Miller: Je ne me suis pas bien exprimé. Le seul rail pour train à grande vitesse d'importance aux États-Unis se trouve dans le corridor Nord-Est. Ce corridor est en très grande partie utilisé pour le transport de passagers. Même s'il y a un tronçon d'une trentaine de milles allant de Perryville, au Maryland, jusqu'à Baltimore, qui sert considérablement au transport des marchandises, c'est très peu courant dans le reste du corridor. Le corridor Nord-Est comporte en majorité des lignes de chemin de fer à trois ou quatre voies. Les voies du centre sont utilisées pour le transport des marchandises. Pour ce qui est des trains à grande vitesse, l'attention accordée et l'entretien effectué portent sur les deux voies du centre. Ce sont les deux seules voies vraiment utilisées par les trains à grande vitesse.

Vous avez absolument raison. Amtrak utilise des rails de transport des marchandises. Ordinairement, les trains roulent à 79 milles à l'heure, à l'exception des zones faisant l'objet d'une signalisation en cabine. Je ne veux pas parler de choses trop techniques, il s'agit en fait d'une forme rudimentaire de contrôle ferroviaire intégral. Dans ces zones, la vitesse est de 90 milles à l'heure, je crois.

Mme Candice Hoepfner: D'accord. Manifestement, avec l'investissement de huit milliards de dollars du président, on cherche à construire quelques rails de plus qui seraient consacrés au service passagers pour accroître la vitesse de déplacement dans ces zones.

M. Paul Miller: Oui.

• (1605)

Mme Candice Hoepfner: Si l'on veut se montrer réaliste, on est forcé de considérer cela comme une option. Dans ce cas, il nous faudrait collaborer et nous aurions besoin de conseils de personne comme vous pour trouver des façons d'adopter une solution satisfaisante sur tous les fronts. Si nous décidions d'adopter cette orientation, pouvez-vous me dire quelles seraient nos trois priorités? Par exemple, il faudrait définir les zones où créer ces corridors réservés, de sorte qu'il y ait des connexions pratiques dans les villes pour permettre aux passagers de faire rapidement la transition vers d'autres moyens de transport? S'agirait-il de passages à niveau?

Dans l'optique d'un partage des lignes, quelles seraient nos principales priorités?

M. Paul Miller: La sécurité serait primordiale. Il faudrait tenir compte de la dynamique entre le transport de marchandises et le service aux passagers, sans compter les éléments que vous avez mentionnés comme le nombre de passages à niveau ainsi que les questions d'intrusion par exemple.

Deuxièmement, il faudrait maintenir un horaire fonctionnel. Encore une fois, la question de la dynamique entre le transport de passagers et le transport de marchandises serait à considérer: engendre-t-il des retards? Quelles répercussions observe-t-on? Ces répercussions peuvent-elles être atténuées et de quelle façon?

La première étape consisterait à mener une vaste évaluation du risque. On inviterait tous les intervenants de première ligne — mécaniciens de locomotive, agents d'entretien de la voie et personnel sur le terrain — à participer à une évaluation du risque détaillée. Les responsables de la sûreté du transport ferroviaire à Transports Canada seraient aussi appelés à fournir une contribution active.

L'autre priorité, et j'aurais sans doute dû la nommer en premier, consiste à définir ce que vous voulez vraiment. Voulez-vous 110 milles à l'heure ou 125 milles à l'heure? La différence est assez marquée. Pour ce qui est de 150 milles à l'heure, cette vitesse ne devrait pas s'appliquer lorsque les trains de passagers et les trains de marchandises utilisent les mêmes voies. Je vous recommande fortement de ne pas adopter cette option.

Mme Candice Hoepfner: D'accord, merci beaucoup.

[Français]

M. Brian Jean: Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Je voudrais tout d'abord souhaiter la bienvenue à M. Plamondon. Je voulais lui laisser savoir qu'il y a une localité dans ma circonscription qui s'appelle en fait Plamondon et qui a été établie par des personnes qui portaient ce nom. En fait, j'y étais la semaine dernière. J'ai fait une annonce au sujet d'un investissement dans l'aréna local et j'étais très heureux de recevoir des fonds du gouvernement à cet effet.

Dix milles plus loin, il y a une localité qui s'appelle Lac La Biche, et je voudrais aujourd'hui poser une question à nos invités qui concerne spécifiquement cette localité.

J'ai rencontré le conseil de Lac La Biche la semaine dernière et j'avais une question précise concernant le CN. Comme vous le savez, le CN a maintenant une gare de triage à cet endroit. Ce qui préoccupe les membres du conseil, ce sont les questions de sécurité et d'efficacité dans la collectivité. Il y a deux traverses de chemin de fer, et lorsqu'un train traverse la ville, en fait il coupe la ville en deux. Il coupe la collectivité en deux, comme c'est le cas dans bien des localités au pays. Ils m'ont posé la question suivante: le CN considérerait-il fermer la gare de triage et la déménager à un autre endroit juste à l'extérieur de la ville si on leur donnait la possibilité d'échanger des terrains ou une certaine participation financière avec la ville. À l'heure actuelle, vous investissez 130 millions de dollars dans cette voie ferroviaire. Est-ce que le CN considérerait quelque chose comme cela à ce moment-ci?

M. Paul Miller: Monsieur, nous considérerions certainement cela. Comme je vous l'ai mentionné lorsque nous nous sommes parlé, il y a un bon moment que je suis allé dans cette région du pays, alors je ne la connais pas très bien. Je suis passé au Lac La Biche avec le train une seule fois. Mais oui, nous considérerions certainement cette possibilité et nous pourrions voir s'il serait possible d'en arriver à une entente qui répondrait aux besoins de la collectivité tout en gardant notre position financière plus ou moins intacte, nous l'espérons. Nous serions heureux de faire cela. Ils peuvent m'appeler directement, ou je pourrais les appeler lorsque je serai de retour à mon bureau.

M. Brian Jean: Merci, monsieur Miller. Je le leur laisserai savoir car cela les intéresse beaucoup. Ils sont constamment préoccupés par les questions de sécurité comme, je pense, bon nombre de collectivités au pays.

Je n'ai pas d'autres questions. Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Monsieur Scarpaleggia, cinq minutes.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): D'accord, merci, monsieur le président.

[Traduction]

La ligne de transport de voyageur entre Montréal et Ottawa, Montréal et Toronto — c'est le long de la ligne du CN?

M. Paul Miller: De Montréal à Ottawa, elle suit la ligne du CN jusqu'à Coteau, au Québec. Ensuite, VIA est propriétaire de presque toute la ligne ferroviaire entre Coteau et Ottawa.

M. Francis Scarpaleggia: Ah oui?

M. Paul Miller: Oui. Il s'agit de notre ancienne subdivision d'Alexandria.

M. Francis Scarpaleggia: Mais il y a des trains de marchandises qui vont là-bas?

M. Paul Miller: Le service de marchandises est très limité là-bas. Et je crois qu'il y a six trains de voyageurs par jour, dans chaque direction.

