CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

ENJEUX ET AVANTAGES : LE TRAIN À HAUTE FRÉQUENCE DANS LE CORRIDOR TORONTO-QUÉBEC

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

Peter Schiefke, président

SEPTEMBRE 2024
44e LÉGISLATURE, 1re SESSION

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à
l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

ENJEUX ET AVANTAGES : LE TRAIN À HAUTE FRÉQUENCE DANS LE CORRIDOR TORONTO-QUÉBEC

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

Le président
Peter Schiefke

SEPTEMBRE 2024

44e LÉGISLATURE, 1re SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Mark Strahl

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Vance Badawey

Scot Davidson

Andy Fillmore

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Chris Bittle

Kelly Block

George Chahal

Adam Chambers

Martin Champoux

Earl Dreeshen

Ted Falk

Brendan Hanley

Ken Hardie

Lori Idlout

Yvonne Jones

Chris Lewis
Bryan May
Elizabeth May
Mike Morrice
L’hon. Joyce Murray
Kyle Seeback

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Carine Grand-Jean

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Geneviève Gosselin, analyste
Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

DIX-HUITIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié des projets de train à grande fréquence entre les villes de Québec et Toronto, entre Calgary et Banff et entre Calgary et Edmonton et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE 1

LISTE DES RECOMMANDATIONS 3

TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE DANS LE CORRIDOR TORONTO-QUÉBEC 7

Introduction 7

Avantages potentiels de l'amélioration des services ferroviaires voyageurs 8

Partage des rails avec les trains de marchandises 10

Processus : Le projet de train à grande fréquence 11

Phase un : Étude de la proposition de VIA Rail Canada 11

Phase deux : Approvisionnement 12

Phase trois : Codéveloppement 14

Partenariats public-privé dans le secteur de la construction 14

Phase quatre : Construction 18

Calendrier 18

Phase cinq : Exploitation et entretien 19

Participation du secteur privé à la phase d'exploitation 21

Incidence potentielle sur les services de VIA Rail Canada en dehors du corridor 21

Définir le projet 23

Coût 24

Achalandage 25

Fiabilité 26

Fréquence / Disponibilité 28

Coût du billet 28

Durée du trajet 28

Vitesse 30

Tracé 32
Arrêts 34
Connexions aux centres-villes 35
Windsor (Phase 2 du train à grande fréquence) 37
Mode de propulsion 38
Projets en Alberta 38

ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS 41

ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES 45

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT 47

OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA 49

SOMMAIRE

Un projet de train à grande fréquence (TGF) permettrait de relier Toronto à Québec, en passant par Peterborough, Ottawa, Montréal et Trois-Rivières. Le projet est actuellement dans sa phase d'approvisionnement, la sélection d'un codéveloppeur privé étant prévue pour la fin de 2024. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a entendu des témoins sur le développement prévu du projet, qui se poursuivra par la construction et l'exploitation d'une ligne ferroviaire réservée au service de TGF.

Les témoins ont débattu des avantages et des inconvénients d'un partenariat public-privé pour ce projet, pour le développement et la construction, pour l'exploitation future du service ferroviaire voyageurs dans le corridor Toronto-Québec, et pour l'impact potentiel sur le service passager ferroviaire ailleurs au Canada.

Le Comité a aussi entendu des témoignages sur l'importance de définir clairement les principaux objectifs du projet avant de déterminer la façon dont il devrait être mis en œuvre. Des témoins ont parlé de la difficulté d'évaluer le coût potentiel du projet, d'autant plus que certains aspects restent indéfinis à ce stade du processus, comme le tracé et la vitesse. Ils se sont également demandé s'il fallait privilégier le train à grande vitesse plutôt que la fréquence, quelles municipalités devaient être desservies par une gare de TGF et où ces gares devaient être situées à l'intérieur des villes.

Tout au long de l'étude, les membres du Comité ont entendu des témoignages qui ont fait ressortir l'importance cruciale d'assurer des connexions fluides entre les modes de transport, en particulier avec les transports en commun, afin de réduire autant que possible le temps de déplacement de centre-ville à centre-ville.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que VIA HFR-VIA TGF Inc. collabore avec les provinces, les municipalités, les organisations de marketing de destination et les entreprises touristiques locales dans la planification du développement du réseau ferroviaire TGF, et que VIA HFR-VIA TGF Inc. priorise la croissance inclusive des entreprises touristiques rurales et régionales dans le cadre des objectifs de développement économique pour le projet.

Recommandation 2

Que VIA HFR-VIA TGF Inc. collabore avec les provinces, les municipalités, les organisations de destination marketing et les entreprises d'écotourisme dans la conception et la création de matériel promotionnels qui expliquent les avantages environnementaux du TGF, et de promouvoir le projet auprès des touristes éco-responsables.

Recommandation 3

Que VIA HFR-VIA TGF Inc. consulte les gouvernements autochtones, les entreprises touristiques autochtones, les associations touristiques autochtones, les institutions financières autochtones, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales afin de s'assurer que le projet TGF favorise l'afflux de touristes aux destinations touristiques autochtones et la croissance du secteur du tourisme autochtone.

Recommandation 4

Que le ministre des Transports demande au service à haute fréquence VIA HFR-VIA TGF Inc. de fournir dans les six mois un budget et un calendrier pour la réalisation de ce projet ainsi qu'une analyse des coûts différentiels entre le TGF et le TGV et que ce rapport soit déposé à la Chambre des communes et fasse l'objet d'un rapport au comité.

Recommandation 5

Que le gouvernement s'inspire des pays dotés de systèmes ferroviaires à grande vitesse opérés avec succès par le secteur public, tels que l'Espagne, la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne, pour élaborer le modèle d'approvisionnement et d'exploitation du projet de TGF.

Recommandation 6

Que le gouvernement rende public le rapport complet et non censuré du Bureau de projet conjoint sur le projet de TGF.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada et VIA HFR – VIA TGF inc. veillent à ce que la conception du futur service de TGF soit axée sur l'objectif de fournir un mode de transport concurrentiel par rapport à la voiture et à l'avion, dans le but de maximiser le transfert modal.

Recommandation 8

Que le ministre des Transports exige que le service à haute fréquence VIA HFR-VIA TGF Inc. fournisse dans un délai raisonnable une analyse de l'impact d'une ligne dédiée sur l'utilisation du service VIA Rail existant dans le corridor Toronto-Québec. Le rapport doit examiner l'impact de la fréquentation de la ligne existante après la mise en service d'une nouvelle ligne dédiée plus rapide, la viabilité du maintien des services actuels sur la ligne existante, à la fois le nombre de trains et la ponctualité, et les impacts possibles sur le trafic de marchandises du maintien d'un service ferroviaire de passagers dans le corridor, et que ce rapport soit déposé à la Chambre des communes et renvoyé au comité.

Recommandation 9

Que VIA HFR – VIA TGF inc. collabore avec les provinces et les municipalités pour assurer une connectivité fluide entre le service de TGF et les systèmes de transport en commun locaux et régionaux, et pour que la durée des trajets entre les municipalités desservies par le réseau de TGF soit calculée d'un centre-ville à l'autre, en tenant compte des correspondances avec les transports en commun, le cas échéant.

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada et VIA HFR – VIA TGF inc. veillent à ce que le service TGF ne résulte pas en une réduction des services aux communautés présentement desservies par VIA Rail et que le service régional de VIA Rail soit relié au futur service TGF où cela est possible.

Recommandation 11

Qu'un arrêt du futur service de train soit implémenté afin de desservir la ville de Trois-Rivières.

Recommandation 12

Que des plans d'implantation des infrastructures liées à la fonction de « hub » soient développés, en collaboration avec la Ville de Drummondville, pour en favoriser l'intégration harmonieuse et pertinente aux projets actuellement analysés par la Ville pour le pôle de la Gare.

Recommandation 13

Que des travaux de modélisation des horaires des trains au départ et à l'arrivée de Drummondville soient entrepris, que ces horaires révisés permettent de solutionner les enjeux de fréquence et d'amplitude, et d'assurer le respect des engagements pris par VIA Rail il y a plusieurs années, soit d'y faire passer les fréquences quotidiennes de cinq à huit.

Recommandation 14

Qu'un mécanisme de gouvernance soit rapidement mis en place en vue de prendre des décisions coordonnées, permettant ainsi une communication et une collaboration efficace avec les villes.

Recommandation 15

Que VIA HFR – VIA TGF inc. veille à ce que le futur service de TGF circule, dans la mesure du possible, sur des voies dédiées, afin de garantir la fiabilité du service ferroviaire de passagers tout en limitant les perturbations du réseau ferroviaire de marchandises.

Recommandation 16

Que des travaux soient réalisés pour identifier tous les espaces disponibles sur le tronçon Montréal – Québec pour doubler les voies ou, à tout le moins, ajouter des voies d'évitement pour réduire le nombre et la durée des trop fréquentes périodes d'arrêt du train et, ainsi, assurer une plus grande fiabilité.

Recommandation 17

Que les gares soient implantées dans des carrefours stratégiques qui permettront de maximiser la connectivité avec les autres modes de transports.

Recommandation 18

Que VIA HFR-VIA TGF Inc. collabore, dans la mesure du possible, avec Amtrak, ainsi qu'avec les services de transport régionaux, municipaux et provinciaux, pour développer le réseau TGF, afin d'améliorer les déplacements intermodaux et internationaux et de favoriser le tourisme.

TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE DANS LE CORRIDOR TORONTO-QUÉBEC

INTRODUCTION

Le train à grande fréquence (TGF) est un réseau proposé de transport ferroviaire de passagers dans le corridor Toronto-Québec. Le projet fait l'objet de discussions depuis plusieurs années; il en a été question dans le budget de 2018, qui prévoyait 8 millions de dollars sur trois ans pour une étude approfondie de la proposition de VIA Rail[1].

Le 6 juillet 2021, le gouvernement du Canada a diffusé un communiqué de presse pour annoncer le début du processus d'approvisionnement du projet, qu'il a qualifié de « plus grand projet d'infrastructure de transport que le Canada a connu depuis des décennies[2] ». VIA HFR — VIA TGF inc. (VIA TGF), est une nouvelle société d'État qui a été constituée en décembre 2022 pour « gérer l'élaboration » du projet[3] .

Le 7 mars 2023, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la motion suivante :

> Que le Comité entreprenne une étude du projet de train à grande fréquence (TGF) que propose le gouvernement entre les villes de Québec et Toronto et étudie également les projets de trains à grande vitesse entre Calgary et Banff et entre Calgary et Edmonton en examinant les avantages et les inconvénients des différentes options, dont le train à grande vitesse (TGV), en termes d'achalandage, de tracé, de villes desservies, de connectivité et de coût, que le Comité consacre un minimum de quatre réunions à cette étude.

Cependant, le 18 septembre 2023, le Comité a convenu d'étendre l'étude.

---

1 Gouvernement du Canada, *Budget 2018 : Égalité et croissance - Une classe moyenne forte*, 27 février 2018, annexe 2, p. 368.

2 Transports Canada, *Le gouvernement du Canada en est aux premières étapes de préparation du processus d'approvisionnement pour créer un nouveau service ferroviaire dans le corridor Toronto-Québec*, communiqué de presse, 6 juillet 2022.

3 Transports Canada, *Le ministre des Transports annonce l'établissement d'une filiale de VIA Rail pour appuyer le train à grande fréquence et nomme trois membres fondateurs à son conseil d'administration*, communiqué de presse, 15 décembre 2022.

Quoique la motion demandant cette étude ait inclus un examen des projets de transport ferroviaire de passagers en Alberta, la majeure partie des témoignages s'est concentrée sur le projet de train à grande fréquence présentement en cours dans le corridor Toronto-Québec. Cette orientation est reflétée dans le rapport.

Au total, le Comité a tenu six réunions pour étudier le train à grande fréquence (TGF) dans le corridor entre le 20 septembre 2023 et le 29 février 2024. Il a entendu 33 témoins et reçu quatre mémoires.

Avantages potentiels de l'amélioration des services ferroviaires voyageurs

Au sujet de la nécessité d'offrir un service de train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Québec, Martin Imbleau, chef de la direction de VIA HFR — VIA TGF inc., a résumé la situation actuelle comme suit : « ce corridor entre trois capitales — deux des plus grandes villes — n'est pas doté d'un service ferroviaire adéquat, ce dont on a désespérément besoin ». D'autres témoins ont également mentionné la concentration de la population le long de ce tronçon linéaire et la nécessité d'assurer une capacité de transport adéquate pour répondre aux besoins actuels et futurs[4]. Bien d'autres encore étaient d'avis qu'une meilleure connectivité ferroviaire aurait un avantage économique évident[5], certains laissant entendre que cela aurait des retombées positives pour l'ensemble de l'économie canadienne[6].

