



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 021 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 28 mai 2009

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le jeudi 28 mai 2009

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci, et bonjour à tous.

Bienvenue à la séance n° 21 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le sujet de l'ordre du jour est l'étude sur le train à grande vitesse au Canada.

Aujourd'hui, nous accueillons M. David Jeanes, président de Transport 2000 Canada, M. Joseph Galimberti et M. Mike McNaney, représentants du Conseil national des lignes aériennes du Canada, et M. Sylvain Langis, président de l'Association canadienne de l'autobus.

Est-ce que je prononce votre nom correctement?

M. Sylvain Langis (président, Association canadienne de l'autobus): Vous pouvez le prononcer ainsi, monsieur le président.

Le président: D'accord, merci.

Nous accueillons également M. Stuart Kendrick.

Bienvenue.

Nous commencerons par M. Jeanes et nous poursuivrons ensuite le tour de table, si cela vous convient.

Je vous prie de débiter.

M. David Jeanes (président, Transport 2000 Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'appelle David Jeanes. Je suis le président de Transport 2000. J'ai présenté un mémoire.

[Français]

Je m'excuse de la mauvaise qualité de la version française. C'est complet, mais ce n'est pas exact.

[Traduction]

Je vais d'abord résumer ce qu'est Transport 2000. Ensuite, je parlerai de l'intérêt renouvelé pour le train à grande vitesse au Canada, de quelques comparaisons avec d'autres pays, des approches progressives appliquées ailleurs, des occasions manquées au Canada, du lien entre le train à grande vitesse et les réseaux ferroviaires et de transport en commun urbain existants ainsi que du lien entre le train à grande vitesse et les lignes aériennes et les aéroports. S'il me reste du temps, ce dont je doute, je présenterai d'autres aspects inclus à la fin du mémoire.

Avant tout, Transport 2000 Canada est un organisme bénévole de recherche et de défense des intérêts à l'échelle nationale qui existe depuis 1976. Il a été fondé dans le cadre des consultations publiques du gouvernement fédéral pour la refonte du service ferroviaire voyageurs transcontinental au Canada. Depuis 1976, nous avons élargi notre mandat de manière à couvrir tous les modes de transport

en commun, particulièrement le transport en commun urbain, ainsi que les enjeux liés à la sécurité des passagers et aux consommateurs dans le domaine du transport aérien.

Nous sommes un organisme de bienfaisance enregistré sans but lucratif et constitué en vertu d'une loi fédérale. Nous avons un conseil d'administration national dont les membres proviennent de nos bureaux régionaux.

Nous avons publié des recherches, en plus de participer à de nombreuses conférences et études sur le transport passagers sur rail. Vous en avez pris connaissance en grande partie en consultant la montagne de documents que vous avez reçus dans le cadre de vos délibérations. De plus, nous avons déposé des mémoires dans le cadre de la majorité des consultations au cours des 30 dernières années environ. Nous entretenons de bonnes relations professionnelles avec un grand nombre des organisations et des témoins que vous avez entendus jusqu'à maintenant au cours de cette étude.

Il y a indéniablement un intérêt renouvelé pour le train à grande vitesse. Les gens sont d'avis que le temps est enfin venu. Nous avons traversé une période d'inactivité. Il n'y a eu aucun progrès véritable depuis 1995. Mais il est grand temps d'emboîter le pas aux autres pays développés et d'exploiter le train à grande vitesse de manière à atteindre nos objectifs régionaux et nationaux.

Tandis qu'au cours des années 1970, nous étions à l'avant-garde grâce à un énorme potentiel et à des technologies avancées, voilà que nous accusons désormais tellement de retard que nos trains passagers atteignent, au mieux, la moitié de la norme de vitesse mondiale. De plus, notre industrie rate des occasions. Nous ratons des occasions de profiter des avantages environnementaux et économiques liés à l'augmentation du taux d'utilisation du service ferroviaire voyageurs à un niveau comparable à celui d'autres pays industrialisés.

Nous entretenons une dépendance excessive aux moyens de transport utilisant des combustibles fossiles, comme l'automobile, le camion et l'avion, contrairement à d'autres pays qui ont investi massivement dans l'électricité et les énergies renouvelables pour le transport par l'intermédiaire de leurs réseaux ferroviaires.