M. Francis Scarpaleggia: Cette ligne ferroviaire est essentiellement consacrée aux trains de voyageurs.

M. Paul Miller: Eh bien, ils nous accordent des droits de circulation afin que nous puissions exploiter notre service de marchandises. De façon générale, cependant, oui; je dirais qu'environ 85 p. 100 du trafic ferroviaire là-bas est consacré aux trains de voyageurs.

M. Francis Scarpaleggia: Je crois comprendre qu'entre Montréal et Toronto, c'est entièrement le CN.

M. Paul Miller: Oui, monsieur.

M. Francis Scarpaleggia: Lorsqu'on prend le train de Toronto jusqu'au centre-ville de Montréal, je pense que la circulation devient assez intense à Pointe-Saint-Charles.

M. Paul Miller: Oui. Il y a beaucoup d'activité à cet endroit.

Évidemment, c'est une zone où il y a beaucoup d'enclenchements et un certain degré de courbures de voie. Pendant les quatre à six derniers milles, lorsque vous entrez dans Montréal, la vitesse autorisée est de 40 milles ou de 45 milles à l'heure, je crois. Si la vitesse autorisée était encore inférieure à cela, il y aurait un ordre permanent de vitesse réduite. Ensuite, si votre train doit traverser cette zone pour éviter un autre train, la vitesse pourrait descendre à 25 milles à l'heure, et dans certains cas, 15 milles à l'heure.

M. Francis Scarpaleggia: S'il y avait une voie réservée pour les trains à grande vitesse — je veux dire les trains très rapides — entre, disons, Toronto et Montréal, pour ce dernier segment qui passe par la ville, la vitesse serait la même que pour un train de passagers ordinaire. Un train à grande vitesse pourrait-il emprunter la voie des trains de marchandises pour ce segment, ou faudrait-il exproprier des gens, etc.?

● (1610)

M. Paul Miller: L'essentiel de votre question consiste à déterminer quelle durée vous êtes prêt à accepter pour ce voyage. Que le train roule à 70 milles à l'heure dans cette région est sans doute moins important que la durée totale du voyage entre Toronto et Montréal.

Nous travaillerions sans doute très étroitement avec l'exploitant de trains de voyageurs, quel qu'il soit, pour trouver une façon de les faire passer par là, en tenant compte des exigences en matière d'horaire. Je ne sais pas s'il faudra une voie réservée, une façon de détourner les autres trains... Mais votre premier postulat est tout à fait exact. C'est une zone un peu difficile.

M. Francis Scarpaleggia: Si l'on construisait une voie réservée, par exemple, entre Toronto et Montréal, est-ce que cette voie serait construite sur le territoire qui appartient au CN? Est-ce que le couloir de votre terrain est assez large?

M. Paul Miller: De façon générale, non; le couloir dans les zones rurales a généralement 90 à 100 pieds de largeur. Selon la hauteur du remblai, il y a une pente de talus dont la largeur est deux fois plus importante que la hauteur sur le remblai. La pente compte facilement 50 ou 60 pieds de hauteur, parfois même 70 pieds sur ses 90 à 100 pieds. Évidemment, de façon générale il y a un fossé au milieu, si bien que ce qu'il vous reste se situe sur chaque côté.

Pour illustrer mon argument, pour la troisième voie que l'on construit avec Via et grâce au financement du gouvernement du Canada, nous avons dû acheter des terrains juste pour cette voie, et non pas pour la voie distincte réservée pour les systèmes de contrôle ferroviaire électrique, le territoire délimité par des barrières.

M. Francis Scarpaleggia: Pardon... Quel sera le trajet de cette troisième voie?

M. Paul Miller: Il y a trois parties, qui se situent toutes à l'ouest de Brockville. La partie Brockville-Toronto comprend les trains Toronto-Ottawa et les trains Toronto-Montréal. Il y a trois parties au total, pour une voie d'environ 42 milles.

M. Francis Scarpaleggia: Est-ce que cette voie pourrait faire partie d'un système réservé, ou est-ce qu'on est coincé dans un système dont on ne peut pas s'éloigner sans perdre notre investissement?

M. Paul Miller: Je ne dirais pas que nous sommes « coincés », mais la troisième voie n'a pas été construite — n'a pu être construite, pour une vitesse beaucoup plus grande que celle permise par les voies de 15 pieds. Elles respectent les mêmes normes que la partie de la région de Kingston.

M. Francis Scarpaleggia: Je n'ai plus de temps.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): M. Plamondon ne m'en voudra pas si je reprends une partie de sa question.

Ceci fait suite à ce que disait M. Scarpaleggia: Amtrak contrôle vraiment le transport de passagers de 6 heures à 17 heures, et le transport de marchandises fait partie des créneaux extérieurs de nuit.

Cela pourrait-il se faire à Montréal? Serait-il possible que le transport de passagers s'y fasse de jour; et le transport de marchandises, de nuit?

[Traduction]

M. Paul Miller: Non, monsieur, encore une fois, pas facilement, car l'un de nos objectifs avec ce processus est de protéger les intérêts non seulement des exploitants de services passagers mais aussi des exploitants de services marchandise. Si un navire arrive en retard au port de Montréal et que, au port de Montréal, on prend du retard dans le chargement, ces marchandises doivent quand même se rendre à Chicago ou à Memphis, ou même plus loin, et il nous faut suffisamment de souplesse pour faire circuler les trains quand ils sont prêts. Ce genre de restriction n'existe pas à l'heure actuelle pour l'infrastructure que nous possédons et contrôlons. Pour revenir à ce qu'a dit M. Bevington, nous voulons assurer la bonne circulation des trains de marchandise et de passagers. Cela serait donc très difficile.

Amtrak peut le faire dans ce corridor, parce que, sur la plus grande partie qui longe la route 450, très peu de trains de marchandise circulent. Il y en a sur une distance de 30 à 40 milles, soit un volume semblable, probablement, à ce qu'il y a entre Toronto et Montréal.

Les restrictions sont celles que vous avez décrites. Amtrak est propriétaire de l'infrastructure et ses trains ne proviennent pas d'endroits très éloignés. Dans la plupart des cas, il s'agit de trains faisant l'objet d'un connaissance au port de Baltimore avant de se rendre à destination.

Ce serait donc extrêmement difficile.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Madame Brown? Non.

Mr. Watson? It's okay.

Mr. Storseth.

• (1615)

[Traduction]

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci, monsieur le président. Même si je suis à l'autre bout de la table, monsieur le président, je reconnais l'excellent travail que vous faites. Personne d'autre n'a réussi à limiter comme vous l'avez fait les interventions de M. Jean. Je vous en félicite.

Monsieur Miller, merci d'être venu.

Vous avez dit que vos trains de passagers s'arrêtent aux différents arrêts à l'heure dans 92 p. 100 des cas. C'est une proportion assez élevée. Il s'agit bien d'arrêts, et non pas de passagers, n'est-ce pas? Sur quoi vous fondez-vous pour en arriver à ce chiffre?