Plus concrètement, le Comité a entendu qu'une plus grande connectivité régionale se traduirait par d'importants avantages sociaux, permettant des contacts plus faciles et plus fréquents avec les amis et la famille[7], des connexions vers (et entre) les centres

4 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 44e législature, 1re session : Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence, ministère des Transports; Marco D'Angelo, président-directeur général, Association canadienne du transport urbain; Karl Blackburn, président et chef de la direction, Conseil du patronat du Québec; et Friedemann Brockmeyer, directeur, Civity Management Consultants GmbH & Co. KG.

5 TRAN, *Témoignages* : Patrick Massicotte, président, Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières; Mario Péloquin, président et chef de la direction, VIA Rail Canada inc.; Blackburn; Steeve Lavoie, président et chef de la direction, Chambre de commerce et d'industrie de Québec; Phil Verster, président et chef de la direction, Metrolinx; D'Angelo; Michel Leblanc, président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain; Jennifer Murray, directrice, Région de l'Atlantique, Unifor; Yonah Freemark, responsable, Domaine de pratique en logement, utilisation des terres et transport équitables, Urban Institute (à titre personnel); Ville de Montréal (mémoire); et Ville de Drummondville (mémoire).

6 TRAN, *Témoignages* : Leblanc; Brockmeyer; et Stéphanie Lacoste, mairesse, Ville de Drummondville.

7 TRAN, *Témoignages* : Massicotte; Péloquin; Blackburn; et D'Angelo.

d'enseignement et de savoir[8], ainsi qu'une hausse du tourisme[9]. Plusieurs témoins ont également évoqué les avantages potentiels pour les entreprises, non seulement parce que cela permettrait des déplacements plus rapides et plus productifs[10], mais aussi parce que des services de transport rapides et fiables leur donneraient accès à un plus grand bassin de main-d'œuvre[11]. Mario Péloquin, président et chef de la direction de VIA Rail Canada inc., a cité l'exemple des services ferroviaires à grande vitesse en France et a suggéré que le réseau proposé de train à grande fréquence permettrait lui aussi aux travailleurs de parcourir de plus grandes distances pour se rendre dans les villes.

Patrick Massicotte, président de la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières, et Marc Brazeau, président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada, ont dit au Comité que de meilleurs services ferroviaires voyageurs en général réduiraient la congestion dans les centres urbains, car ils offriraient une solution de rechange plus attrayante aux déplacements en voiture. Karl Blackburn, président et chef de la direction, Conseil du patronat du Québec, a ajouté que cela entraînerait une diminution des accidents et des collisions, tout en réduisant l'utilisation (et donc les coûts d'entretien) de l'infrastructure routière. Selon plusieurs témoins, cela aurait également une grande incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)[12].

M. Péloquin a affirmé qu'un train produit moins d'émissions de carbone qu'un avion de même capacité ou que les quelque 250 voitures nécessaires pour transporter le même nombre de personnes sur la même distance. Par ailleurs, Yonah Freemark, responsable du Domaine de pratique en logement, utilisation des terres et transport équitables, Urban Institute (à titre personnel), a dit au Comité que la « dépendance [du Canada] à l'égard des vols et des voitures », attribuable selon lui à l'absence d'une offre adéquate de services ferroviaires, fait en sorte que « le Canada affiche un taux d'émissions de carbone par habitant parmi les plus élevés au monde dans le secteur des transports, soit un taux jusqu'à trois fois plus élevé que celui de pays comparables ». Pierre-Olivier Pineau, professeur, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal (à titre

8 TRAN, *Témoignages* : Blackburn; Lavoie; Massicotte; et Robitaille.

9 TRAN, *Témoignages* : Massicotte; Péloquin; D'Angelo; Blackburn; Lavoie; Ville de Montréal (mémoire); et Ville de Drummondville (mémoire).

10 TRAN, *Témoignages* : Massicotte; D'Angelo; et Lavoie.

11 TRAN, *Témoignages* : Robitaille; Lavoie; Pierre Barrieau, chargé de cours, Faculté de l'aménagement, École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal (à titre personnel); Leblanc; Ville de Drummondville (mémoire); et Jean Lamarche, maire, Ville de Trois-Rivières.

12 TRAN, *Témoignages* : Martin Imbleau, chef de la direction, VIA HFR — VIA TGF inc.; D'Angelo; Péloquin; Blackburn; Lamarche; Freemark; Marc Brazeau, président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada; et Leblanc.

personnel), a également déploré le manque de choix et a estimé qu'il est beaucoup plus facile et moins coûteux d'électrifier le réseau ferroviaire que les avions ou les voitures « à moyen terme ».

Selon certains témoins, le sous-financement chronique des services ferroviaires voyageurs au Canada est à l'origine du manque actuel de services adéquats le long du corridor Toronto-Québec[13]. En effet, M. Freemark a déclaré au Comité que ses recherches ont démontré que « l'investissement ferroviaire par habitant au Canada a été le plus faible de tous les membres du G7 chaque année, sauf une, depuis au moins 1995 », ses niveaux d'investissement étant « inférieurs de moitié […] parfois le dixième » de ceux de pays comme la France, l'Italie et le Japon.

Partage des rails avec les trains de marchandises

Actuellement, les trains de voyageurs de VIA Rail circulent principalement sur des lignes ferroviaires appartenant à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et au Canadien Pacifique Kansas City Ltd. (CPKC), des sociétés de transport de marchandises. Comme plusieurs témoins l'ont dit au Comité, le fait que des trains de marchandises et de voyageurs partagent les voies nuit grandement à la ponctualité des trains de VIA Rail[14]. Comme l'a expliqué M. Imbleau, c'est également un obstacle à l'augmentation de la fréquence des trains de voyageurs dans le corridor :

> [I]l n'y a plus de place pour ajouter des trains dans le corridor actuel, parce que les rails appartiennent à quelqu'un d'autre. Par conséquent, même si on veut que des gens délaissent leur voiture pour le train, il n'y a pas de place pour plus de passagers. Il faudrait accorder la priorité aux passagers plutôt qu'aux marchandises, ce qui est à peu près impossible sur les voies qui appartiennent actuellement à d'autres entreprises ferroviaires. Il faut donc bâtir quelque chose de nouveau.

M. Freemark a indiqué qu'une ligne distincte et réservée aux trains de passagers permettrait une « augmentation substantielle de transport de marchandises sur la ligne », ce qui serait très avantageux compte tenu de l'augmentation constante de la demande de transport ferroviaire de marchandises[15]. Eric Harvey, avocat général adjoint, Politiques et affaires législatives, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, a fait écho à ce point et a expliqué que les trains de passagers circulent à des vitesses plus élevées (parfois près du double) que les trains de marchandises, ce qui crée des conflits. Cela complique la coordination du trafic et des heures d'arrivée sur les voies partagées. Il

13 TRAN, *Témoignages* : Barrieau et Murray.

14 TRAN, *Témoignages* : Péloquin et Lacoste.

15 TRAN, *Témoignages* : Brazeau et Péloquin.

a ajouté que le CN porte un fardeau disproportionné, en ce sens que les trains de VIA Rail circulent beaucoup plus sur les voies du CN que sur celles du CPKC.

Cependant, comme l'a précisé M. Imbleau, l'intention n'est pas d'enlever complètement les trains de voyageurs de VIA Rail des voies partagées. L'idée serait plutôt de maintenir les services existants et d'exploiter le service de train à grande fréquence en parallèle sur ses propres voies, ce qui permettrait d'augmenter la fréquence des trains de passagers sans ajouter au « fardeau » des opérateurs de fret.

PROCESSUS : LE PROJET DE TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE

Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence, ministère des Transports, a décrit le projet de train à grande fréquence en cinq phases :

1) l'étude initiale d'une proposition préexistante de VIA Rail Canada;
2) la phase d'approvisionnement (en cours);
3) la phase de codéveloppement;
4) la phase de réalisation du projet; et
5) l'entretien et l'exploitation une fois le train à grande fréquence en service.

Phase un : Étude de la proposition de VIA Rail Canada

Comme M. Robitaille l'a noté, la première phase du projet s'est déroulée de 2017 à 2021. En fait, certains témoins ont indiqué que cela fait de nombreuses années, voire des décennies, qu'on discute d'un projet quelconque visant à améliorer les services ferroviaires voyageurs dans le corridor Windsor-Québec (en termes de vitesse ou de fréquence, et sur divers itinéraires)[16].

En effet, avant le développement du projet actuel de train à grande fréquence, VIA Rail Canada avait déjà entrepris des études pour déterminer la faisabilité d'un service ferroviaire à grande fréquence. Terence Johnson, président de Transport Action Canada, a déclaré au Comité que VIA Rail avait des prévisions d'achalandage, un plan d'affaires, ainsi qu'une évaluation des infrastructures — des efforts et des dépenses qui, selon lui,

16 TRAN, *Témoignages* : Massicotte; Leblanc; Murray; Freemark; et Pierre-Olivier Pineau, professeur, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal (à titre personnel).

ont été gaspillés. Il a expliqué que le train à grande fréquence, tel qu'il a été annoncé initialement, « était censé améliorer la fiabilité des trains, permettre au réseau ferroviaire de satisfaire à la demande, et redonner à VIA Rail Canada une assise financière solide » pour qu'elle puisse poursuivre sur cette lancée dans l'ensemble du pays. Selon lui, le projet était mûr pour aller de l'avant à l'été de 2018 et aurait pu être mis en service d'ici 2025. Il a déploré que le gouvernement du Canada ait « hésité » et choisi de créer un bureau de projet commun dont le « mandat était de réduire les risques du projet », « avec un budget de 71 millions de dollars ».

M. Robitaille a confirmé au Comité que des travaux préliminaires ont été entrepris à la suite de la proposition de VIA Rail, notamment « des études techniques effectuées par des entreprises comme Aecon et Arup, ainsi que des contrats avec Ernst & Young ». Il a également confirmé que 18 millions de dollars avaient été versés à la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) pour ces services, qui avaient été sous-traités par l'intermédiaire de la BIC. À savoir comment Transports Canada s'assure que les entreprises qui ont travaillé sur des études préliminaires n'ont pas d'avantage sur les autres soumissionnaires dans le processus de demande de propositions (DP), il a répondu que toutes les informations recueillies pour ce type de travail préliminaire sont mises à la disposition de tous les soumissionnaires de la DP, afin de s'assurer que « tout le monde a accès à la même information ».

Pour sa part, Jennifer Murray, directrice, Région de l'Atlantique, Unifor, a dit voir « le processus actuel comme une tactique dilatoire pour solliciter plus de consultants, voir réaliser des études identiques à celles qui existent déjà et faire construire quelque chose que nous savons déjà comment construire. Cela nous retarde, car il s'agit d'un projet dispendieux et que l'on craint toujours d'engager de grandes dépenses. »

Phase deux : Approvisionnement

La phase deux du projet, celle en cours, a été annoncée dans le Budget de 2022 du gouvernement du Canada[17]. Le gouvernement a également créé en 2022 une nouvelle société d'État, VIA HFR — VIA TGF inc., pour servir à la fois de bureau d'exécution du projet et de conseiller technique et commercial pendant la phase d'approvisionnement. Bien qu'il s'agisse d'une filiale, VIA TGF est censée rester « indépendante » de VIA Rail

17 Gouvernement du Canada, *Budget de 2022 : Un plan pour faire croître notre économie et rendre la vie plus abordable*, 2022, p. 91.

Canada[18]. M. Imbleau a décrit le rôle actuel de VIA TGF comme étant « d'assurer la phase d'approvisionnement, conjointement avec nos collègues de Transports Canada ».

L'objectif de la phase d'approvisionnement est de sélectionner un partenaire privé avec lequel le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de VIA TGF) codéveloppera le projet[19]. Une demande de qualification a été lancée en février 2023 et, en juillet de la même année, trois consortiums ont été sélectionnés et invités à participer à la DP : Cadence (CDPQ Infra, SNC-Lavalin, Systra Canada et Keolis Canada); Développeurs Ferroviaires Interurbains (Intercity Development Partners, EllisDon Capital, Kilmer Transportation, First Rail Holdings, Jacobs, Hatch, CIMA+, First Group, RATP Dev Canada et Renfe Operadora); et Partenaires Ferroviaires QConnexiON (Fengate, John Laing, Bechtel, WSP Canada et Deutsche Bahn)[20].