Beaucoup de gens disent qu'on ne peut pas imiter d'autres pays. Quand on compare le Canada à d'autres pays, on dit souvent qu'au Canada, les distances sont trop grandes et la densité de la population trop faible pour le train à grande vitesse. Je pense que cette affirmation est fautive, et plusieurs exemples pertinents le démontrent.

Au Japon, la première ligne ferroviaire du train à grande vitesse Shinkansen, construite en 1964, faisait 552 km, ce qui correspond à la distance entre Toronto et Montréal. En 1975, la ligne s'étendait vers l'ouest, de Tokyo à Akita, sur une distance de 1 175 km, soit 5 km de plus que la ligne de train Québec-Windsor. On vous a dit que le train à grande vitesse était à l'étude principalement pour des distances de 500 m, ou 800 km, mais ce n'est absolument pas le cas ailleurs dans le monde. Le train à grande vitesse a fait ses preuves sur des distances bien plus grandes.

On s'imagine aussi que le train à grande vitesse ne dessert que les grandes métropoles, ce qui est tout aussi faux. Au Japon, le train Shinkansen qui relie Tokyo à Osaka sur une distance de 552 km fait deux arrêts principaux: Kyoto et Nagoya. Cependant, des trains secondaires empruntent la même voie double pour desservir 12 municipalités supplémentaires, séparées en moyenne par seulement 48 km. Il est donc possible de construire des infrastructures pour le train à grande vitesse afin de relier des grandes villes très rapidement, mais il est aussi possible de prévoir le réseau de manière à rendre des arrêts intermédiaires possibles. Le Japon l'a fait, comme d'autres pays aussi.

De plus, au Japon et en France, les réseaux ne sont pas contraints par les nouvelles infrastructures pour le train à grande vitesse. En fait, les trains peuvent bifurquer sur le réseau ferroviaire classique afin de desservir d'autres municipalités. Yamagata et Akita au Japon en sont deux exemples. Les lignes de trains à grande vitesse, bien que réservées aux trains passagers, peuvent aussi accueillir des trains de différentes vitesses. Au Japon, par exemple, on a été en mesure de faire rouler des trains dotés de technologies permettant d'atteindre 210 km/h et 300 km/h sur la même ligne pendant une période de transition vers les trains à grande vitesse.

De la même manière, même les trains de banlieue peuvent rouler sur les infrastructures des trains à grande vitesse. Au nord de Tokyo, les trains à deux étages MAX sont des trains de banlieue semblables à ceux de GO Transit, à l'exception qu'ils roulent à une vitesse de 240 km/h ou plus.

De façon similaire, en Grande-Bretagne, on utilise des trains de banlieue japonais sur la nouvelle ligne de train à grande vitesse High Speed 1 qui assure le transport en commun à partir de la gare de Saint-Pancras vers les lignes de train classiques dans la banlieue de Kent.

Ainsi, quand on regarde ce qui se passe dans le reste du monde, on constate qu'il existe une très grande variété d'applications.

En ce qui a trait aux approches progressives, la plupart des pays n'ont pas commencé par la mise en place d'un système complet. Ils ont d'abord construit les parties essentielles. Comme je le mentionnais précédemment, le Japon a commencé par une ligne de 552 km. La France a commencé par une ligne de 427 km seulement, ce qui correspond environ à la distance entre Ottawa et Toronto. Mais en réalité, les TGV sur cette première ligne parcouraient 4 000 km, en desservant beaucoup d'autres villes. C'est que les trains étaient conçus pour réaliser un gain de temps de deux heures grâce au segment à grande vitesse à la sortie de Paris, pour ensuite rejoindre les réseaux de nombreuses autres villes. Ça a été le cas tout au long de l'expansion du service de train à grande vitesse.

La Suède, quant à elle, est parvenue à implanter un train à grande vitesse sur une ligne existante sur une distance à peu près équivalente à celle entre Ottawa et Toronto. On a même tenté de vendre ce train au Canada. Le train X2000 a été transporté au Canada pour effectuer un voyage de démonstration ici à Ottawa. Nous ne l'avons pas acheté parce qu'il n'était pas à la hauteur des

normes canadiennes. Pourtant, aujourd'hui en Suède, 17 trains à grande vitesse font quotidiennement la liaison entre Göteborg et Stockholm. Cette technologie a été vendue à la Chine, où elle est devenue l'élément fondateur du réseau de trains à grande vitesse chinois, actuellement premier du monde.