M. Paul Miller: On se fonde sur l'heure d'arrivée des trains à destination.

M. Brian Storseth: Il s'agit donc de l'arrivée à destination.

M. Paul Miller: Oui. On se fonde sur l'heure d'arrivée à la destination finale, parce que, en théorie, si vous partez à l'heure et que vous arrivez à l'heure, vous aurez fait tous les autres arrêts en chemin à l'heure aussi. Ce pourcentage est un peu plus élevé, monsieur, pour les trains de banlieue tels que ceux de GO Transit et d'AMT, à Montréal. La proportion pour VIA est probablement autour de 85 p. 100 à l'heure actuelle.

M. Brian Storseth: C'est néanmoins impressionnant.

Vous avez touché quelques mots des incitatifs contractuels. De quoi s'agit-il exactement?

M. Paul Miller: Par exemple, VIA, notre principal client pour le service passagers, nous verse des droits de circulation dont nous négocions ensemble le montant. Le contrat prévoit un pourcentage cible de ponctualité à l'arrivée. Si cette cible est dépassée, VIA nous verse un peu plus d'argent, alors que si nous n'atteignons pas cette cible, nous devons lui accorder une remise.

M. Brian Storseth: Cela nécessite une tenue des registres très précise.

M. Paul Miller: Oui, que nous faisons en collaboration avec...

M. Brian Storseth: Quelle est votre taux de ponctualité à l'arrivée pour les trains de marchandise?

M. Paul Miller: Le plan d'acheminement prévoit une mesure différente. Il ne s'agit pas de la ponctualité à l'arrivée, mais plutôt de l'arrivée du wagon de marchandise à l'embranchée du client. Notre rendement est d'environ 92 p. 100 actuellement. Vous me demanderez sans doute comment il se fait que ce pourcentage est plus élevé. On tient compte dans ce calcul de l'heure à laquelle le wagon part du parc local; le wagon est ensuite commuté dans un parc intermédiaire puis accroché à un train long-courrier. Il y a plusieurs commutations en route et on peut joindre ce wagon à toutes ces étapes.

Le pourcentage de ponctualité à l'arrivée des trains de marchandise est actuellement d'environ 78 p. 100.

M. Brian Storseth: Très bien. C'est fort intéressant.

J'aimerais ajouter quelque chose. Vous avez parlé de l'extension des voies d'évitement et de la construction de voies d'évitement plus longues dans l'Ouest canadien. Pourriez-vous remettre au comité une liste de ces voies? Les seules voies dont j'ai entendu parler sont les 53 que le CN fermera dans l'Ouest du pays.

M. Paul Miller: Oui, nous serions heureux de vous fournir ces renseignements.

M. Brian Storseth: Merci.

Maintenant, lorsque vous parlez d'une emprise réservée clôturée, cela semble une bonne solution. À mon avis, ce serait la façon la plus efficace et sécuritaire de procéder pour assurer l'embarquement et le débarquement des passagers. Mais tout cela doit coûter quelque chose. Il faudrait donc une nouvelle infrastructure. Savez-vous combien tout cela coûterait?

M. Paul Miller: Je ne le sais pas. Je sais que Transports Canada, l'Ontario et le Québec sont en train de mettre à jour une étude. Je vous suggérerais d'étudier ce document lorsqu'il sera rendu public. Je sais que ça représente plusieurs millions de dollars par mois.

M. Brian Storseth: Votre organisation a certainement discuté de la possibilité de partager les coûts et du rôle qu'elle pourrait jouer.

M. Paul Miller: Pas à ma connaissance.

M. Brian Storseth: Serait-il raisonnable de parler de partage des coûts et de l'infrastructure? Un problème que j'ai noté avec certaines des voies ferroviaires est que le gouvernement du Canada, les Canadiens, ont construit ces voies ferrées puis n'ont pas vraiment eu voix au chapitre quand on a décidé d'abandonner certains des tronçons. Si vous mettiez la main à la pâte de cette façon, vous pourriez vous assurer que les choses sont faites comme vous...

M. Paul Miller: S'il s'agit d'une emprise réservée, je ne vois pas vraiment ce que notre participation pourrait vraiment changer. En fait, pour ce qui est de la participation, dans le secteur des services de frais ferroviaires, elle s'élève à entre 1,5 et 1,8 milliard de dollars par année.

M. Brian Storseth: Je ne suis pas membre permanent du comité et je ne sais peut-être pas de quoi je parle. Mais à mon avis, s'il y a une emprise réservée et que vous n'avez pas vraiment participé financièrement au projet, ne serait-il pas plus logique de prévoir un processus d'appels d'offres pour décider qui va s'occuper de l'administration de ces emprises?

M. Paul Miller: C'est une décision qu'il vous appartient de prendre, mesdames et messieurs. Il existe déjà un service ferroviaire voyageurs d'expérience, VIA Rail Canada.

M. Brian Storseth: Serait-il logique de procéder de cette façon?

M. Paul Miller: Oui, si les entreprises privées étaient prêtes à jouer ce rôle, on devrait quand même leur en offrir l'occasion.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): On va faire une pause de quelques minutes pour accueillir nos autres témoins.

Merci beaucoup, monsieur Miller, de votre participation.

•

(Pause)

•

• (1620)

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Bonjour, madame Borges.

Bonjour, monsieur Lawless.

Vous êtes des habitués de notre comité. On va vous donner l'occasion de faire très rapidement une présentation. Vous êtes sûrement prêts à répondre aux questions de mes collègues par rapport au train à grande vitesse.

La parole est à vous, madame Borges.

Mme Helena Borges (sous-ministre adjointe déléguée, Politiques, portes d'entrée et infrastructure, ministère des Transports): Merci. Je suis heureuse d'être ici de nouveau. Aujourd'hui, je n'ai pas beaucoup à ajouter à ce que j'ai dit la dernière fois, en mai, alors que j'ai passé deux heures avec le comité.

[Traduction]

Je commencerai en rappelant ce que nous avons dit lors de notre passage en mai. Nous avons alors présenté les différents types de trains — le train conventionnel, le train de plus grande vitesse et le train à grande vitesse — et expliqué les différences entre eux. J'avais aussi donné un aperçu d'études sur le train à grande vitesse qui avait été entreprise auparavant par différentes parties, notamment par vos collègues provinciaux de l'Ontario et du Québec, et j'avais aussi fait le survol des études que nous menons conjointement avec ces deux provinces à l'heure actuelle. De plus, j'avais dit que nous investissions dans VIA Rail. Ces investissements ont cours actuellement. Le gouvernement a annoncé deux versements: 516 millions de dollars en 2007, et 407 millions dans le cadre du Plan d'action économique annoncé plus tôt cette année. En tout, 923 millions de dollars serviront à améliorer le réseau de VIA Rail, et une bonne part de ce montant ira dans le corridor Québec-Windsor.

J'avais également parlé brièvement du programme du gouvernement des États-Unis concernant le train à grande vitesse. Je crois comprendre que votre comité s'est rendu à Washington et à New York pour discuter avec des représentants du Congrès, d'Amtrak, du Government Accounting Office et d'autres parties concernées. Vous en savez donc probablement plus que moi sur le programme américain, et je serais heureuse d'entendre ce que vous avez appris à ce sujet.