Les trois équipes soumissionnaires devraient présenter leurs propositions au cours de l'été 2024, l'évaluation des propositions devant être achevée à la fin de l'année 2024. Les propositions doivent inclure deux approches possibles pour atteindre les objectifs du projet : l'une avec des vitesses allant jusqu'à 200 km/h et l'autre avec quelques segments à grande vitesse pour réduire la durée totale du trajet[21].

Les détails du projet restent donc à définir, les trois consortiums préparant leurs propres propositions pour atteindre les objectifs du gouvernement, une analyse et des délibérations plus approfondies étant attendues après la sélection du codéveloppeur privé. Le 16 décembre 2022, Omar Alghabra, alors ministre des Transports, a remis une lettre de mandat au président du conseil d'administration de VIA TGF, Rob Prichard. La lettre de mandat, qui est incluse à l'annexe 1 du Résumé du plan d'entreprise 2023–2024 — 2027–2028 et budget d'exploitation 2023–2024 de VIA TGF, décrit le projet de train à grande fréquence comme créant « un service ferroviaire plus rapide, plus fréquent et plus fiable entre Québec, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto[22] ».

M. Imbleau a décrit l'objectif comme étant de construire « un train qui soit le plus fréquent, le plus rapide, le plus fiable et le plus économique possible », précisant que les

18 TRAN, *Témoignages* : Robitaille et Péloquin.

19 TRAN, *Témoignages* : Imbleau.

20 Transports Canada, *Le gouvernement du Canada annonce les groupes qui pourront soumettre une proposition pour le projet de train à grande fréquence*, 20 juillet 2023.

21 TRAN, *Témoignages* : Robitaille et Imbleau.

22 Voir la lettre de mandat du ministre des Transports au président de VIA TGF à l'annexe 1 : VIA HFR — VIA TGF, *Résumé du plan d'entreprise 2023–2024 — 2027–2028 et budget d'exploitation 2023–2024*.

méthodes utilisées pour atteindre cet objectif seront définies plus tard dans le processus, en collaboration avec le codéveloppeur privé sélectionné. M. Robitaille a également indiqué au Comité que « [l]'objectif du TGF est d'offrir un service ferroviaire plus rapide, plus fiable et plus fréquent ».

M. Robitaille a également confirmé qu'au 11 octobre 2023, le gouvernement du Canada avait dépensé plus de 28 millions de dollars pour les consultants, des « chiffres auxquels on s'attendrait », selon lui, « compte tenu de la taille et de la portée de ce projet ». Interrogé sur les mesures prises pour assurer une bonne gestion budgétaire tout au long du projet de train à grande fréquence, il a répondu que la création de VIA TGF était la première étape : « Il est essentiel d'avoir les meilleurs experts de notre côté pour gérer le projet à long terme. » Il a ajouté que la concurrence tout au long du processus permettrait également de contrôler les coûts.

Phase trois : Codéveloppement

M. Imbleau a expliqué au Comité que le rôle de VIA TGF après la phase d'approvisionnement sera de prendre en charge « la supervision de la réalisation du travail » et « le codéveloppement avec un partenaire privé pour choisir les solutions, nous assurer que c'est économique, et trouver les bons arbitrages ». La société d'État fera ensuite une recommandation finale pour le projet de train à grande fréquence, à la suite de laquelle il est attendu que le gouvernement du Canada et le partenaire privé décideront d'investir dans le projet, dans des proportions à déterminer. Il a ajouté que VIA TGF devrait « bâtir une profonde expertise dans tous les domaines pour pouvoir être un superviseur, un gestionnaire et un chien de garde » pour « protéger l'argent qui sera investi dans ce projet et de faire les meilleurs choix pour les décennies à venir ».

Partenariats public-privé dans le secteur de la construction

Les témoins avaient des points de vue différents quant aux avantages et aux inconvénients d'un développement du projet de train à grande fréquence en collaboration avec un partenaire privé. Des représentants syndicaux, en particulier, ont explicitement exprimé leur opposition au projet sous sa forme actuelle. Joel Kennedy, directeur national des chemins de fer, Unifor, Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT), a déclaré « nous ne soutenons pas ce que le gouvernement propose concernant les TGF ». M^{me} Murray et Bruno Dobrusin, gestionnaire du Département des transports urbains pour la FIOT, ont tous deux recommandé au gouvernement de revoir la structure actuelle du projet de train à grande fréquence en faveur d'une approche entièrement publique. M. Kennedy a en outre suggéré qu'il serait « irresponsable » de

poursuivre le projet, étant donné l'opposition des principaux syndicats représentant les opérateurs de trains de passagers.

M^me^ Murray a expliqué les préoccupations d'Unifor et de la FIOT à l'égard des partenariats public-privé (PPP ou P3) en général, et en particulier dans le secteur des transports. Selon elle, ces projets sont plus coûteux pour le contribuable que les projets publics, compte tenu des intérêts commerciaux en jeu. Ryan Katz-Rosene, professeur agrégé à l'École d'études politiques de l'Université d'Ottawa (à titre personnel), a également exprimé ses préoccupations quant au fait qu'« une entreprise privée […] a la responsabilité fiduciaire de réaliser des profits ». Selon lui, cette responsabilité peut se traduire par une reddition de comptes lacunaire, des mesures de réduction des coûts qui ont un impact sur la sécurité, et des frais d'utilisation accrus, autant d'éléments qui peuvent en fin de compte miner la compétitivité du service par rapport à d'autres modes de transport et nuire à son efficacité globale. Il a ajouté que des études montrent que les projets privés et les PPP « comportent souvent un risque d'échec plus élevé. Le gouvernement est alors obligé de réparer les pots cassés, ce qui lui coûte plus cher. » M. Dobrusin a abondé dans le même sens :

> Il est prouvé qu'ils finissent par payer plus. Je pense que l'exemple du Royaume-Uni est l'un des plus tangibles. Après 30 ans de privatisation des chemins de fer et de projets de partenariats publics-privés sur l'ensemble de son réseau ferroviaire, ce dernier est aujourd'hui l'un des plus chers d'Europe, non seulement pour son exploitation, mais aussi pour ce que les passagers paient. Les conditions de travail y sont également moins bonnes que dans d'autres systèmes, comme ceux de la France ou de l'Allemagne, qui sont restés aux mains du secteur public.

D'autres témoins ont indiqué que l'expérience du Royaume-Uni devrait servir de mise en garde en matière de développement du transport ferroviaire de passagers[23]. Cependant, Graeme Hampshire, directeur de projet, VIA HFR — VIA TGF inc., s'est opposé à cette façon de décrire l'expérience britannique :

> Je pense qu'il faut adopter une approche équilibrée. Il faut prendre le meilleur du secteur public qui existe en Europe et le meilleur du secteur privé. Je n'adhère pas tout à fait au scénario apocalyptique présenté par mon collègue assis à ma gauche concernant le réseau ferroviaire au Royaume-Uni, car j'y ai participé pendant un certain nombre d'années. Il y avait des avantages importants à faire participer le secteur privé. Le modèle n'est plus le même. Il a évolué, et nous pouvons en tirer des leçons, à mon avis.

23 TRAN, *Témoignages* : Terence Johnson, président, Transport Action Canada; Freemark; et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) (mémoire).

En revanche, M. Dobrusin a donné en exemple les réseaux ferroviaires à grande vitesse financés par des fonds publics en Allemagne, en Espagne et en Corée du Sud, qui, selon lui, ont permis « la réduction des temps de déplacement, le développement économique et l'amélioration de la connectivité ». Graham Cox, représentant national, Unifor, a souscrit à cette appréciation favorable des systèmes publics de transport ferroviaire de voyageurs en Espagne et en Allemagne, soulignant la présence de deux entreprises publiques de ces pays (Renfe Operadora et Deutsche Bahn) parmi les trois équipes de soumissionnaires pour le projet de train à grande fréquence. M. Freemark a fait remarquer qu'en « Espagne, les coûts liés à l'infrastructure de transport ferroviaire à grande vitesse sont parmi les plus bas au monde, ce qui est intéressant, car l'Espagne a adopté une approche purement publique ». M^me^ Murray a laissé entendre que la participation potentielle de ces « deux sociétés d'État européennes de chemin de fer montre à quel point il est ridicule de penser que nous avons besoin de l'expertise du secteur privé ».

Des préoccupations concernant la dégradation des conditions de travail, des salaires et des considérations relatives à la santé et à la sécurité ont été exprimées à la fois à l'égard des PPP en général[24], et plus particulièrement à l'égard de certaines des entreprises associées aux trois consortiums soumissionnaires pour le projet de train à grande fréquence. M. Dobrusin, interrogé sur les antécédents de ces soumissionnaires, a suggéré que même les entités publiques fonctionnent très différemment à l'échelle internationale que dans leur pays d'origine, en particulier en ce qui concerne les relations de travail et les questions de sécurité. Il a en particulier exprimé des inquiétudes concernant l'opérateur espagnol Renfe. Il a toutefois ajouté que les entités publiques pourraient être plus « habituées » à interagir avec plusieurs ordres de gouvernement que les acteurs privés, précisant qu'en Europe, il y a « un contrôle plus fort des entreprises dirigées par l'État ».

M^me^ Murray a suggéré qu'en privatisant la construction et l'entretien de grandes infrastructures coûteuses visant l'édification du pays, en particulier au profit d'entreprises étrangères, « nous abandonnons une part importante des retombées économiques liées à la construction ferroviaire et nous divisons davantage notre réseau de chemins de fer ».

Selon M. Freemark, « ce qui importe le plus — plus que de savoir qui, au bout du compte, construit ou gère le projet de construction — , c'est la transparence et la promesse du gouvernement comme quoi il assurera un contrôle quotidien de la

24 TRAN, *Témoignages* : Joel Kennedy, directeur national des chemins de fer, Unifor, Fédération internationale des ouvriers du transport.

conception, de la planification et de la construction des projets ». Il craint qu'une participation insuffisante du secteur public n'entraîne une escalade des coûts et des modifications problématiques de la conception. Cela dit, il n'était pas d'avis qu'un PPP serait nécessairement « mauvais », ajoutant toutefois que rien ne prouve que les projets pilotés par des PPP « coûtent nécessairement moins cher et sont livrés plus rapidement que s'ils étaient pilotés par le public ».

M. Katz-Rosene a recommandé d'engager l'un des trois consortiums privés « à titre de constructeur principal pour mener le projet [de train à grande fréquence] à bien, […] une entité qui a de l'expérience et de nombreux projets réussis à son actif », tout en restructurant l'ensemble du projet pour que VIA Rail puisse « soutenir l'avantage du gouvernement » et l'aider à « atteindre des objectifs publics à plus grande échelle ».

Friedemann Brockmeyer, directeur, Civity Management Consultants GmbH & Co. KG, a cité l'Autriche et la Suisse comme des exemples de réussite, malgré des modèles opérationnels différents. En Suisse, les services ferroviaires fédéraux sont exploités par un seul opérateur national, tandis qu'en Autriche, il y a deux opérateurs « très rentables » : l'un appartenant à l'État et l'autre au secteur privé. La clé du succès, a-t-il suggéré, réside dans une approche de planification à long terme. Norma Kozhaya, vice-présidente à la recherche et économiste en chef, Conseil du patronat du Québec, a également souligné que certains PPP ont fonctionné et d'autres pas :

> Il est important d'avoir un lien efficace entre Québec et Toronto ou d'autres villes, le cas échéant. Je crois aussi qu'un partenariat public-privé peut permettre de réduire le risque et le coût d'un endettement public, parce que cet endettement public a un coût. Nous pouvons nous inspirer d'exemples qui ont fonctionné ailleurs, mais d'autres n'ont pas fonctionné.

M. Blackburn soutient l'approche mixte entre les secteurs privé et public, soulignant le succès des PPP au Québec, « dont le pont de l'autoroute 25 [et de] l'autoroute 30 ». Marco D'Angelo, président-directeur général, Association canadienne du transport urbain, a ajouté quelques exemples de transport en commun à cette liste : la Valley Line à Edmonton, la Canada Line à Vancouver, ainsi que le transport en commun dans la région de Waterloo.