● (1540)

Nous avons raté de nombreuses occasions dans le domaine des technologies. Dans les années 1960, au Conseil national de recherches du Canada, nous possédions des technologies ainsi que des capacités de production et de recherche parmi les meilleures. Nous détenions des records de vitesse qui nous auraient permis d'atteindre les premiers rangs de l'industrie du train à grande vitesse. En fait, nous avons inventé le premier train à pendulation active réellement efficace, le LRC. Cette technologie est désormais largement répandue dans d'autres pays pour les trains à grande vitesse roulant sur des rails classiques, et nous étions les premiers à l'avoir. Toutefois, nous n'avons pas modernisé notre propre réseau ferroviaire et nous n'avons pas exploité nos avancées. En conséquence, lorsque nous achèterons des trains à grande vitesse, nous serons contraints d'acheter des technologies étrangères, même si nous les achetons auprès d'une entreprise canadienne.

Mme Borges, de Transports Canada, vous a déjà renseigné sur l'importance de l'intégration aux réseaux ferroviaires en place. Je ne m'étendrai pas sur ce sujet, mais il faut que les réseaux ferroviaires et de transport en commun urbain fonctionnent adéquatement avec le train à grande vitesse. Il en va de même pour les aéroports, parce que nous considérons le train à grande vitesse comme un moyen de modifier la répartition du trafic pour que la portion du trafic aérien à courte distance soit cédée au train, tandis que le train permet aussi d'acheminer efficacement davantage de personnes à l'aéroport en vue de voyages de longue distance. C'est une relation symbiotique.

En Europe, ça fonctionne. Air France songe à faire concurrence à Eurostar en exploitant des lignes ferroviaires vers la Grande-Bretagne. Les lignes aériennes offrent des billets de train pour des liaisons comme Paris-Genève ou Paris-Bruxelles, parce que le train constitue un moyen plus efficace que l'avion pour ces parcours.

Il est maintenant temps d'aller de l'avant et de mettre à jour les études de 1995. Il s'agit de la meilleure occasion de progresser vers des investissements stratégiques qui ne peuvent se produire qu'avec la participation du gouvernement. Dans le reste du monde, on a montré l'importance de procéder ainsi. Selon la couverture du numéro du *International Railway Journal* de ce mois, la France est en train de se sortir de la récession grâce au train à grande vitesse, et nous devrions en faire tout autant.

Merci.

Le président: Veuillez poursuivre. Lorsque nous approcherons de la dernière minute, je vous ferai signe qu'il vous reste une minute.

[Français]

M. Joseph Galimberti (représentant, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Bonjour, mesdames et messieurs les députés. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au comité au sujet d'une question aussi importante.

Je représente aujourd'hui le Conseil national des lignes aériennes du Canada, mais comme je travaille également pour un des membres de cet organisme, c'est-à-dire Air Canada, certains de mes commentaires porteront sur cette expérience en particulier.

• (1545)

[Traduction]

D'emblée, j'aimerais féliciter le comité d'avoir pris l'initiative de mener cette étude. Il ne fait aucun doute que l'infrastructure des transports du Canada peut et doit être perçue comme un puissant outil de développement économique. À ce titre, il n'est pas inapproprié d'envisager dans une certaine mesure l'utilisation de fonds publics pour bâtir ou soutenir cette infrastructure. D'entrée de jeu, je souhaite dire que je ne suis pas ici pour condamner le train à grande vitesse ni pour m'opposer gratuitement à toute idée.

[Français]

Toutefois, puisqu'un mode de transport bien développé et financé par des fonds publics ne constitue pas à lui seul une industrie de transport viable, nous pensons qu'il est nécessaire de rechercher un équilibre entre les modes de transport. En outre, nous croyons que les employés et les passagers de l'aviation commerciale doivent aussi être pris en compte.

[Traduction]

Voici quelques faits. En 2008, Air Canada a, à elle seule, payé plus de 130 millions de dollars à NAV CANADA pour ses services. Sans compter Jazz, nous avons payé plus de 320 millions de dollars en redevances d'atterrissage. Toujours sans compter Jazz, nous avons payé 185 millions de dollars supplémentaires en redevances d'aéroports, en plus de recueillir directement auprès de nos passagers plus de 134 millions de dollars afin de payer le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Nous devons également tenir compte du montant de plus de 300 millions de dollars recueilli par le gouvernement du Canada en loyer des aéroports, sans qu'aucun investissement ne soit fait dans le système des transports, ainsi que des frais d'améliorations aéroportuaires payés par les passagers aux installations canadiennes, qui varient de 7 \$ à 40 \$, avec une moyenne située entre 15 \$ et 25 \$, selon l'aéroport.