Je crois savoir que des témoins qui se sont exprimés lors des séances consacrées à ce dossier ont mis en lumière l'importance de passer graduellement d'un système de trains à plus grande vitesse à un système de trains à grande vitesse. Cette approche est très semblable à celle que nous avons adoptée avec VIA Rail. Les investissements servent avant tout à améliorer le service actuel de VIA Rail, à améliorer la ponctualité et à accroître la vitesse, tout en augmentant la fréquence du service. En fait, nous voyons cette approche comme une transition. Si le train à grande vitesse devient un jour un projet réaliste, nous aurons déjà déterminé si VIA peut augmenter sa clientèle en améliorant le service.

Ceci étant dit, vous l'avez probablement entendu dire — comme nous vous l'avions dit lors de notre dernière comparution — la réussite du train à grande vitesse dépend de certains facteurs clés. Vous avez probablement entendu la même chose aux États-Unis. Il ne faut pas oublier que ces systèmes coûtent très cher et qu'il faut qu'un nombre suffisant de passagers les utilisent pour qu'ils demeurent viables. Et malgré cela, il n'existe dans le monde aucun système du genre qui parvient à couvrir ses coûts de fonctionnement et d'immobilisation. Comme je l'ai dit plus tôt, nous procédons actuellement à une étude avec l'Ontario et le Québec, et nous espérons pouvoir la terminer au cours du premier trimestre de 2010.

Je serai heureuse de répondre à vos questions.

•(1625)

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Merci, madame Borges, de votre exposé.

Vous avez dit être en faveur du train à grande vitesse dans l'avenir. J'aimerais ici parler de ma région, le Lower Mainland, en Colombie-Britannique. À New Westminster, il y a un pont tournant qui est vieux d'une centaine d'années. Je suis sûr que vous le connaissez. Une partie du trafic ferroviaire dans le Lower Mainland doit passer par ce goulot d'étranglement. Est-ce que Transport Canada et le ministère provincial comptent faire quelque chose pour le remplacer? Avez-vous prévu faire des études sur le sujet?

Mme Helena Borges: Comme vous le savez peut-être, dans le cadre de l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique du gouvernement, nous avons annoncé, au cours des trois dernières années, de nombreux investissements dans l'infrastructure ferroviaire du Lower Mainland. Nous avons étudié systématiquement les endroits où les goulots d'étranglement dans l'infrastructure ferroviaire se faisaient sentir et nous avons apporté des améliorations, c'est-à-dire que nous avons examiné quelles améliorations devaient être apportées, puis nous les avons mises en place en collaboration avec des partenaires, notamment la province, TransLink, la Commission de transport régionale et le port de Vancouver. Dans tous les cas, les municipalités et les autoroutes ont été incluses.

Le pont ferroviaire de New Westminster que vous avez mentionné traverse la rivière Fraser et constitue le dernier élément du corridor que nous examinons. Nous nous sommes penchés sur ce qu'on appelle le corridor ferroviaire Roberts Bank, qui va directement de l'Ouest canadien à Deltaport. Nous avons déjà étudié le corridor ferroviaire de Burrard Inlet sur la rive nord. Nous avons fait une annonce là-bas au mois de mars de cette année. Il y a à peine quelques semaines, au mois d'octobre, nous avons fait une annonce sur la rive sud portant sur les terminaux de la partie du corridor ferroviaire liée à Vancouver.

Le pont ferroviaire de New Westminster sera le prochain point à l'étude et nous espérons lancer une étude d'ingénierie détaillée sur la

possibilité de le remplacer. Nous avons effectué des travaux préliminaires en collaboration avec TransLink pour déterminer s'il serait possible de construire un pont de remplacement pendant que l'on remplace le pont Pattullo. Nous avons déjà collaboré avec eux à ce chapitre. C'est possible, mais il y a des problèmes de taille liés à la hauteur et au coût. Nous allons limiter notre étude au remplacement du pont ferroviaire et au coût connexe, parce qu'il ne faut pas seulement examiner le pont, mais aussi les voies ferrées qui sont connectées au pont.

•(1630)

M. Sukh Dhaliwal: Madame Borges, vous avez affirmé avoir fait certaines annonces portant sur des améliorations par le passé. Le Lower Mainland, Vancouver et le corridor Vancouver-Seattle sont des zones clés pour l'industrie touristique. Celle-ci se meurt en raison d'obstacles qui découlent de nombreux autres problèmes. Je ne vais pas attaquer quiconque au sujet de la TPS, mais dans le cas de ce corridor en particulier, puisque vous dites que vous avez collaboré avec les municipalités et le gouvernement local, pourquoi le gouvernement local et le gouvernement provincial ont-ils dû faire cavalier seul pour améliorer les voies d'évitement et pourquoi le gouvernement fédéral n'a-t-il pas joué de rôle dans l'affaire?

Mme Helena Borges: Je devrais apporter une précision. Les investissements que nous effectuons en partenariat avec d'autres se concentrent sur ce que nous appelons l'infrastructure publique, soit les points où les infrastructures ferroviaires locales sont raccordées aux installations publiques. Nous n'avons pas fourni de fonds directement aux entreprises ferroviaires pour qu'elles améliorent leur infrastructure. Vous savez peut-être que cette ligne de chemin de fer appartient à Burlington Northern Santa Fe, une entreprise américaine, et que cette compagnie, tout comme le CN et le CFCP, a l'obligation d'améliorer et d'entretenir son infrastructure. Nous ne dégageons pas de fonds directement pour l'infrastructure, sauf s'il existe un avantage direct pour le public.

M. Sukh Dhaliwal: Assurément, le tourisme constitue un avantage direct pour le public et pour les petites entreprises, qui représentent 95 p. 100 des compagnies du Lower Mainland. Les entreprises installées à Surrey, Delta et Vancouver, notamment, sont toutes de petites sociétés et génèrent un avantage public direct. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé pourquoi le gouvernement fédéral n'avait pas assumé un rôle de chef de file dans l'amélioration de ce côté des voies ferroviaires.

Mme Helena Borges: Nous ne l'avons pas fait pour deux raisons. Premièrement, le propriétaire et l'utilisateur du chemin de fer, Amtrak, sont des sociétés américaines. Nous investissons dans l'infrastructure de VIA, comme vous avez entendu M. Miller et moi-même le dire. Nous n'investissons pas dans l'infrastructure d'Amtrak, puisqu'il s'agit d'une entreprise américaine qui génère des revenus. Je pense que la Colombie-Britannique a décidé qu'il y aurait des retombées locales ou régionales, et elle avait tout à fait le droit de prendre cette décision.

M. Sukh Dhaliwal: Donc, vous reconnaissez que la Colombie-Britannique, lorsqu'elle a pris cette décision, pensait aux intérêts des Britanno-Colombiens, mais que le gouvernement fédéral n'en a pas tenu compte... Quoi qu'il en soit, voici ma prochaine question.