M. Imbleau a déclaré au Comité que selon lui, l'approche de codéveloppement adoptée pour le projet de train à grande fréquence était « le meilleur des deux mondes » :

> En effet, une délégation complète de ce projet au secteur privé sans la supervision d'un bureau bien éduqué et doté d'une bonne équipe ferait que nous naviguerions un peu à l'aveugle. D'un autre côté, il serait difficile de développer un projet aussi complexe d'infrastructure civile, technologique et électrique simplement dans l'appareil gouvernemental, car nous ne bénéficierions probablement pas des innovations et des

> nouvelles techniques que nous pouvons trouver à gauche et à droite, à savoir les technologies, les techniques de construction, mais aussi la concurrence entre les firmes.

Cette concurrence, a-t-il expliqué, est au cœur du projet : « Nous voulons que le secteur privé nous aide, mais que les différents joueurs rivalisent entre eux. » M. Brockmeyer a déclaré au Comité que la concurrence est également essentielle pour les opérateurs ferroviaires de passagers en Europe qui, à quelques exceptions près, appartiennent à l'État et sont subventionnés, « mais ils soutiennent la concurrence et réussissent bien de ce point de vue ». Il a ajouté qu'il est courant qu'un PPP soit utilisé en l'absence des capacités ou de l'expertise au pays, citant en exemple certains pays scandinaves : « Ils ont embauché tous les ingénieurs qu'ils pouvaient recruter de partout en Europe — d'Espagne, du Portugal et d'Italie —, et ils les ont fait revenir en Norvège et au Danemark pour mettre en place le système dans le cadre de leur gestion des infrastructures publiques. Ils ont acheté toutes les capacités des firmes d'ingénieurs-conseils. »

Phase quatre : Construction

M. Imbleau a décrit le projet de train à grande fréquence « d'abord et avant tout [comme un] projet d'ingénierie civile, visant à construire des infrastructures civiles, ce qui se fait localement ». Quand on l'interrogé quant à la capacité industrielle et à l'expertise existantes au Québec, il a répondu que « Construire des rails et construire des lignes électriques, cela se fait très localement. En partant, le projet va vraiment maximiser les retombées canadiennes, du simple fait géographique. Ce sont beaucoup les entrepreneurs généraux d'ici et les firmes d'ici qui, généralement, dans ces projets d'infrastructure, en retirent les principaux avantages économiques. » Il a aussi reconnu la nécessité d'« évidemment respecter nos obligations internationales en matière de libre-échange économique ». Il a toutefois ajouté que la construction des locomotives et des wagons aurait des retombées « assez limité[es] comparativement au reste du budget », et que les obligations internationales s'appliqueraient également à ce volet.

Pour sa part, Michel Leblanc, président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, a recommandé des engagements pour que les investissements au Canada soient « à la hauteur des investissements liés au projet », faisant référence à l'*Inflation Reduction Act* aux États-Unis.

Calendrier

Bien qu'il n'y ait pas de calendrier explicite pour l'achèvement du projet de train à grande fréquence, ni même pour le début de la construction, M. Imbleau a déclaré qu'il

s'attendait à ce que le processus de codéveloppement (au cours duquel VIA TGF et le codéveloppeur établiront les détails du projet) s'échelonne sur « quelques années », au terme duquel le gouvernement et le codéveloppeur prendront une décision finale en matière d'investissement. Il a également déclaré au Comité que le mandat de VIA TGF « est de consacrer le temps et les ressources nécessaires afin d'établir correctement la portée pour les Canadiens, de vérifier que nous payons le prix approprié pour ce que nous construisons, mais aussi de nous assurer [de] l'abordabilité et de la viabilité à long terme du projet ».

M. Freemark a suggéré que, faute de plus de détails à ce stade du projet, « la planification nécessitera quelques années de plus ». Il a estimé que la mise en œuvre du projet se ferait au moins « dans 10 ans, si ce n'est pas 15 ». Pierre Barrieau, chargé de cours à la Faculté de l'aménagement, École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal (à titre personnel), a également suggéré qu'un délai de 10 ans était raisonnable pour la construction du projet, ajoutant toutefois que de longues procédures d'expropriation devant les tribunaux pourraient ajouter des délais considérables. Cela ne s'appliquerait pas, a-t-il dit, à certains tronçons du corridor proposé, comme la ligne Ottawa-Montréal, qui appartiennent déjà à VIA Rail. Comme aucune expropriation ne serait nécessaire dans ce cas, il a indiqué que ce tronçon pourrait être opérationnel beaucoup plus tôt que le reste du service de train à grande fréquence.

M. Dobrusin a dit craindre que le développeur privé veuille renégocier les conditions dans quelques années, ce qui entraînerait des retards supplémentaires. M. Johnson s'est quant à lui inquiété du fait qu'« il faudra des années avant même que nous commencions à poser des rails et, au bout du compte, les Canadiens vont payer davantage pour le même train que nous avions ébauché en 2018 ».

Phase cinq : Exploitation et entretien

À la livraison du projet de train à grande fréquence, comme M. Imbleau l'a expliqué, le partenaire privé exploitera tous les services ferroviaires voyageurs dans le corridor Toronto-Québec, tandis que le gouvernement du Canada demeurera propriétaire des services et de leur infrastructure. Il a également déclaré que des pôles d'échanges locaux

ou régionaux et des lignes secondaires seraient ajoutés pour étendre le service, ayant pour centre la ligne principale du train à grande fréquence[25].

M. Robitaille a confirmé que le partenaire privé sera tenu de maintenir les conventions collectives et les avantages sociaux existants, de travailler avec les syndicats en place et de s'assurer que les employés de VIA Rail qui travaillent dans le corridor auront tous un emploi dans le nouveau service, de sorte qu'il n'y aura pas de pertes d'emplois. Il a également déclaré que l'augmentation attendue de la fréquentation dans l'ensemble du corridor nécessitera la création de « milliers de nouveaux bons emplois », en plus des postes existants chez VIA Rail. Il a en outre confirmé que les nouveaux postes créés devront également être syndiqués.

M. Robitaille a expliqué que le projet de train à grande fréquence a été conçu de façon à éviter de faire concurrence à l'ancien service, reposant plutôt sur une approche globale pour mieux coordonner le mouvement des trains dans l'ensemble du corridor et ainsi réaliser des économies d'échelle. M. Barrieau, cependant, a suggéré que toutes les lignes existantes dans le corridor perdraient nécessairement de l'achalandage au profit du nouveau service principal de train à grande fréquence, plus rapide.

M. Imbleau a ajouté que l'un des mandats de VIA TGF pendant la phase d'exploitation est de limiter la subvention requise pour le service de train à grande fréquence. Dans une réponse écrite au Comité, VIA TGF a indiqué que les soumissionnaires à la DP sont invités à fournir une solution qui, au fil du temps, éliminera les subventions le long du corridor Toronto-Québec, tout en atteignant un niveau prédéfini de satisfaction de la clientèle.

Selon M. Freemark, « les services de train à grande vitesse dans d'autres parties du monde sont presque tous rentables, ce qui veut dire que les profits couvrent leurs dépenses liées aux opérations quotidiennes ». Il a toutefois précisé que les profits ne couvrent pas les coûts d'immobilisation. Robert Eaton, directeur principal, Relations gouvernementales, Amtrak, a confirmé que les ventes de billets sont suffisantes pour couvrir les coûts opérationnels des services d'Amtrak du corridor Nord-Est; « l'infrastructure exige toutefois d'énormes dépenses en capital, non seulement au moment de sa mise en œuvre, mais aussi pour l'entretien annuel ». Selon M. Brockmeyer, en Europe, « [n]ous avons des gestionnaires d'infrastructure indépendants, puis des opérateurs en libre accès à l'infrastructure qui mènent des

25 Selon les articles 266 et 267 de la *Loi d'exécution du budget de 2024, no 1*, la filiale de VIA Rail Canada Inc. constituée sous la dénomination sociale du service à haute fréquence VIA HFR – VIA TGF Inc. est, à compter de la date de sa constitution, un mandataire de Sa Majesté en chef du Canada et peut conclure des contrats, accords et autres arrangements avec Sa Majesté comme si elle n'était pas un tel mandataire.

activités commerciales. Cela signifie que toutes les subventions se trouvent dans l'infrastructure. »

M. Imbleau a ajouté que d'autres détails seront étudiés lors de la phase de codéveloppement, mais que l'indépendance financière du service n'est pas envisageable, même si une forte fréquentation pourrait permettre de réduire les subventions fédérales au minimum.

Participation du secteur privé à la phase d'exploitation

Des témoins ont exprimé des objections précises à la participation du secteur privé à l'exploitation du service de train à grande fréquence une fois le projet terminé. M. Johnson a déclaré que « VIA Rail est tout à fait capable de gérer le service. On a toujours prévu que le secteur privé participerait à la construction — c'est toujours ainsi lorsqu'on réalise des projets –, mais il n'est pas nécessaire de sous-traiter l'exploitation. » M^{me} Murray, a quant à elle indiqué que les « partenariats publics-privés en matière de services datent d'une époque où la privatisation était mue par l'idéologie. Des dizaines d'années d'échec de ce modèle montrent qu'il n'y a rien de magique là, ni aucune concurrence réelle. On ne peut pas obtenir des services de plus haute qualité ainsi, parce que le transport de ce genre constitue un monopole naturel. »

M. Dobrusin a indiqué qu'un modèle de PPP pour l'exploitation d'un système de transport peut sembler attrayant, car il promet d'atténuer les risques pour le gouvernement. Il a cependant émis une mise en garde à ce sujet, expliquant qu'« en fin de compte, ce que nous avons vu dans le monde entier dans la grande majorité des projets de partenariat public-privé, c'est que cela finit par retomber sur le public et sur le gouvernement, et pas seulement sur le gouvernement fédéral, mais aussi sur les autres ordres de gouvernement susceptibles d'adhérer eux aussi à une telle proposition ».

Incidence potentielle sur les services de VIA Rail Canada en dehors du corridor

En ce qui concerne les prochaines étapes pour VIA Rail, M. Péloquin a déclaré que « l'arrivée éventuelle d'un nouveau service dans le corridor Québec-Windsor n'a aucune incidence sur le fait que nous devons continuer à assurer la desserte hors de ce corridor, y compris sur les trajets desservant les régions du Nord ». Il a aussi souligné la nécessité de renouveler la flotte de trains longue distance et régionaux de VIA Rail. Il a en outre déclaré au Comité que, selon lui, le nouveau service de train à grande fréquence n'aurait pas d'incidence sur l'exploitation financière de VIA Rail, ni sur ses niveaux de subvention, étant donné que le financement de ses lignes est segmenté. Dans une réponse écrite au

Comité, VIA Rail a indiqué qu'en 2022, la subvention moyenne combinée par passager pour les trajets de Toronto à Montréal et de Montréal à Québec était de 78,79 $.

Des témoins ont toutefois exprimé des réserves quant à la capacité de VIA Rail à maintenir des services en dehors du corridor si les revenus des liaisons entre Toronto et Québec (qui fournissent actuellement la grande majorité des recettes de VIA Rail[26]) sont contrôlés par l'exploitant du train à grande fréquence[27]. M. Kennedy a également fait écho à la déclaration de M. Péloquin sur le vieillissement de la flotte de VIA Rail, indiquant que l'état du service ferroviaire voyageurs au Manitoba rappelle ce qui est arrivé à Greyhound Canada, qui a réduit progressivement ses services d'autobus avant de tout arrêter. À ce sujet, M. Katz-Rosene a également proposé de rétablir les lignes d'autocars pour assurer la connectivité régionale.

M. Johnson a avancé que « si le reste de VIA Rail continue de fonctionner comme un service public, il lui faudra une subvention beaucoup plus importante pour fournir tous les services de base qui sont actuellement partagés le long du corridor ». Il a également dit douter que des subventions plus importantes soient accordées et a prédit la perte de services régionaux tels que la ligne « Skeena », qui relie Jasper, en Alberta, à Prince Rupert, en Colombie-Britannique. M. Péloquin a mentionné qu'il est très difficile de redémarrer un service régional qui a été réduit, car il faut disposer du matériel roulant et du personnel nécessaires et de l'autorisation des chemins de fer hôtes. Cependant, il s'est dit résolu à conserver — voire améliorer, si possible — les services de VIA Rail en dehors du corridor, vu l'importance du service ferroviaire dans certaines régions éloignées.

M. Johnson a souligné que le plan original de VIA Rail pour le train à grande fréquence aurait non seulement éliminé la nécessité d'une subvention dans le corridor Québec-Windsor, mais aurait également permis de dégager « un léger excédent, qui pourrait être redirigé vers le reste de ses services partout au Canada ».