Comme vous pouvez le constater, la politique sur l'aviation est fondée entièrement sur le principe de l'utilisateur-payeur, à tel point que le Forum économique mondial classe le Canada au 122^e rang sur 130 pays pour sa capacité concurrentielle dans le domaine des redevances et des frais liés à l'aviation, ce qui est décevant. C'est pourquoi, en tant que membres de l'industrie de l'aviation prisonniers du principe de l'utilisateur-payeur, nous nous inquiétons, avec raison je crois, lorsqu'il est question du besoin d'allouer des milliards de dollars en fonds publics pour garantir aux exploitants de trains à grande vitesse des bénéfices raisonnables, alors que nous nous retrouverions en concurrence directe avec ces exploitants dans plusieurs marchés clés.

En clair, nous ne pouvons rivaliser avec une organisation subventionnée par l'État, et aucune entreprise privée ne devrait avoir à le faire. Si une telle situation venait à se produire, des parties essentielles de notre réseau seraient vraisemblablement compromises.

[Français]

Les transporteurs membres du Conseil national des lignes aériennes du Canada emploient actuellement plus de 43 900 personnes et ont transporté plus de 58 millions de passagers l'an dernier, ce qui a généré des retombées économiques directes et indirectes de plusieurs milliards de dollars au Canada.

[Traduction]

Nous serions ravis de participer à une discussion sur la façon dont nous pouvons faire prospérer notre industrie, embaucher plus de Canadiens et augmenter le nombre de visiteurs au Canada en

réduisant les désavantages concurrentiels auxquels nous faisons actuellement face parce que nous devons imposer la totalité des coûts de l'infrastructure de l'aviation directement à nos passagers. De plus, nous serions profondément troublés si les fonds publics servaient à créer un écart entre les modes de transport aérien et ferroviaire, ce qui menacerait la santé de nos entreprises et les emplois de notre personnel.

Je cède la parole à mon collègue de WestJet.

M. Mike McNaney (représentant, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Mike McNaney et je suis le v.-p. des affaires réglementaires à WestJet. Je me présente aujourd'hui devant vous comme représentant du CNLA. Nous avons pensé qu'il pourrait être utile que deux de nos membres soient présents puisqu'il s'agit d'une discussion pancanadienne. C'est effectivement une journée spéciale pour l'aviation canadienne, puisque WestJet est d'accord avec tout ce qu'Air Canada vient de dire, ce qui ne s'est jamais produit auparavant.

Je serai très bref. Comme Joe l'a dit, nous ne sommes pas ici pour condamner le train à grande vitesse ou pour nous y opposer, mais nous sommes préoccupés par le contexte de la politique gouvernementale dans lequel il évoluerait.

Comme Joe l'a fait remarquer, l'industrie de l'aviation au Canada fonctionne apparemment entièrement selon le principe de l'utilisateur-payeur. En 2008, WestJet a versé 56 millions de dollars en taxes pour la sécurité, 128 millions en frais de navigation, 155 millions en frais d'améliorations aéroportuaires et 183 millions en frais d'utilisation des installations et de redevances d'atterrissage. Nous avons eu la chance l'an dernier d'être l'un des seuls transporteurs en Amérique du Nord à réaliser des profits. Si l'on déduit les coûts d'exploitation ainsi que les frais et les charges de toutes sortes, notre profit représente environ 13 \$ par passager. Nous sommes plutôt fiers de ce profit même si, comme vous pouvez le constater, il n'est pas très imposant. C'est la nature de l'industrie et des activités qui en décide ainsi.