Vous avez mentionné les municipalités. Parlons-en. Comme nous l'a appris un récent rapport de l'OCDE, les villes canadiennes font piètre figure au chapitre des infrastructures de transport lorsqu'on les compare à d'autres villes, même à des villes de l'ancien bloc de l'Est. Ne serait-il pas temps que le gouvernement fédéral prenne un véritable engagement et fasse preuve de leadership en ce qui concerne le transport urbain?

Mme Helena Borges: Je ne vais pas citer de chiffres, car je ne les ai pas sous la main, mais je peux vous dire que le gouvernement fédéral a investi d'importantes sommes dans le transport urbain, particulièrement depuis 2001-2002.

M. Sukh Dhaliwal: Je parle des quatre dernières années.

Mme Helena Borges: En fait, au cours des quatre dernières années, il a investi encore davantage. Je pense que nos derniers calculs montraient que, lorsqu'on inclut le fonds Chantiers Canada, le fonds d'investissement dans le transport public — il y a eu trois annonces ou volets différents — les programmes du Plan d'action économique... Dans la seule région de Toronto il y a eu des investissements dans la TTC pour le prolongement de la ligne de métro Spadina, pour l'amélioration des tramways, de la ligne St. Clair et pour d'autres améliorations du transport urbain, ainsi que pour le réseau Go — et cela, sans mentionner les améliorations de la TTC que nous avons financées en 2006-2007. L'apport du fédéral dans ce projet d'une valeur de plus d'un milliard de dollars était de 350 millions de dollars.

Encore une fois, en 2003-2004, des projets d'amélioration du réseau Go ont été annoncés — encore une fois, d'une valeur de plus d'un milliard de dollars — qui sont en train d'être réalisés et cette année on a annoncé un investissement de plus de 500 millions de dollars pour aider le réseau Go à améliorer son réseau dans le Grand Toronto. Il y a eu des investissements dans la région de York, à Mississauga et Brampton, toutes situées dans la région du Grand Toronto.

• (1635)

M. Sukh Dhaliwal: Mais rien en Colombie-Britannique.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): La parole est toujours à vous, monsieur Plamondon, s'il vous plaît.

M. Louis Plamondon: Bienvenue à notre comité, madame. Je siège au comité pour la première fois cette année. Je parlais tout à l'heure à un autre témoin, au sujet d'études environnementales. Vous avez vous-même parlé plus tôt d'études que vous avez présentées ici au mois de mai. Je présume que ce sont des études financières.

Les études que vous avez faites révèlent-elles des obstacles environnementaux importants à la réalisation d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor ou alors, les difficultés que vous avez identifiées sont-elles acceptables? Autrement dit, y a-t-il des problèmes d'envergure sur le plan environnemental? Que concluaient vos études?

Mme Helena Borges: Les études dont je parlais sont des études préparées en coopération avec la province de Québec et celle de l'Ontario, entre 1992 et 1995. Il s'agissait d'études de faisabilité afin de voir si on peut réaliser un projet de train à haute vitesse. Il ne s'agissait pas vraiment d'études environnementales.

M. Louis Plamondon: Vous ne vous êtes pas trop attardés à cet aspect.

Mme Helena Borges: Non, mais on a noté des problèmes environnementaux potentiels. Par exemple, si on commence à

acquérir des terrains afin de construire une voie réservée à ce système, il y aura des effets sur le cours des rivières, entre autres. Si l'on poursuit vraiment le projet, en menant des études plus avancées, on fera des études environnementales, mais en ce moment, il n'y en a pas vraiment.

M. Louis Plamondon: Si l'on actualise les coûts des études que vous avez faites entre 1995 et 1999, quel montant cela pourrait-il représenter au total? Il ne s'agissait quand même pas d'études en profondeur, et l'aspect environnemental, qui a pris beaucoup d'importance avec le temps, va sans doute venir grossir les coûts.

Si l'on actualise les coûts, combien ces études coûteraient-elles aujourd'hui?

Mme Helena Borges: En 1995, les coûts étaient de 18 milliards de dollars. Aujourd'hui, ça pourrait s'élever à 23 ou 24 milliards de dollars. On est en train de mettre ces études à jour et, en 2010, on aura de nouveaux chiffres.

M. Louis Plamondon: Dans la perspective où le projet se réaliserait — vous avez dit que le ministère souhaitait que le projet du TGV se réalise —, vous avez toujours fait des plans en fonction d'une voie réservée, et non d'une voie où il y aurait à la fois transport de passagers et transport de marchandises. N'était-il pas toujours question d'une voie unique?

Mme Helena Borges: Oui. Dans le cas d'un système à haute vitesse, l'hypothèse veut qu'on ait besoin d'un corridor réservé et complètement séparé des routes.

M. Louis Plamondon: Dans le cadre de vos échanges avec les gouvernements de l'Ontario et du Québec, une volonté de participation financière a également été exprimée. Les utilisateurs, qui seraient l'entreprise privée, manifestaient eux aussi beaucoup d'intérêt à une participation financière. Cette participation inclurait donc les deux paliers de gouvernement et l'entreprise privée.

Mme Helena Borges: En ce moment, les deux gouvernements sont intéressés à poursuivre les études et à les mettre à jour, tout comme nous. Les études vont permettre de connaître les coûts et de savoir s'il est possible d'engager le secteur privé dans un pareil type de projet. Selon les études faites en 1995, les gouvernements doivent contribuer pour 70 p. 100 des coûts d'immobilisation de ce système, et le secteur privé — dans le cadre d'un partenariat public-privé — peut être intéressé à payer de 25 à 30 p. 100 des coûts.

Cependant, le projet n'est pas réalisé et c'est une hypothèse.

• (1640)

M. Louis Plamondon: Je vous remercie.

Merci, monsieur le président.

Aimeriez-vous compléter la période de questions?

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Oui, je vais le faire.

Vous savez que la Ville de Québec réalise une étude avec d'autres villes, et la Société nationale des chemins de fer français s'est dite intéressée à un partenariat public-privé. En êtes-vous au courant? Avez-vous pris connaissance de cette étude?

Mme Helena Borges: Oui, nous avons une copie de cette étude.

Nous sommes en train de préparer une étude avec une compagnie d'Allemagne qui contrôle les chemins de fer en Allemagne. Cette compagnie participe au consortium qui fait nos études. Nous avons pris connaissance de cela.

Toutefois, il y a d'autres compagnies. Je pense que vous avez invité les gens de Bombardier ou de SNC-Lavalin. Il y en a d'autres. Beaucoup ont manifesté de l'intérêt à cet égard.

Si le gouvernement décidait d'entreprendre ce type de projet, on devrait inviter les entreprises du secteur privé au moyen d'une requête pour savoir qui voudrait y participer.

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Merci.

Monsieur Bevington.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les témoins, je suis ravi de vous revoir.

Une voix: Merci. C'est un plaisir d'être ici.