Pour sa part, la mairesse de la Ville de Drummondville, Stéphanie Lacoste, a déclaré que l'appui de la Ville à ce projet « a toujours été et demeure conditionnel au maintien, à l'amélioration et à la bonification des services sur la rive sud du Saint-Laurent dans un contexte où les installations de Drummondville seraient appelées à servir de carrefour important, de plaque tournante entre Montréal et Québec ». Mme Murray a elle aussi

26 Selon the Rapport annuel 2023 de VIA Rail Canada, 96% des déplacements selon les liaisons ont eu lieu dans le corridor Québec—Windsor, et les liaisons intervilles dans ce même corridor représentaient 82% des produits voyageurs selon les liaisons.

27 TRAN, *Témoignages* : Johnson; Freemark; et Ryan Katz-Rosene, professeur agrégé, École d'études politiques, Université d'Ottawa (à titre personnel).

parlé de l'importance de maintenir les connexions régionales, déclarant qu'« [o]n ne peut pas permettre aux intérêts commerciaux qui investissent dans une partie du réseau de cannibaliser les investissements requis dans le reste du réseau. C'est une fausse division créée par des plans de privatisation partielle. » Elle a ajouté que la « fragmentation du train à grande fréquence et de VIA Rail indique déjà que la prestation de services à tous les Canadiens n'est plus la priorité ».

M. Johnson a déclaré que le succès des chemins de fer européens réside dans la mise en œuvre « de politiques solides et [le] versement de soutien financier du gouvernement »; il a recommandé que le gouvernement du Canada adopte cette approche pour VIA Rail.

DÉFINIR LE PROJET

Devant le Comité, des témoins ont souligné l'importance de définir clairement les principaux objectifs du projet avant de déterminer la façon dont il devrait être mis en œuvre. Phil Verster, président et chef de la direction, Metrolinx, a préconisé « un souci maniaque de la clientèle que l'on veut servir plutôt que de commencer par la solution d'infrastructure ». M. Katz-Rosene a par ailleurs mis en garde contre une approche qui vise « toutes ces réponses », car certains objectifs pourraient ne pas être compatibles.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, M. Brockmeyer a cité la Suisse et l'Autriche comme des exemples de réussite en matière de développement de services ferroviaires voyageurs, en grande partie grâce à leur planification à long terme . « Ils ont une idée claire de ce à quoi ressemblera l'horaire en 2070, si bien qu'ils peuvent dire à quelle étape et à quel jour de la semaine, en 2071, un train de marchandises ou un train à grande vitesse ira de Zurich à Genève. Ils concentrent ensuite toutes leurs capacités industrielles en fonction de ce plan ». Il a ajouté qu'il est nécessaire de convenir d'un tel calendrier (horaire) à long terme « très tôt dans le processus » si le projet implique un consortium privé, de façon à garantir l'alignement et à éviter tout changement ultérieur.

Le besoin de collaboration a également été souligné, que ce soit entre les différents ordres de gouvernement[28], avec les autorités locales de transport[29] ou avec les futurs passagers[30]. M. Imbleau a également parlé de l'importance des discussions avec les communautés autochtones, tandis que M. Robitaille a déclaré que le projet

28 TRAN, *Témoignages* : Brockmeyer et Barrieau.

29 TRAN, *Témoignages* : Barrieau et D'Angelo.

30 TRAN, *Témoignages* : Imbleau et D'Angelo.

« contribuera de manière positive à l'engagement du gouvernement du Canada en faveur de la réconciliation avec les peuples autochtones ».

Coût

Au vu des déclarations des témoins tout au long de l'étude lors de discussions de son coût potentiel, le besoin de mieux définir le projet est apparu évident. Interrogé sur une estimation de 12 milliards de dollars publiée en 2021, M. Imbleau a confirmé que ces chiffres « ne sont probablement plus valides ». Il n'a toutefois pas pu fournir une nouvelle estimation, indiquant que VIA TGF serait « en mesure de fournir des chiffres plus précis dans quelques années ». Il a ajouté qu'il « serait probablement imprudent de lancer des chiffres, puisque la portée n'est pas établie. Le corridor l'est, mais pas la portée. La technologie n'est pas encore bien balisée. »

Cette incertitude, notamment en ce qui concerne l'écart de coût entre les options à grande fréquence et à grande vitesse, a été un sujet de préoccupation pour certains témoins[31]. M. Leblanc s'est dit préoccupé :

> Je ne commenterai pas d'autres projets, mais, en ce qui concerne celui-ci, je dirai que les chiffres varient énormément. Comme nous examinons deux options pour un même projet, c'est-à-dire l'option du train à grande fréquence et celle du train à grande vitesse, nous avons besoin de bien comprendre tous les facteurs financiers, parce qu'ils auront des répercussions sur l'utilisation. (…) Pour pouvoir discuter de la bonne solution, il faut connaître les vrais coûts. Pour connaître les vrais coûts, il faut faire des hypothèses, notamment sur l'inflation, sur le coût du financement, sur les complexités sur le terrain. Par la suite, on pourra prendre une bonne décision. Le coût va être élevé, on en convient, mais il faut qu'on puisse connaître l'ampleur de ce coût pour prendre la bonne décision.

M. Blackburn et M^me^ Kozhaya ont recommandé de s'inspirer de projets internationaux pour mieux comprendre les comparaisons de coûts entre les deux modèles de vitesse. M. Johnson, quant à lui, a indiqué que VIA Rail avait initialement opté pour la grande fréquence plutôt que pour la grande vitesse, parce que « lorsqu'on dépasse 110 milles à l'heure, les coûts augmentent en suivant une courbe en bâton de hockey » et peuvent même doubler, car pour qu'un service ferroviaire à grande vitesse soit sécuritaire, il faut aménager un tracé plat et rectiligne. Il a ajouté que :

> Si le coût de ce projet double, cela signifie que le Canada ne pourra pas exécuter d'autres projets dans d'autres régions du pays où il n'y a pas de service ferroviaire. C'est

31 TRAN, *Témoignages* : Blackburn.

> là que réside le vrai problème, selon nous, car les coûts et la portée du projet augmentent rapidement.

M. Robitaille a confirmé que des exigences supplémentaires sont rattachées aux services à grande vitesse, expliquant que lorsqu'un « train roule à plus de 200 kilomètres à l'heure, la différence est qu'il faut une emprise entièrement protégée. Cela signifie que les voies sont clôturées. Il ne peut pas y avoir de passages à niveau. Cela signifie des viaducs au-dessus de la route. Cela signifie également que les courbes ne peuvent pas être aussi prononcées […] » Dans une réponse écrite au Comité, Transports Canada a confirmé qu'une analyse des projets internationaux de TGV a été effectuée afin de déterminer une fourchette de coûts d'investissement pour un réseau à grande vitesse entre Toronto et Québec. Ils ont toutefois souligné que cette analyse était « de haut niveau ».

Pour réduire les coûts, M. Freemark a recommandé d'acquérir les terrains le plus tôt possible une fois le tracé confirmé, afin d'éviter des retards coûteux. M. Blackburn a suggéré que le corridor de train à grande fréquence doit être vu « comme un investissement pour les décennies à venir. Il ne faut pas le voir comme un investissement à court terme, mais bien pour les 50, 60 ou 75 prochaines années. Nous n'aurons jamais une deuxième occasion de bien lancer ce projet. » Par ailleurs, M. Imbleau a confirmé la nécessité d'une participation financière importante de la part du gouvernement, tout en ajoutant : « [N]otre travail consiste à garder le montant aussi bas que possible et à nous assurer d'avoir le bon équilibre avec le partenaire privé afin de fournir un service abordable. »

Achalandage

Comme M. Brockmeyer l'a dit au Comité, « en réalité, c'est la satisfaction du client qui compte », c'est ce qui en fera un service concurrentiel par rapport aux autres modes de transport et aux services ferroviaires existants. M. Freemark a décrit l'achalandage des services ferroviaires au Canada comme étant « extrêmement faible par rapport à celui des autres pays du G7 ». Le Canadien moyen, a-t-il dit, effectue un déplacement interurbain en train tous les 10 ans. En revanche, en Allemagne, un citoyen ordinaire effectue 25 déplacements ferroviaires interurbains par année.

Certains témoins se sont dits convaincus qu'il y a déjà une demande pour un meilleur service ferroviaire voyageurs entre Toronto et Québec et qu'avec le service de train à grande fréquence, l'achalandage augmenterait nécessairement[32]. Plus précisément,

32 TRAN, *Témoignages* : Leblanc; D'Angelo; et Péloquin.

M. Imbleau et M. Robitaille ont dit que selon les projections, le service de train à grande fréquence ferait passer le nombre d'usagers actuel d'environ 4 millions (M. Robitaille a indiqué que la pointe prépandémique était de 4,9 millions) à 17 millions. M. Blackburn a suggéré que ce nombre pourrait augmenter davantage avec un service ferroviaire à grande vitesse.

Au sujet des investissements qui ont fait croître l'achalandage, M. Eaton a donné l'exemple des services ferroviaires voyageurs entre la ville de Washington et différentes destinations à l'échelle de la Virginie. Les investissements publics ont permis d'augmenter la fréquence des services, qui est passée d'un aller-retour quotidien en 2009 à huit allers-retours quotidiens. L'achalandage a grimpé de 48 % au cours des 10 dernières années grâce à « une fiabilité accrue, une plus grande commodité et une expérience client améliorée », et une autre initiative dirigée par l'État vise à ajouter cinq allers-retours quotidiens d'ici 2030.

Tout au long de l'étude, les témoignages ont mis en évidence quatre grands facteurs susceptibles d'entraîner une augmentation de l'achalandage des services ferroviaires voyageurs : la fiabilité, la fréquence ou la disponibilité, le coût du billet et, bien sûr, la durée du trajet. M. Brockmeyer estime que ces facteurs sont pour la plupart interreliés, le plus important étant la fiabilité (être à l'heure), suivie de la fréquence, puis de la vitesse pour réduire la durée du trajet : parce qu'« il n'est pas logique d'avoir un système à très grande vitesse avec un seul train par jour ». Il a ajouté : « [L]a vitesse et la fréquence vont de pair. Si vous avez la grande vitesse, la fréquence devrait en fin de compte en découler. »

Fiabilité

Steeve Lavoie, président et chef de la direction, Chambre de commerce et d'industrie de Québec, a parlé de l'importance de la fiabilité en ce qui a trait à l'incertitude : il est difficile de planifier ses déplacements quand on ne connaît pas l'heure d'arrivée d'un train, ce qui n'en fait pas une option de choix. M. Imbleau a également estimé que « la fiabilité est fondamentale », surtout si on veut que les gens délaissent leur voiture pour le train.

Comme M. Péloquin l'a rappelé au Comité, les problèmes de fiabilité actuels de VIA Rail découlent en grande partie du fait que la plupart de ses services ne sont pas exploités sur des voies dédiées. En fait, la ponctualité de VIA Rail sur son propre réseau (restreint) de voies ferrées est supérieure à 90 %, contre 60 % pour le reste de ses services opérant

sur les chemins de fer hôtes[33]. M. Eaton a indiqué qu'Amtrak enregistre une amélioration comparable de la ponctualité sur son réseau de voies réservées.

M. D'Angelo a fait valoir que des voies dédiées au nouveau service de train à grande fréquence amélioreraient la fiabilité et contribueraient donc à attirer des usagers d'autres modes de transport. M. Imbleau et M. Robitaille ont confirmé au Comité que l'intention est d'avoir des voies dédiées pour la « majorité » du service de train à grande fréquence.

Comme l'ont souligné certains témoins, les voies dédiées au transport ferroviaire de passagers permettraient également d'améliorer la fiabilité du transport de marchandises, garantissant ainsi des chaînes d'approvisionnement plus fluides[34]. Toutefois, comme indiqué précédemment, les lignes existantes de VIA Rail continueraient à circuler sur les voies appartenant au CN et au CPKC.

M. Katz-Rosene a fait référence à une législation potentielle visant à donner la priorité au transport ferroviaire de passagers par rapport au transport de marchandises. M. D'Angelo a suggéré que cette idée méritait d'être étudiée et a signalé un incident récent au cours duquel le service de transport en commun de Metrolinx a été affecté par la perte temporaire de connectivité Internet du CN. Comme le CN gère le corridor ferroviaire qui entoure la gare Union à Toronto, Metrolinx n'a pas été en mesure de fournir des services pendant quelques heures, ce qui a eu des répercussions sur les passagers jusqu'à London, en Ontario.