Nous ne suggérons pas que les frais et les charges que nous payons soient complètement éliminés. L'utilisateur doit payer. Toutefois, avec les années, ce principe d'utilisateur-payeur a pris des proportions démesurées au Canada, et les frais et charges ne cessent d'augmenter. Comme l'a fait remarquer Joe, c'est en ayant cette réalité en tête que, quand nous entendons parler des milliards de dollars de fonds publics qui seront consacrés au train à grande vitesse, et nous comprenons qu'aucune décision n'a été prise quant aux pourcentages de financement qui proviendront du privé et du public... Quoi qu'il en soit, quand nous en entendons parler, nous ressentons une certaine jalousie, si je peux m'exprimer ainsi, quant au fait qu'au nom de la compétitivité et de l'investissement public dans les infrastructures, un autre moyen de transport évoluera dans un environnement très différent du nôtre.

En conclusion, monsieur le président, ce n'est pas la présence de concurrents qui nous préoccupe, mais plutôt l'environnement, sur le plan des politiques et des coûts, dans lequel ces concurrents vont se mesurer aux transporteurs aériens.

Merci.

• (1550)

M. Sylvain Langis: Monsieur le président, à mes côtés aujourd'hui se trouve M. Stuart Kendrick de Greyhound Canada, dont il est le vice-président directeur. Il est également le trésorier de l'Association canadienne de l'autobus.

Je suis le président de l'Association canadienne de l'autobus et le président du Groupe Orléans Express, établi à Montréal, qui offre un service de transport interurbain par autocar dans les provinces de l'est du Canada.

Au nom de l'Association canadienne de l'autobus, je veux d'abord vous remercier de m'avoir donné l'occasion de me présenter devant votre comité aujourd'hui pour vous communiquer notre opinion sur le train à grande vitesse et sur la question de savoir si, et comment, un tel système de transport devrait être mis en place au Canada.

D'abord, il me semble pertinent de vous expliquer rapidement qui nous sommes. Nous représentons les principales sociétés de transport interurbain par autocar du Canada, et nos membres assurent plus de 75 % de tous les déplacements en autocar de passagers au Canada, ce qui représente environ 10 millions de déplacements de passagers par année. Nous sommes un organisme de défense des intérêts, en ce sens que notre raison d'être est de parler et d'agir pour le compte de nos membres relativement à toutes les questions de politiques publiques qui ont des répercussions sur nous et sur nos clients, à savoir les voyageurs.

[Français]

Aujourd'hui, l'industrie du transport interurbain par autocar aimerait vous livrer deux messages importants.

Premièrement, toute affectation future de deniers publics pour financer un réseau de train rapide doit être équitable et ne doit pas servir à créer des règles de jeu encore plus inéquitables pour les divers modes de transport de passagers. Plus précisément, un écart tarifaire cohérent doit exister entre les déplacements en TGV subventionnés et les déplacements en autocar non subventionnés. Le gouvernement ne doit pas octroyer des milliards de dollars des contribuables canadiens afin de réduire de moitié le temps de déplacement par train entre certaines villes et, par la suite, permettre à l'exploitant ferroviaire d'exiger des tarifs voyageurs au même niveau que ceux demandés par les autocaristes de services réguliers non subventionnés assurant les liaisons entre les mêmes points d'origine et de destination. Autrement dit, l'établissement de l'ensemble des tarifs voyageurs du réseau de train rapide doit tenir compte du recouvrement raisonnable des coûts.

[Traduction]

L'impératif qui motive cette discussion est la nécessité d'avoir un système de transport complet qui réponde aux besoins de tous les types de voyageurs. Cela signifie que l'environnement de politiques publiques que le Parlement élabore doit être approprié pour le transport par avion, par train et par autocar, puisque chacun de ces moyens de transport répond aux besoins d'un segment ou un autre de la population. Les politiques qui désavantagent un moyen au profit d'un autre ne réussissent qu'à désavantager les voyageurs. Par exemple, si le train est financé publiquement dans les corridors très densément peuplés au point où les sociétés de transport par autocar ne peuvent être concurrentielles, qui transportera les passagers vers les communautés où le train ne se rend pas?

Il nous semble évident que, compte tenu de notre géographie et de notre démographie, nous avons besoin d'un cadre de politiques qui favorise l'existence d'un système de transport rentable mais intégré qui vise à répondre aux besoins de tous et chacun.

Si le gouvernement décide d'aller de l'avant avec le train à grande vitesse, certains membres de l'Association canadienne de l'autobus et leurs sociétés respectives vont activement chercher à prendre part au partenariat public-privé. Nos actionnaires, Greyhound et Orléans Express, sont des joueurs importants dans le secteur du transport en Europe et en Amérique du Nord. Par leur entremise, nous avons

donc une expérience poussée de l'exploitation de réseaux de trains classiques et à grande vitesse. Qui plus est, nous avons de l'expérience dans l'exploitation de systèmes de transport multimodaux qui intègrent le train, l'autocar et les moyens de transport en commun.