M. Dennis Bevington: Nous avons entendu les promoteurs du réseau de train à grande vitesse de l'Alberta. Ils nous ont montré des chiffres qui, à première vue, semblent bien meilleurs que les chiffres relatifs au corridor. Ils étaient bien informés sur le nombre de passages à niveaux et sur les questions d'aménagement des terrains. Avez-vous eu la chance d'examiner en détail ce projet?

Mme Helena Borges: Nous avons aidé le gouvernement de l'Alberta, en 2005, je crois, à faire leur première série d'études en leur fournissant 100 000 \$ pour ce projet. À ce moment-là, les chiffres qui sont ressortis de cette étude étaient un peu différents de ce qu'ils semblent être aujourd'hui.

Ces études portaient sur les options envisagées pour la construction d'un réseau dans cette province. Je suppose que les chiffres auxquels vous faites allusion concernent probablement ce que j'appellerais l'équivalent d'un réseau à plus grande vitesse dans le corridor actuel.

M. Dennis Bevington: Non, le train à grande vitesse consacré...

Mme Helena Borges: C'est celui-là?

M. Dennis Bevington: Exactement. Il y avait seulement...

Mme Helena Borges: D'accord. Quel montant ont-ils donné? Parce que le montant que nous avons entendu pour le train à grande vitesse consacré au trafic voyageur était assez élevé et pouvait atteindre 18 milliards de dollars.

M. Dennis Bevington: Non, je crois que c'est considérablement plus élevé que le chiffre indiqué ici.

Mme Helena Borges: Oui. Dans la fourchette de prix, l'estimation la moins chère, et c'est probablement celle-là que vous pensez, était d'environ 3 à 4 milliards de dollars.

M. Dennis Bevington: C'est ce qu'ils ont dit.

Mme Helena Borges: C'est ce qu'ils ont dit, mais c'est en utilisant la ligne actuelle. Elle serait consacrée au service passagers, lequel ne serait pas nécessairement un service grande vitesse équivalant aux systèmes européens. Il s'agirait d'un train à très grande vitesse.

M. Dennis Bevington: Je vois. C'est beaucoup plus logique. Mais ils ont certainement dit qu'ils estimaient que les coûts étaient nettement moins élevés que cela. Je devrai consulter le procès-verbal pour confirmer ce qui a été dit dans les moindres détails, mais c'est ce que j'avais compris. Merci d'apporter cette précision.

Dans le cadre de vos investissements à l'échelle du pays, procédez-vous à l'heure actuelle à l'élimination de certains passages à niveaux?

Mme Helena Borges: Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons investi dans quelques sauts-de-moutons en Colombie-Britannique et, en fait, un peu partout dans l'Ouest. Nous réalisons des travaux

actuellement à Calgary. Des projets ont été aussi annoncés à Edmonton. Nous avons réalisé des projets à Saskatoon, Regina et Winnipeg, sans compter Toronto, par l'entremise du réseau GO et avec la collaboration de VIA Rail. L'investissement dans le réseau GO...

• (1645)

M. Dennis Bevington: Approximativement, quels sont les coûts?

Mme Helena Borges: Cela dépend. S'il s'agit d'une route à quatre voies à circulation assez intense à Toronto, ou plutôt à Windsor, car nous en avons construites quelques-unes à Windsor... Dans ce cas, la route à quatre voies qui se trouve dans une zone assez industrielle nous a coûté plus de 50 millions de dollars pour la construction du saut-de-mouton. À Vancouver, les coûts sont fonction de l'intensité de la circulation et se situent en moyenne entre 40 et 50 millions de dollars.

M. Dennis Bevington: Et qu'en est-il de la campagne et des grands espaces?

Mme Helena Borges: Pour ce qui est de la campagne, cela dépend aussi de la nécessité de construire des sauts-de-mouton... Avec la collaboration de la province, nous construisons à Vancouver ce que je qualifierais de saut-de-mouton rural pour un coût de 20 à 21 millions de dollars.

M. Dennis Bevington: Avez-vous l'intention de transformer un certain nombre de passages à niveaux à l'endroit où se situe ce saut-de-mouton?

Mme Helena Borges: En fait, c'est exactement ce qui a été fait à Vancouver. Nous avons réalisé toute une analyse du corridor et relevé les endroits où il fallait faire passer une voie ferrée au-dessus d'une autre.

Nous ne pouvons pas construire des sauts-de-moutons partout, alors nous avons soigneusement sélectionné les routes qui étaient les plus fréquentées. Certaines d'entre elles seront fermées et d'autres seront reliées par des voies d'accès qui constituent en quelque sorte un passage parallèle à la voie ferrée permettant d'accéder à la route la plus passante située le plus près.

Donc, les sauts-de-mouton ne sont pas nécessaires dans tous les cas, et il faut surveiller de près les sauts-de-mouton construits successivement. Ils sont très coûteux.

M. Dennis Bevington: Donc, si vous adoptez une approche progressive, vous devez envisager les coûts et la vitesse accrue sur la ligne. Dans le cadre de notre analyse, un certain nombre de questions sont examinées en parallèle.

Mme Helena Borges: Exact. Nous examinons la circulation ferroviaire et la circulation routière, et on appelle cela le produit croisé. On parle ici d'interférence, combien cela prend de temps aux trains pour passer. Il s'agit des entraves à la circulation, de la sécurité, du nombre d'accidents entre les véhicules routiers et les trains. Il peut également y avoir des problèmes de déplacement pour les piétons, les bicyclettes, entre autres.

Dans certains cas, surtout dans les zones urbaines, s'il n'y a pas de sauts de mouton et que c'est un passage à niveau, le train devra siffler à plusieurs reprises, alors c'est un autre bruit supplémentaire. Nous prenons tous ces facteurs en compte pour décider s'il y aura ou non un saut de mouton. Souvent, on examine le temps que le véhicule devra attendre pour que le train passe. Windsor est un bon exemple. Il y avait des camions sortant de l'usine Chrysler qui devaient attendre de 15 à 25 minutes pour que le train passe, parce que c'est un corridor occupé.

M. Dennis Bevington: Lorsque l'on parle d'investissement dans le mouvement de cargaison commerciale, les chemins de fer paient pour leurs voies. Mais les camions non — nous payons les frais de transport.

Mme Candice Hoepfner: En taxes.

M. Dennis Bevington: Quel est le pourcentage de taxes qu'un camion paie sur l'autoroute comparativement au coût du système en place?

Mme Helena Borges: Je n'ai pas les chiffres avec moi. Ils paient la taxe sur l'essence. Les camions paient annuellement les frais d'enregistrement. Il y a d'autres frais perçus par les provinces. Ce n'est pas le gouvernement fédéral qui les perçoit. Ce sont les provinces.

M. Dennis Bevington: Les chemins de fer ne paient pas la taxe sur l'essence.

Mme Helena Borges: Oui. Oui, les chemins de fer paient.

M. Dennis Bevington: Ils paient également la taxe sur l'essence.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Madame Brown, c'est à vous.

[Traduction]

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci d'être ici, madame Borges.