Comme l'a souligné M. Péloquin, la législation fédérale américaine accorde aux trains de passagers d'Amtrak la priorité sur les trains de marchandises. M. Eaton a confirmé cette priorité, tout en précisant qu'il arrive qu'elle « ne soit pas respectée ». Il a ajouté que les conflits d'horaires sont plus facilement résolus en collaboration avec les chemins de fer hôtes, avec lesquels Amtrak a, selon lui, « des relations très solides ».

M. Verster a abondé dans le même sens quant aux relations de Metrolinx avec le CN et le CPKC au Canada, qu'il a qualifiés de « partenaires à part entière », bien qu'il ait confirmé que Metrolinx possède 85 % de son réseau et que ses « services ont un taux de ponctualité de l'ordre de 96 % ou 97 % ».

33 TRAN, *Témoignages* : Rita Toporowski, cheffe de la direction, Prestation de services, VIA Rail Canada inc.

34 TRAN, *Témoignages* : Lamarche; Imbleau; Barrieau; et Brazeau.

Fréquence / Disponibilité

M. Lavoie a déclaré au Comité qu'« en matière de transport, la demande est tributaire de l'offre. Meilleure sera l'offre, plus le corridor sera fréquenté. » De même, Mme Lacoste a indiqué que « les gens qui habitent Drummondville et qui doivent se rendre à Montréal ou à Québec pour le travail privilégient l'automobile, parce que les horaires des trains ne sont pas adaptés à leurs besoins ou qu'ils craignent de devoir attendre trop longtemps et de ne pas arriver au travail à temps ». M. D'Angelo a également parlé des avantages d'avoir de nombreuses options pour ce qui est des horaires et des trajets : « Les gens doivent pouvoir prendre le TGF facilement. »

Coût du billet

Selon M. Katz-Rosene, « [l]e premier déterminant pour le choix du mode de transport interurbain, c'est le coût […] ». Il a dit craindre que la participation d'un partenaire privé n'entraîne une augmentation des tarifs afin de récupérer plus rapidement les coûts du projet, en particulier dans le cas d'un service ferroviaire à grande vitesse, plus coûteux. M. Brockmeyer a fait référence à des exemples européens de systèmes de gestion des billets pour les opérateurs de trains à grande vitesse qui augmentent les prix (de 50 à 100 %) en fonction de la vitesse du train. Selon lui, plus la durée du trajet est courte, plus « le client est disposé à payer ».

Cependant, lorsqu'il s'agit de comparer les coûts, M. Pineau fait remarquer que le coût des déplacements en voiture est souvent sous-estimé, car il faut aussi compter le coût de l'entretien des routes. Il a estimé que, pour un voyage d'affaires de Montréal à Ottawa, un employeur pourrait rembourser les frais d'automobile à un taux de 70 cents le kilomètre, soit un total approximatif de 280 $ pour une distance de 200 km. En comparaison, un billet de train aller-retour ne coûterait que 120 $.

Durée du trajet

Selon plusieurs témoins, malgré l'importance de la fiabilité, de la fréquence et du coût des billets, c'est la vitesse, ou plus précisément les temps de déplacement plus courts, qui demeure le meilleur argument pour attirer les usagers des autres modes de transport[35]. D'après M. Blackburn, 94 % des déplacements actuels dans le corridor Toronto-Québec se font en voiture, contre seulement 2 % en train de passagers. Il a indiqué que le critère de la vitesse serait « essentiel » pour changer les habitudes des

35 TRAN, *Témoignages* : Leblanc; Robitaille; Norma Kozhaya, vice-présidente à la recherche et économiste en chef, Conseil du patronat du Québec; Blackburn; et Lavoie.

voyageurs. M. Freemark était du même avis, déclarant que les données provenant d'autres pays indiquent que le système ferroviaire à grande fréquence pourrait permettre à la fréquentation des trains de passagers d'atteindre entre 30 et 60 % de la part de marché globale. Toutefois, un service à grande vitesse, qui réduirait le temps de trajet entre Toronto et Montréal à moins de trois heures, pourrait faire passer la part de marché à 80 %.

M. Freemark a estimé que selon la formule actuellement proposée pour le train à grande fréquence, la durée du trajet entre Toronto et Montréal serait d'environ quatre heures (« peut-être trois heures et demie, avec un peu de chance »). Convenant qu'il s'agit là d'une amélioration par rapport à la situation actuelle, il a toutefois maintenu que « cela ne convaincrait jamais les gens d'abandonner en masse la voiture et l'avion comme ils l'ont fait dans les corridors où les trains à grande vitesse ont été intégrés ».

Certains témoins ont toutefois indiqué qu'il y a une distinction à faire entre les usagers de la route et les passagers aériens. M. Imbleau a dit qu'attirer ces derniers serait « un avantage secondaire » plus qu'un « objectif principal », le but étant davantage de convaincre les automobilistes d'adopter le train.

M. Katz-Rosene a dit qu'il faut compter environ trois heures et 15 minutes pour un vol Toronto-Montréal, y compris le temps requis pour se rendre à l'aéroport et passer la sécurité. D'après M. Brockmeyer, en Europe, si la durée du trajet est de moins de quatre heures, le service ferroviaire « domine », et si le trajet en train est de moins de trois heures, « il n'y a pas de vols ». M. Freemark a déclaré que les « services ferroviaires à grande vitesse rendraient superflus la plupart des vols entre Toronto, Montréal et Ottawa ».

Pour ce qui est d'attirer les usagers de la route dans le corridor Montréal-Québec, M. Imbleau a indiqué que le plus lent des deux scénarios demandés aux consortiums soumissionnaires se traduirait par un temps de déplacement de 2 heures et 50 minutes d'un centre-ville à l'autre, ce qui, selon lui, est plus rapide qu'en voiture. Le deuxième scénario réduirait la durée du trajet à 2 heures et 15 minutes. Selon M. Leblanc, un trajet de 2 heures et 50 minutes entre Montréal et Québec, « ce n'est nettement pas assez rapide » pour attirer un grand nombre d'usagers.

M. Brockmeyer a déclaré que les services ferroviaires à grande vitesse en Europe sont généralement entre 10 et 40 % plus rapides que les déplacements en voiture; il a toutefois ajouté que le voyage en train a l'avantage supplémentaire de la commodité, en ce sens qu'il permet plus de productivité. Il a également souligné l'importance de tenir compte « de la première et de la dernière portion de trajet » dans le calcul des temps de déplacement (le trajet entre les points de départ et d'arrivée et le premier et le dernier

mode de transport), mais aussi de prévoir des connexions intermodales fiables dans l'ensemble du réseau.

Dans une réponse écrite au Comité, Transports Canada a confirmé qu'il disposait d'une analyse préliminaire montrant que les services à haute fréquence et à grande vitesse enlèveraient des parts de marché aux marchés de l'aviation et de l'automobile, mais qu'il travaillait à une analyse plus détaillée sur ce point.

Vitesse

M. Imbleau a déclaré au Comité que l'« objectif n'est pas de proposer des trains capables de battre des records de vitesse; il s'agit plutôt de permettre à nos usagers de gagner du temps. Nous miserons donc sur des trains dont la vitesse est plus élevée que la moyenne. » Il a toutefois reconnu qu'il y a effectivement lieu de débattre sur ce qui est la meilleure option pour améliorer le service ferroviaire voyageurs entre Toronto et Québec, le train à grande fréquence ou le train à grande vitesse. La question a été longuement débattue tout au long de l'étude.

Une des réserves exprimées était de savoir si le climat dans le corridor proposé est propice à la mise en place d'un train à grande vitesse. M. Péloquin a expliqué que le problème n'est pas tant les froids extrêmes en hiver, mais plutôt les grands écarts de température tout au long de l'année. Il a dit ne connaître aucun exemple de train à grande vitesse qui circule dans une région où la différence de température entre l'hiver et l'été frôle les 70 °C, et où on observe des changements radicaux au cours d'une même saison ou dans une même journée.

M. Freemark a toutefois rejeté ces préoccupations, soulignant qu'il y a des services ferroviaires dans des régions froides « comme Moscou-Saint-Pétersbourg, dans le nord du Japon et dans certaines régions de la Corée du Sud », de même qu'un réseau de trains à grande vitesse en Chine, qui couvre des secteurs « où les conditions météorologiques sont souvent tout aussi dures qu'au Canada ». M. Brockmeyer a également déclaré au Comité que la technologie existe pour permettre aux trains à grande vitesse de circuler dans un climat rigoureux, mais il faudrait probablement dépenser plus pour les caractéristiques de conception supplémentaires requises pour « construire [un] réseau […] un peu plus solide ». Il a ajouté qu'aucun système de transport n'est à toute épreuve, et que des événements météorologiques extrêmes, comme une grosse tempête de neige, perturberaient aussi le transport aérien.

M. Péloquin était d'avis qu'on gagnerait à mettre en place un train à grande fréquence ou un train à grande vitesse, car ils offriraient tous deux davantage de services.

M. Massicotte n'a pas non plus exprimé de préférence, indiquant que, sans avoir l'expertise nécessaire pour se prononcer, sa priorité était d'avoir un point d'arrêt à Trois-Rivières, « afin de favoriser le développement économique de la région ». M. Eaton, quant à lui, a souligné le succès des trains à grande vitesse Acela d'Amtrak et de ses trajets à grande fréquence, en particulier dans le nord-est des États-Unis.

Par ailleurs, M. D'Angelo a fait valoir que le train à grande vitesse serait moins efficace pour relier de nombreuses communautés et maximiser l'achalandage, déclarant que le train à grande fréquence serait mieux adapté pour réaliser un « trajet [qui] soit pratique, fiable et accessible au plus grand nombre ».

D'autres témoins ont cependant fait valoir que le train à grande vitesse est nécessaire pour réduire les temps de déplacement et attirer les usagers des autres modes de transport[36]. M. Freemark, par exemple, a souligné l'importance de détourner l'achalandage des modes plus polluants, comme le transport aérien, vers le service ferroviaire. M. Lavoie a dit soutenir le train à grande fréquence, ajoutant que la vitesse est aussi un facteur important et qu'« il est clair que le tronçon Québec-Montréal doit être à haute vitesse ».

À ce sujet, M. Imbleau a soutenu qu'il y a un « faux débat sur ce qui est fréquent et ce qui est rapide », ajoutant que le service de train à grande fréquence sera « le plus fréquent, le plus rapide, le plus fiable et le plus économique possible », en tenant compte des besoins à long terme des passagers. M. Robitaille a rappelé que les consortiums soumissionnaires sont tenus de présenter deux solutions, dont l'une comprendra des segments à grande vitesse, ce qui « permettra une évaluation rigoureuse des coûts et des avantages de l'intégration de la grande vitesse ferroviaire sur chaque segment du corridor ».

M. Massicotte a dit qu'un tel système hybride « pourrait être le scénario optimal », tandis que M. Barrieau a discuté de la possibilité d'augmenter la vitesse graduellement sur certains tronçons du réseau ferroviaire à grande fréquence. Un facteur important à prendre en compte, comme M. Brockmeyer l'a dit au Comité, est l'incidence de la géographie sur le coût de construction d'un service ferroviaire à grande vitesse, car il faut aménager un terrain plat et rectiligne et il y a des coûts supplémentaires pour les viaducs et les tunnels.