Nos deux sociétés respectives de transport par autocar sont détenues par deux des plus importants conglomérats mondiaux du secteur du transport. Greyhound Canada est détenu à 100 p.100 par FirstGroup plc d'Écosse. À titre de comparaison, les recettes annuelles provenant des services passagers de FirstGroup dépassent les 10 milliards de dollars canadiens et sont quatre fois plus élevées que celles d'Air Canada. FirstGroup assure annuellement 2,5 milliards de déplacements de passagers et emploie quelque 136 000 employés.

• (1555)

[Français]

Le groupe Orléans Express appartient, dans une proportion de 75 p. 100, à Keolis S.A., de France, qui est détenu en partie par la Société nationale des chemins de fer français, la SNCF, et la Caisse de dépôt et placement du Québec. Les recettes annuelles de Keolis en matière de services passagers s'élèvent à 5 milliards de dollars canadiens, soit deux fois celles d'Air Canada. Keolis transporte 2 milliards de passagers par année et compte quelque 39 000 employés.

Les deux sociétés, FirstGroup et Keolis, exploitent chacune des réseaux de transport ferroviaire interurbain et de banlieue, des réseaux de transport collectif et des réseaux de transport interurbain par autocar. Nous connaissons les enjeux et les difficultés et nous savons comment les résoudre; nous disposons aussi de ressources financières nous permettant de participer à d'importants partenariats entre les secteurs public et privé. En fait, les deux groupes de société ont acquis une grande expérience des partenariats dans d'autres pays.

Nous reconnaissons que l'étude fédérale-provinciale de faisabilité d'un train rapide, actuellement en cours, doit résoudre un certain nombre de questions, avant de mettre à jour les résultats de l'étude de faisabilité réalisée en 1995. Par contre, il faudra actualiser les prévisions de la demande, analyser la nouvelle technologie disponible en fonction du climat canadien, revoir les prévisions de coûts, et il faudra aussi mener une étude préliminaire de l'impact environnemental.

Si les trois instances gouvernementales jugent que les résultats de cette dernière étude sont suffisamment positifs, des études techniques détaillées seront nécessaires, ce qui prendra temps et argent.

Le choix du tracé définitif, relativement à la technologie retenue, doit se faire en fonction des coûts de construction et de regroupement des propriétés foncières, des emprises. Conformément à la loi, il faut réaliser une évaluation approfondie de l'impact environnemental pour tous les tronçons du tracé proposé. D'ailleurs, les coûts réels de la technologie retenue, les coûts associés à la plateforme de la voie ainsi que tous les coûts de l'infrastructure connexe devront être établis dans leur intégralité.

Lorsqu'on connaîtra les temps précis de parcours et les tarifs exigés pour les voyageurs de train rapide, on pourra par la suite émettre des prévisions sur l'achalandage.

[Traduction]

Les délais de déplacement en train à grande vitesse seront fonction de la technologie choisie, des tracés et du nombre d'escales, s'il en est. Le prix des billets payé par les passagers des trains à grande vitesse sera fonction de l'achalandage, des coûts finaux déterminés dans les études techniques détaillées et de la proportion du manque à gagner relatif au coût d'investissement et aux coûts d'exploitation subséquents qui devra être prise en charge par les contribuables.

Une fois ce travail préparatoire terminé, chaque instance gouvernementale sera en mesure d'engager du financement étalé sur la durée de vie du projet, si bien sûr il y a consensus sur les quotes-parts de chacune après la prise en compte du financement par le secteur privé. Ce n'est qu'une fois ces ententes confirmées que la construction d'un réseau de train à grande vitesse commencerait.

En conclusion, je souhaite réitérer que, compte tenu du rôle de l'industrie du transport interurbain par autocar dans le déplacement des Canadiens de toutes les régions du pays, notre association est farouchement opposée à la mise en place d'un réseau de train à grande vitesse au Canada qui ne serait pas en concurrence équitable avec les autres types de transporteurs. Toutefois, grâce à l'expérience de deux de nos membres dans l'exploitation de systèmes intégrés de transport de passagers dans d'autres pays, nous comprenons comment il est possible de concevoir des systèmes sophistiqués de transport de passagers qui répondent aux besoins du public tout en permettant aux exploitants du secteur privé de participer et de réussir. Si le comité recommande qu'un partenariat public-privé exploite un tel réseau, je crois que vous trouverez un partenaire consentant dans les rangs de l'Association canadienne de l'autobus.