Premièrement, je vous remercie d'avoir souligné tous les investissements en infrastructure que le gouvernement a faits au cours des dernières années. Lorsque notre gouvernement a pris le pouvoir, il a préparé un document appelé « Avantage Canada ». Ce document soulignait le type d'investissement nécessaire en infrastructure pour que le Canada puisse progresser et avoir un plan d'action à long terme.

Vous avez parlé des investissements faits dans la région de Toronto et de York, que je représente. Nous en voyons certainement les résultats. Il y a un pont dans le sud d'Aurora qui sera rénové pour les trains du réseau Go. La capacité pour ces trains augmentera. Ceux qui font la navette vers Toronto trouveront que c'est un grand avantage pour eux. Il y aura une importante augmentation du nombre de trains.

Votre intervention en mai a été une bonne introduction à notre voyage à Washington. Je vous en remercie. Nous parlions de train à grande vitesse. Nous nous sommes rendu compte que là-bas, ils ne parlaient pas de train à grande vitesse, mais de train plus rapide. On nous a présentés le point de vue de Amtrak sur les investissements qui se feront dans le corridor du Nord-Est.

Pouvez-vous nous dire quel lien le Canada établira avec ces corridors du Nord-Est? Quels investissements devons-nous faire pour profiter de cette connexion entre nous et le Nord-Est des États-Unis?

•(1650)

Mme Helena Borges: Comme vous le savez sans doute, Washington n'a pas encore annoncé ses investissements. Je ne sais pas si vous étiez au courant, mais nous avons rencontré nos homologues au ministère du Transport et à la Federal Railroad Administration au début du mois d'octobre afin d'obtenir une mise à jour. Je pense qu'ils ont reçu environ 278 demandes équivalant à 103 milliards de dollars de propositions pour les 8 milliards de dollars qui sont disponibles en ce moment. Ce sera intéressant de voir lesquelles demandes ils choisissent.

En ce qui concerne les services qui ont déjà été établis, VIA, en examinant comment il pouvait améliorer son réseau, a amélioré certains couloirs dans lesquels Amtrak fournit également des services. Je songe notamment au couloir de Niagara Falls, par exemple. Ces améliorations ont lieu du côté canadien.

Jusqu'à ce que nous sachions comment les États-Unis vont investir dans le service, tout ce que nous savons, c'est que Amtrak va probablement investir dans la boucle qui lie Philadelphie, Washington, Boston, New York et le New Jersey. C'est leur boucle prioritaire en ce qui concerne l'augmentation de la vitesse des trains. Je pense que, à l'heure actuelle, ils pourraient faire rouler le train à 110 milles à l'heure, mais ils ne le font pas. Dans la plupart des cas, ils roulent à 79 milles à l'heure. Ils vont apporter des améliorations un peu comme ce que nous tentons de faire avec VIA, en mettant l'accent sur le couloir où VIA a le plus de circulation. Nous discutons énormément avec eux. Nous suivons de très près ce qu'ils font.

Vous serez peut-être étonné de l'apprendre, et je ne sais pas s'ils vous en ont fait part, mais la General Accounting Office nous a rencontrés il y a un an et demi ou deux, afin d'apprendre grâce à ce que nous faisons avec VIA. Je pense qu'ils essaient de copier ce que nous avons fait dernièrement au Canada. Je pense que VIA fournira un bien meilleur service à l'avenir et pourra travailler avec Amtrak pour améliorer les services dans les points de correspondance, maintenant que VIA reçoit le montant le plus élevé de son histoire pour apporter toutes ces améliorations.

Nous travaillons avec eux. Je pense qu'on vous a parlé du couloir de Cascadia aussi. Nous avons discuté avec eux également. Ils ont été intéressés d'entendre notre point de vue sur notre travail afin de pouvoir l'émuler dans le couloir Colombie-Britannique-Seattle. Nous allons continuer à discuter avec eux.

Certains États se sont adressés à nous. L'État du Michigan et de New York sont intéressés par Montréal et Niagara. Nous allons poursuivre ces discussions et voir comment nous pouvons travailler ensemble. S'il y a des occasions à saisir, nous allons sans nul doute en parler avec eux.

Mme Lois Brown: En fin de compte, les Canadiens voyageront entre le Canada et les États-Unis vont voir que les deux pays ont investi afin d'améliorer le réseau pour que le voyage se fasse le plus harmonieusement possible.

Mme Helena Borges: Je pense que c'est assez harmonieux de nos jours. Est-ce que c'est aussi rapide que le souhaiteraient les clients? Ce n'est peut-être pas le cas des deux côtés de la frontière, mais les deux pays cherchent à s'améliorer.

Mme Lois Brown: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci.

J'ai tellement aimé cela que je tiens à le répéter: le plus d'argent que VIA ait reçu d'un gouvernement conservateur de toute son histoire.

Je crois comprendre que, chaque année, entre 34 000 et 35 000 personnes traversent chacun des trois passages à niveau entre le Canada et les États-Unis. C'est donc un total de 35 000 Canadiens ou Américains. Ce n'est pas un nombre considérable. Est-ce exact?

Mme Helena Borges: C'est exact.

M. Brian Jean: Il ne reste qu'une minute, et je veux m'assurer de demander exactement comment le gouvernement fédéral prend ses décisions lorsqu'il investit. Lorsque nous sommes allés aux États-Unis, on nous a dit essentiellement qu'Amtrak décide d'investir ou non selon que cela permet d'augmenter la vitesse moyenne ou de réduire le temps de déplacement entre deux destinations. Ils peuvent déterminer qu'un tronçon de voie en particulier a besoin d'être amélioré soit au niveau de la taille, soit pour ajouter un tronçon. Comment faisons-nous cela au Canada? Est-ce similaire?

• (1655)

Mme Helena Borges: C'est similaire, mais nous prenons d'autres facteurs en compte. Par exemple, à l'heure actuelle VIA reçoit des fonds pour les parties du réseau qu'il exploite et qui ne sont même pas signalisées. C'est ce qu'on appelle « le territoire noir ». Il s'agit là d'une importante préoccupation de sécurité pour VIA et d'une grosse responsabilité pour VIA et le gouvernement. La principale priorité est de répondre aux préoccupations de VIA à l'heure actuelle en matière de sécurité dans le réseau du corridor. C'est là un critère.

Le deuxième critère est de tenter d'améliorer la ponctualité. Je pense que M. Miller a mentionné que les choses s'améliorent, mais il sera d'accord avec moi pour dire qu'il y a deux ou trois ans seulement, la ponctualité de VIA dans le corridor était très mauvaise. Il est donc impératif d'offrir un service ponctuel, sans quoi les clients laisseront tomber VIA, et nous ne voudrions pas que cela se produise.

M. Brian Jean: C'est pour cette raison que le gouvernement fédéral a investi 3,6 millions de dollars dans des passages à niveaux...

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Votre temps est écoulé.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: Il y a quelques contradictions entre ce que vous avez dit et ce que les promoteurs de la ligne Calgary-Edmonton ont dit lorsqu'ils sont venus nous rencontrer il y a quelques semaines. Ils ont laissé entendre que les réseaux ferroviaires à grande vitesse étaient rentables dans différents pays. En toute franchise, j'ai entendu dire tout à fait le contraire.