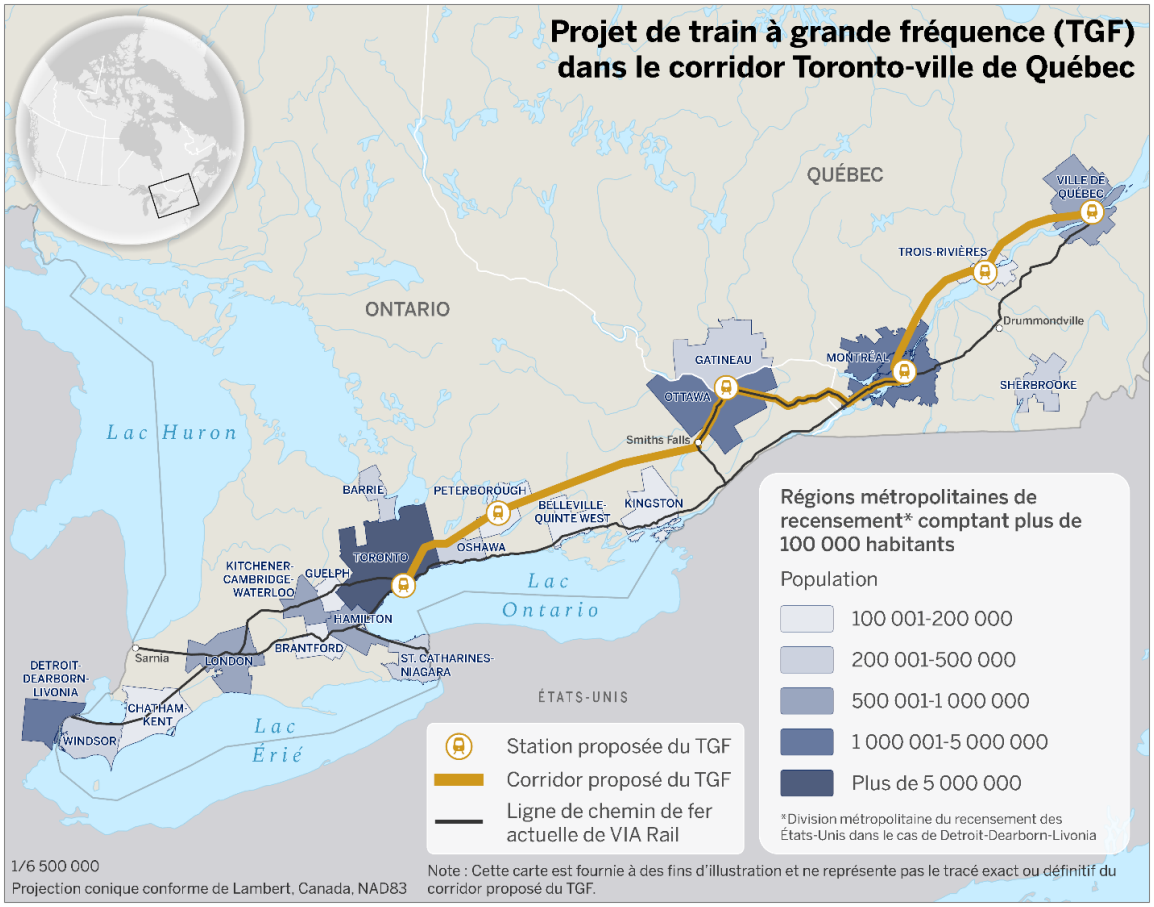
36 TRAN, *Témoignages* : Barrieau; Leblanc; et Blackburn.

Tracé

Plusieurs témoins ont discuté du tracé que le service de train à grande fréquence devrait suivre. M. Imbleau a indiqué au Comité que la lettre de mandat du ministre des Transports précise des points d'arrêt incontournables (Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec[37]). Il a expliqué que tout arrêt supplémentaire serait déterminé en collaboration avec le codéveloppeur privé afin de garantir « le meilleur service possible », tout en gardant au minimum le nombre d'arrêts pour réduire la durée du trajet. Il a ajouté que la détermination du tracé final dépendrait de nombreux facteurs, notamment la distance, le nombre d'arrêts, la densité de la population, la géographie, le partage des voies éventuellement nécessaire, ainsi que les obstacles naturels tels que le mont Royal, à Montréal. Ces facteurs seront mis en balance avec l'offre de service, l'environnement et les coûts.

37 TRAN, *Témoignages* : Robitaille.

Figure 1 — Projet de train à grande fréquence dans le corridor Toronto-ville de Québec



Sources : Carte préparée en 2024, à partir de données provenant de Ressources naturelles Canada (RNCan), *Réseau ferroviaire national - RFN - Série GéoBase*; Uday Rana, « Can high-frequency rail help growing transport woes in Ontario and Quebec? », *Global News*, 9 octobre 2023; Statistique Canada, *Recensement de 2021 - Fichiers des limites*; Statistique Canada, « Tableau 17-10-0135-01 : Estimations de la population, 1er juillet, selon la région métropolitaine de recensement et l'agglomération de recensement, limites de 2016 », base de données, consultée le 28 février 2024; Bureau du recensement des États-Unis, *TIGER/Line Shapefile, 2020, Nation, U.S., Metropolitan Divisions*, 2020; Bureau du recensement des États-Unis, « Annual Resident Population Estimates for Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas and Their Geographic Components for the United States: April 1, 2020 to July 1, 2022 (CBSA-EST2022) », *Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas Population Totals: 2020–2023*; RNCan, *Limites administratives au Canada - Série CanVec - Entités administratives*, 1:5M, 2019; RNCan, *Lacs, rivières et glaciers au Canada - Série CanVec - Entités hydrographiques*, 1:5M, 2019; et RNCan, *Régions boisées, sols saturés et formes du paysage au Canada - Série CanVec - Entités terre*, 1:5M, 2019. Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS Pro, version 3.2.2.

Contient des renseignements visés par la *Licence du gouvernement ouvert — Canada* et la *Licence ouverte de Statistique Canada*.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, M. Brockmeyer était d'avis que la géographie, en particulier le nivellement du terrain, peut influer grandement sur le coût de construction d'une ligne ferroviaire en général, et en particulier d'une ligne qui prévoit l'exploitation de trains à grande vitesse. Il a également indiqué qu'il faut aménager des tunnels ou des viaducs aux intersections des autoroutes et des lignes de train à grande vitesse, vu les problèmes de sécurité que posent les passages à niveau.

Arrêts

Selon M. Robitaille, des études concernant l'emplacement des arrêts le long du tracé sont en cours dans le cadre de la DP, et d'autres seront réalisées après la sélection du codéveloppeur privé. M. Imbleau a quant à lui réitéré que l'intention est de limiter autant que possible le nombre d'arrêts au-delà des six obligatoires. La crainte que l'ajout de trop d'arrêts ne ralentisse le service a aussi été exprimée par M. Blackburn, qui a déclaré que cela « risque de compromettre un des grands objectifs, celui d'améliorer la vitesse et la fréquence ».

M. Freemark a proposé d'exploiter en parallèle un service express et un service régional le long du corridor. Cela semble cadrer avec la position de VIA TGF, selon laquelle les services régionaux actuels de VIA Rail seraient maintenus, même s'ils sont gérés et coordonnés par le codéveloppeur privé[38]. M. Barrieau a suggéré une collaboration avec d'autres ordres de gouvernement pour développer les services de trains de banlieue le long du corridor, au lieu de continuer à exploiter les services existants de VIA Rail dont les trains, craint-il, seraient « à moitié vides ».

M^me^ Lacoste a plaidé en faveur du développement d'une plaque tournante, et de services régionaux élargis, à Drummondville, au Québec, afin de relier la rive sud du Saint-Laurent et la ligne principale du train à grande fréquence. Elle était d'avis que ce serait très bénéfique pour la ville et la région, car cela permettrait d'aller chercher de la main-d'œuvre dans les grands centres urbains. Dans son mémoire, la Ville de Drummondville a également suggéré qu'un tel carrefour, et l'amélioration connexe du service ferroviaire de passagers entre la rive sud et Montréal, pourrait être réalisé « indépendamment des étapes de développement et de réalisation du projet de TGF, et ce, sans plus attendre ».

38 TRAN, *Témoignages* : Imbleau.

Certains témoins ont également suggéré que les lignes du train à grande fréquence pourraient être reliées à un réseau ferroviaire nord-américain de passagers plus vaste, qui pourrait passer par Détroit, New York ou Chicago[39]. En fait, M. Péloquin a confirmé que des discussions étaient en cours entre VIA Rail et Amtrak, et a indiqué que cette dernière a exprimé son intérêt pour l'expansion de ses services au Canada. M. Eaton a également indiqué que des discussions étaient en cours pour améliorer le service transfrontalier grâce à l'expansion du prédédouanement et a confirmé qu'Amtrak serait « ravi » de voir un accroissement du transport ferroviaire transfrontalier de passagers.

Connexions aux centres-villes

Des témoins ont également débattu du meilleur emplacement dans une ville pour un arrêt du train à grande fréquence : au centre-ville ou en périphérie. Par exemple, dans son mémoire, la Ville de Montréal a recommandé qu'un arrêt soit implanté « au centre-ville de Montréal pour dynamiser son économie, renforcer son rayonnement international et stimuler le tourisme ». M. Imbleau a indiqué que de multiples options dans chaque municipalité étaient envisagées et que la décision serait prise en collaboration avec le codéveloppeur privé, afin de « trouver les meilleurs sites qui sont économiques pour avoir un maximum de passagers et favoriser l'intermodalité pour les passagers ».

Plusieurs témoins ont parlé des connexions intermodales, en particulier avec les réseaux de transport urbain et régional[40]. M. Barrieau, à propos d'un arrêt potentiel du train à grande fréquence à Montréal, a recommandé d'éviter le centre-ville et de privilégier des connexions efficaces au transport urbain, comme le Réseau express métropolitain (REM). Il a également cité les gares de banlieue d'Osaka et de Tokyo, au Japon, comme des exemples de réussite qui ont permis d'éviter les gares plus coûteuses au centre-ville.

En effet, M. Robitaille a expliqué que les centres-villes pourraient ne pas être en mesure d'accueillir de nouvelles voies, ce qui nécessiterait l'utilisation des lignes de marchandises existantes, exposant ainsi les réseaux de passagers et de marchandises à des retards potentiels. M. Brockmeyer a également indiqué que la plupart des réseaux ferroviaires européens, à l'exception de l'Espagne, ont des arrêts en périphérie des villes, plutôt qu'au centre-ville, afin de réduire les coûts. Il a toutefois maintenu qu'il était plus important d'assurer la connectivité avec les transports urbains et a recommandé, pour la ligne de train à grande fréquence, de construire « les gares à l'extérieur des petites villes,

39 TRAN, *Témoignages* : Barrieau; Kozhaya; et Freemark.

40 TRAN, *Témoignages* : Blackburn; Freemark; Brazeau; et Péloquin.

dans la mesure du possible, et [de les relier] aux centres-villes les plus importants — Toronto, Ottawa, Montréal et Québec ».

M. Leblanc a précisé que les déplacements « d'un centre-ville à l'autre » ne demandent pas nécessairement un arrêt de train à grande fréquence dans le centre-ville, mais plutôt une connexion facile et rapide vers le centre-ville à partir de l'arrêt de train à grande fréquence. Il a souligné, comme M. Brockmeyer, que ce transport supplémentaire doit être pris en compte dans le calcul global de la durée du trajet du train à grande fréquence de ville en ville. M. Freemark a reconnu l'importance de rapprocher le plus possible les arrêts de train à grande fréquence des agglomérations et a ajouté qu'il revient aux villes de « réduire la distance soit en améliorant le transport urbain, soit en mettant le terminus à un endroit très central ». Selon lui, il faut garder à l'esprit que si cet objectif clé n'est pas atteint, les passagers devraient parcourir de longues distances pour se rendre aux gares ferroviaires, « comme c'est le cas pour les aéroports, ce qui affaiblira la position en faveur de l'investissement dans le service ferroviaire. Les gares ferroviaires doivent être situées à des endroits centraux desservis par le transport urbain. »

M. Verster a déclaré au Comité que Metrolinx travaille avec VIA TGF depuis plusieurs années pour s'assurer que les améliorations qu'il apporte à son infrastructure seront compatibles avec les besoins futurs du nouveau service. Les modifications prévues à la gare Union de Toronto, par exemple, permettront d'accroître la capacité de la gare de 36 trains par heure à 80 trains par heure. M. Barrieau a parlé des banlieues de Los Angeles comme d'un « excellent exemple d'intégration des services », où le système permet « à un détenteur d'un abonnement mensuel de sauter dans le train Amtrak ou dans le Metrolink de Los Angeles entre les mêmes stations. Cela permet aux gens d'essayer Amtrak et de l'utiliser de temps à autre. » Il a ajouté qu'une telle intégration augmente l'achalandage, ce qui réduit le coût pour les passagers.

Outre les liaisons de transport en commun, M. Blackburn a dit qu'il faut voir le réseau de train à grande fréquence « de façon globale, en complémentarité avec les autres modes de transport auxquels nous avons accès au Canada, comme le transport aérien, le transport routier, bien sûr, et même le transport maritime ». Interrogé à ce sujet, M. Freemark a convenu que tous les modes de transport, y compris les transports en commun, les trains, les navires et les aéroports, devraient être à proximité les uns des autres.

M. Barrieau a spécifiquement parlé de l'importance des connexions avec les aéroports, déclarant que « les deux principaux facteurs de la fréquentation des gares [sont] les aéroports et les centres-villes ». Il a également souligné la nécessité de collaborer avec

les autorités municipales pour mettre en place un système efficace de transport ferroviaire de passagers. Dans son mémoire, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (AAGT) a recommandé au bureau de projet du train à grande fréquence de travailler étroitement avec l'AAGT « à la planification et à la conception d'une connexion entre le train à grande fréquence et l'aéroport Pearson de Toronto, de manière à créer une deuxième plaque tournante du transport dans la région élargie du Golden Horseshoe ». Elle a également recommandé de « relier des modes de transport aérien et ferroviaire fédéraux qui revêtent une importance nationale » et d'en faire une priorité absolue pour le train à grande fréquence au cours de sa phase de codéveloppement, en précisant que « [l]es grands aéroports internationaux ont connu des succès commerciaux en reliant les modes de transport ferroviaire et aérien, ce qui permet de créer une expérience harmonieuse pour les passagers ». La Ville de Montréal, dans son mémoire, a également recommandé d'envisager un arrêt à proximité de l'aéroport international Montréal-Trudeau, avec une connexion au REM.

Windsor (Phase 2 du train à grande fréquence)

Certains témoins ont également évoqué un prolongement potentiel du service de train à grande fréquence de Toronto à Windsor, offrant un service de train à grande fréquence complet sur l'ensemble du corridor Windsor-Québec. M. D'Angelo a évoqué la nécessité d'un mode de transport sûr dans la partie sud-ouest du corridor, en particulier en cas d'intempéries, ajoutant que « [d]e nombreuses personnes préfèrent conduire de Windsor à l'aéroport de Detroit pour prendre un vol à destination de Montréal. Ce sont des choses qui n'ont aucun sens. »

Dans son mémoire, l'AAGT a également recommandé de « [p]oursuivre les études sur les améliorations à apporter au réseau ferroviaire dans le sud-ouest de l'Ontario en portant une attention particulière à l'aéroport Pearson de Toronto pour la future expansion du réseau ferroviaire ». Selon M. Freemark, « même si London, Windsor, et d'autres villes ne sont pas d'énormes régions métropolitaines, la taille de Toronto, qui est une grande région métropolitaine et un énorme centre démographique, pourrait justifier l'investissement dans un service ferroviaire considérablement amélioré entre Toronto et Windsor », en particulier si le service a une connexion internationale à partir de Detroit. M. Eaton a quant à lui précisé qu'Amtrak veut établir un service reliant Windsor et Detroit, que le corridor de train à grande fréquence soit prolongé ou non.

M. Johnson a indiqué que Transports Canada se penche sur une « phase 2 » du train à grande fréquence dans le sud-ouest de l'Ontario. Il a fait valoir que, contrairement au reste du corridor, les problèmes de service entre Toronto et Windsor pouvaient être facilement et immédiatement résolus en augmentant la fréquence et la vitesse des

trains de VIA Rail à destination de Windsor et de Sarnia. Il a toutefois mis un bémol, c'est-à-dire que la séparation de VIA Rail et de VIA TGF a fait que « VIA Rail est en quelque sorte en mode léthargique en ce moment [et] ne sait pas ce qu'elle est censée faire au cours des dix prochaines années pour relever les défis actuels, alors qu'elle pourrait s'occuper de tout cela en même temps, parce que ces activités sont synergiques. Elles s'alimentent les unes les autres. »

M. Imbleau a également fait référence à ces études en cours par Transports Canada, mais il a été clair que le mandat de VIA TGF porte précisément sur le corridor Toronto-Québec.

Mode de propulsion

Selon M. Robitaille, « [e]n tant que service électrifié, [le train à grande fréquence] permettra de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre […] ». M. Imbleau a également indiqué que « [l]'intention est d'utiliser des trains entièrement électriques », bien que certains tronçons pourraient nécessiter d'autres technologies, comme les trains biodiesel ou diesel-électrique, « par exemple dans les collectivités à circulation beaucoup plus dense ». Il a ajouté que la décision concernant l'électrification serait prise en collaboration avec le codéveloppeur privé, et que l'efficacité des batteries disponibles serait un facteur important, en particulier dans les tronçons où il n'est pas possible d'avoir une ligne à suspension caténaire.

En ce qui concerne les technologies alternatives, M. Leblanc a parlé de projets ferroviaires à l'hydrogène développés à l'étranger et a proposé qu'on pourrait faire de même ici pour le transport ferroviaire de passagers. M. Imbleau a de nouveau confirmé que toutes les options seraient envisagées, bien qu'il ait indiqué que l'énergie verte au Québec et en Ontario rend l'électrification particulièrement attrayante pour la ligne de train à grande fréquence. Il a également souligné que l'un des principaux projets mondiaux de train à hydrogène a été abandonné en Allemagne, car il a été déterminé qu'« il était plus efficace et moins dispendieux d'exploiter un système entièrement électrique ». M. Johnson a fait la distinction entre les services plus courts tels que ceux proposés en Alberta, pour lesquels l'hydrogène peut être économique, et les services à grande fréquence ou à grande vitesse. Pour ces derniers, il a conclu qu'un système entièrement électrique était le choix le plus efficace.

PROJETS EN ALBERTA

Si les témoignages recueillis tout au long de l'étude étaient axés sur le projet de train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Québec , certains témoins ont également fait

mention de projets ferroviaires proposés en Alberta. M. Barrieau, par exemple, a dit soutenir le projet de liaison Calgary-Edmonton. M. Freemark a également soutenu un tel projet vu la densité de la population dans les deux zones métropolitaines et la « distance raisonnable » qui les sépare (pas plus de deux heures, selon lui). Il a ajouté que la création d'une liaison ferroviaire pour passagers pourrait changer « complètement » la part de marché, et que l'absence d'obstacles géographiques se traduirait probablement par un coût de construction au kilomètre inférieur à celui de la ligne de train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Québec.

M. D'Angelo a lui aussi montré de l'intérêt pour ces projets ferroviaires potentiels en Alberta, tandis que M. Péloquin a déclaré au Comité qu'ils « seront très avantageux, sur les plans économique et social, pour un plus grand pan de la population ».

ANNEXE A :
LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la page Web du Comité sur cette étude.

Organismes et individus	Date	Réunion
Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières	2023/09/20	77
Patrick Massicotte, président		
Transport Action Canada	2023/09/20	77
Terence Johnson, président		
VIA HFR – VIA TGF Inc.	2023/09/20	77
Graeme Hampshire, directeur de projet		
Martin Imbleau, chef de la direction		
Marc-Olivier Ranger, secrétaire de la corporation		
Association canadienne du transport urbain	2023/11/06	87
Marco D'Angelo, président-directeur général		
Chambre de commerce du Montréal métropolitain	2023/11/06	87
Michel Leblanc, président et chef de la direction		
Unifor	2023/11/06	87
Graham Cox, représentant national		
Jennifer Murray, directrice, Région de l'Atlantique		
VIA Rail Canada Inc.	2023/11/06	87
Mario Péloquin, président et chef de la direction		
Rita Toporowski, cheffe de la direction, Prestation de services		
Ville de Trois-Rivières	2023/11/06	87
Jean Lamarche, maire		

Organismes et individus	Date	Réunion
Ministère des Transports	2023/11/08	88
François Camiré, directeur général, Technique, ingénierie et évaluation d'impact, Train à grande fréquence		
Chantale Côté, directrice générale, Politiques et gouvernance, Train à grande fréquence		
Luis Miguel Izquierdo Martin, directeur général intérimaire, Commerce et approvisionnement, Train à grande fréquence		
Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence		
À titre personnel	2024/02/08	99
Yonah Freemark, responsable, Domaine de pratique en logement, utilisation des terres et transport équitables, Urban Institute		
Ryan Katz-Rosene, professeur agrégé, École d'études politiques, Université d'Ottawa		
Conseil du patronat du Québec	2024/02/08	99
Karl Blackburn, président et chef de la direction		
Norma Kozhaya, vice-présidente à la recherche et économiste en chef		
À titre personnel	2024/02/13	100
Pierre Barrieau, chargé de cours, Faculté de l'aménagement, École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal		
Chambre de commerce et d'industrie de Québec	2024/02/13	100
Steeve Lavoie, président et chef de la direction		
civity Management Consultants GmbH & Co. KG	2024/02/13	100
Friedemann Brockmeyer, directeur		
Fédération internationale des ouvriers du transport	2024/02/13	100
Bruno Dobrusin, gestionnaire, Département des transports urbains		
Joel Kennedy, directeur national des chemins de fer, Unifor		

Organismes et individus	Date	Réunion
À titre personnel	2024/02/29	104
Pierre-Olivier Pineau, professeur Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal		
Amtrak	2024/02/29	104
Robert Eaton, directeur principal, Relations gouvernementales		
Association des chemins de fer du Canada	2024/02/29	104
Marc Brazeau, président-directeur général		
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	2024/02/29	104
Eric Harvey, avocat général adjoint, Politiques et affaires législatives		
Hoang Tran, directeur principal, Affaires réglementaires, sécurité réseau et services aux voyageurs		
Metrolinx	2024/02/29	104
Phil Verster, président et chef de la direction		
Ville de Drummondville	2024/02/29	104
Stéphanie Lacoste, mairesse		
Thomas Roux, directeur, Cabinet de la mairie		

ANNEXE B :
LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la page Web du Comité sur cette étude.

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

Fédération internationale des ouvriers du transport

Ville de Drummondville

Ville de Montréal

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions nos 77, 87, 88, 99, 100, 104, 116, 117, 119 et 123) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Peter Schiefke

Les conservateurs demandent une plus grande transparence et une meilleure reddition de comptes par rapport à VIA TGF

Les députés conservateurs membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités remercient le Comité, son personnel, les analystes et les nombreux témoins qui nous ont fourni de précieux renseignements sur le projet de train à grande fréquence (TGF) qui reliera Toronto et la ville de Québec, en passant par Peterborough, Ottawa, Montréal et Trois-Rivières.

Bien que la motion initiale ayant donné lieu à l'étude mentionne explicitement les projets de train à grande vitesse proposés en Alberta, les conservateurs sont déçus qu'il ait été très peu question de ces projets durant l'étude. Nous recommandons fortement que le Comité tienne des séances futures sur les nouveaux projets de trains de passagers touchant les régions à l'extérieur du corridor Québec-Toronto.

Les conservateurs sont déterminés à améliorer le réseau ferroviaire du Canada en vue de le rendre plus fiable, plus efficace et plus rentable. Nous croyons que les gouvernements doivent soutenir l'ensemble du réseau de transport, y compris les réseaux ferroviaires, aériens, maritimes et routiers, pour assurer la circulation efficiente des personnes et des biens.

Nous avons été heureux de constater que nos propositions visant à accroître la transparence relativement au projet et aux coûts pour les contribuables figurent dans la version définitive du rapport. Cependant, nous demeurons préoccupés par l'absence de détails sur le projet, y compris en ce qui concerne les coûts.

En 2021, l'ancien ministre des Transports Omar Alghabra a estimé que la facture du projet s'élèverait à 12 milliards de dollars. Depuis, le gouvernement libéral–néo-démocrate refuse de fournir une mise à jour de l'estimation des coûts; toutefois, selon certains analystes, la somme sera « astronomique ».Sous le gouvernement libéral–néo-démocrate, la population canadienne a été obligée de payer d'énormes dépassements de coûts pour de grands projets d'infrastructure entrepris par le gouvernement, par exemple l'oléoduc Trans Mountain. La construction de l'oléoduc devait coûter 7,3 milliards de dollars, mais elle est revenue plutôt à 34 milliards de dollars, soit près de cinq fois plus que le coût prévu.

À l'heure actuelle, le coût réel du projet demeure inconnu, les consultations essentielles avec les gouvernements municipaux et autochtones n'ont pas eu lieu, et les décisions concernant l'itinéraire n'ont pas encore été prises ou présentées à la population canadienne. Puisque le projet de VIA TGF est toujours en cours d'élaboration, il est impossible aujourd'hui de déterminer quelles seront les forces, les faiblesses, les possibilités et les menaces liées à la forme définitive que prendra le projet.

Les conservateurs continueront à exiger des éclaircissements sur le projet de VIA TGF, qui coûtera des dizaines, voire des centaines de milliards de dollars. Il faudra peut-être attendre des années avant que la construction commence, et plus longtemps encore avant que le projet

aboutisse. Le gouvernement doit demeurer vigilant; il doit protéger les contribuables à ce stade critique de l'élaboration du projet.