Mme Helena Borges: Nous avons nous aussi entendu dire le contraire.

M. Francis Scarpaleggia: Ils ont expliqué qu'ils donnaient l'impression de ne pas être rentables étant donné le fait que leurs coûts et leurs revenus sont regroupés dans une unité opérationnelle qui perd de l'argent ou quelque chose du genre. En d'autres termes, pour eux, il semble que ce soit une question de comptabilité.

Pourquoi est-ce qu'ils diraient une telle chose? Avez-vous analysé ce qu'ils ont dit? Est-ce que quelqu'un ne devrait pas leur écrire pour dire que ce n'est pas vrai, ou y a-t-il des preuves du contraire? D'où cela vient-il? Cela met en question la crédibilité de tout leur témoignage, en réalité. Alors d'où vient cette contradiction?

Mme Helena Borges: Je ne sais d'où ils tiennent ces renseignements, mais je peux vous dire qu'il est très difficile, d'abord, d'obtenir de bonnes données financières d'un autre pays. Dans le cadre de nos évaluations, nous les examinons. Nous comparons VIA Rail à Amtrak parce qu'Amtrak est l'entreprise pour laquelle nous avons la meilleure information publique. Nous avons tenté d'obtenir des données du Japon, du Royaume-Uni, de la France, de l'Allemagne et de la Suède, mais nous avons constaté qu'il n'y a pas de système qui englobe les coûts d'exploitation ou les coûts

d'immobilisation. En fait, nous n'avons trouvé qu'une seule entreprise qui le fait, une petite entreprise ferroviaire. Il s'agit de Heathrow Express, l'exploitant du train qui relie le centre-ville de Londres à l'aéroport de Heathrow, un service express sans arrêt.

M. Francis Scarpaleggia: Y a-t-il une entreprise ferroviaire voyageurs qui fait ses frais? Est-ce que VIA Rail fait ses frais?

Mme Helena Borges: Non, VIA Rail ne fait pas ses frais.

M. Francis Scarpaleggia: Selon la même logique, nous devrions fermer VIA Rail aussi.

Mme Helena Borges: Le gouvernement assure les services ferroviaires par l'entremise de VIA Rail, et VIA Rail a comparu maintes fois devant votre comité. VIA Rail reçoit une subvention annuelle de 169 millions de dollars du gouvernement.

M. Francis Scarpaleggia: Le service passagers a fait l'objet d'améliorations, surtout dans l'Est du Canada. Quels résultats attendez-vous? Espérez-vous réduire considérablement le temps de ces liaisons? J'ai l'impression que, au bout du compte, nous ne remarquerons pas une grande différence. Peut-être que, ce faisant, on a libéré des voies pour les trains marchandises ou permis la réparation de voies ferrées qui en avaient besoin. Vous me corrigerez si je me trompe, car, bien sûr, c'est vous qui avez tous les chiffres, mais je n'ai pas l'impression que ces investissements vont vraiment avoir une incidence sur les choix que font les consommateurs. Et vous?

Mme Helena Borges: Les consommateurs ne tiennent pas seulement compte du temps qu'il faut pour aller du point A au point B. Ce que veulent les clients, c'est un service fiable. Il est plus important pour les passagers de savoir qu'ils pourront se rendre de Montréal à Toronto en un temps donné, jour après jour, que de voir ce temps de déplacement réduit de 15 minutes.

M. Francis Scarpaleggia: Oui, mais si j'ai bien compris, M. Miller a affirmé que le taux de ponctualité était déjà de 92 p. 100.

• (1700)

Mme Helena Borges: Je crois que c'est un taux global pour les trois services passagers, qui incluent le réseau GO et AMT, ainsi que VIA Rail. Le taux de ponctualité de VIA Rail n'est pas de 92 p. 100, je peux vous l'affirmer.

M. Francis Scarpaleggia: Cet argent servira-t-il entre autres à améliorer les wagons?

Mme Helena Borges: Oui, en effet, une bonne part des sommes versées à VIA serviront à une révision des wagons utilisés dans ce corridor, dans le corridor de l'Ouest et à l'échelle du système, ainsi que des locomotives. En fait, on remet à neuf les locomotives pour les rendre plus écologiques.

[Français]

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Je vous remercie.

Je vais utiliser une partie de la période de questions de M. Plamondon.

Il est bien que vous vantiez les mérites des investissements du gouvernement, mais si on se base sur l'étude qui portait sur Amtrak, on doit admettre qu'on est loin des résultats obtenus par les Américains, en ce qui a trait au transport de passagers.

Un peu plus tôt, M. Miller a dit que 78 p. 100 des trains arrivaient généralement à l'heure, ce qui inclut les trains de passagers et VIA Rail. Amtrak contrôle l'entièreté du transport de passagers dans le couloir. Ils choisissent les horaires, alors que nous n'en sommes pas là. On n'a pas connu un tel taux de succès. L'Agence métropolitaine de transport de Montréal a connu des retards importants l'an passé. On n'a pas un tel taux d'efficacité en ce qui a trait au respect des horaires.

Mme Helena Borges: Présentement, VIA Rail fait des investissements. Ce faisant, la société a négocié un accord avec le CN pour obtenir des résultats concernant l'amélioration du temps d'arrivée aux gares ainsi que du temps complet des trajets. C'est la première fois que VIA Rail conclut ce type d'accord avec le CN. Dans le passé, cet accord n'existait pas. Maintenant que les investissements sont faits, j'espère que le CN et VIA Rail travailleront ensemble pour obtenir les résultats souhaités par VIA Rail.

Je sais aussi que l'AMT et GO Transit font la même chose. Ils ont des accords avec le CN en vue de la réhabilitation du système. Je pense que cela commence à fonctionner.

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Oui, cela commence, mais on est loin des résultats américains.

Ma deuxième question sera simple. Quand on a parlé du dédouanement, des problèmes en Colombie-Britannique et même à Montréal relativement au dédouanement, on semblait nous dire que c'était le Canada qui posait problème. Y a-t-il une entente? C'est ce qu'on semblait nous dire aux États-Unis.

Mme Helena Borges: Le problème concernait l'Agence des services frontaliers du Canada, mais je crois savoir que c'est actuellement réglé. Cela concerne seulement les nouvelles fréquences, pas pour le système déjà en place. À Vancouver, on veut ajouter un nouveau train cet automne. L'Agence des services frontaliers du Canada a réglé le problème, et je crois savoir que tout est maintenant rentré dans l'ordre. Toutefois, je sais qu'il y avait des problèmes ce printemps.

Le vice-président (M. Mario Laframboise): Merci beaucoup, madame Borges et monsieur Lawless.

On va faire une pause de quelques minutes et on reviendra à huis clos pour notre réunion. On demanderait donc à tous ceux qui ne font pas partie du personnel et des députés de quitter, s'il vous plaît.

[La séance se poursuit à huis clos.]

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>