Merci. Nous sommes disposés à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe, vous avez sept minutes.

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

Je vous remercie, messieurs, d'être venus nous faire part de votre point de vue.

Les membres du comité tenaient beaucoup à vous rencontrer tous parce que nous voulions avoir une gamme aussi large que possible de points de vue sur la mise en service d'un train à grande vitesse au Canada. Permettez-moi de dire simplement que vous avez tous dit une chose que tous les membres du comité comprennent depuis un certain temps. Je suis heureux que vous soyez venus nous le confirmer: un système ferroviaire à grande vitesse doit être situé dans le contexte d'un système multimodal de transport de passagers partout dans le pays. Plus particulièrement, il faut commencer quelque part. Le comité envisage, comme point de départ, deux régions qui se trouvent dans trois provinces.

Jusqu'ici, le comité croit qu'il faut veiller à adopter une approche multimodale lors de l'introduction de n'importe quel nouveau service, mais nous ne sommes pas responsables de l'étude de faisabilité. Nos questions sont un peu plus précises.

Je ne sais pas si je peux faire plus que vous dire merci, monsieur Jeanes, d'avoir parlé des concepts de développement économique et d'innovation technologique. Si j'ai le temps de reprendre le dialogue avec vous dans quelques instants, je le ferai. Je veux essayer de tirer le meilleur parti possible des sept minutes qui me sont attribuées. C'est une question qui n'a pas fait l'objet d'un examen détaillé au Parlement depuis un certain temps, surtout parce que les gens ont des intérêts différents, tous légitimes, bien sûr, mais différents.

J'aimerais demander ceci aux représentants du transport aérien. Si nous envisageons d'établir une infrastructure prévoyant l'exploitation par des intérêts privés, croyez-vous que le principe de l'utilisateur-payeur a déjà permis de prendre en compte tous les investissements publics dans les aéroports, l'environnement réglementaire et la supervision qui sont nécessaires pour que vous puissiez faire voler un avion?

• (1600)

M. Joseph Galimberti: Pour ce qui est des investissements publics dans les aéroports, lorsque les biens ont été cédés aux autorités aéroportuaires partout dans le pays, je crois que la valeur comptable avait alors été estimée à 1,9 milliard de dollars. Les loyers perçus à l'égard des aéroports depuis la cession de ces biens par le gouvernement fédéral ont largement dépassé ce montant. On peut facilement dire, sur une base mathématique, que ces biens ont déjà été payés par les contribuables et nos passagers.

En ce qui concerne NAVCAN et le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, il n'y a pas de doute qu'un élément de recouvrement des coûts auprès des utilisateurs est nécessaire. Nous sommes conscients du fait que cette infrastructure ne peut pas être financée indéfiniment par le gouvernement, mais il y a d'autres modèles qui permettraient de faire la même chose à moindre prix.

L'hon. Joseph Volpe: L'un des points que vous avez tous deux soulevés, de même que les représentants de l'industrie du transport par autocar, concernait les coûts comparatifs et l'avantage ou le désavantage concurrentiel, selon le point de vue. Il est très difficile pour les membres du comité de faire une évaluation adéquate. J'imagine que les responsables de l'étude de faisabilité auront les mêmes difficultés.

Quel pourcentage de votre capacité de transport se situe dans les corridors que le comité envisage actuellement, c'est-à-dire Windsor-Québec et Edmonton-Calgary?

M. Mike McNaney: Pour Edmonton-Calgary, c'est environ 500 000 sièges, soit cinq à six vols par jour.

L'hon. Joseph Volpe: Et quel est le pourcentage par rapport à l'ensemble de vos opérations?

M. Mike McNaney: Il faudrait que je fasse des calculs. J'aurai besoin de m'isoler dans le fond de la salle pendant une demi-heure pour être en mesure de vous répondre.

Pour ce qui est de Montréal-Toronto...

L'hon. Joseph Volpe: Qu'il s'agisse de Montréal-Toronto ou de Calgary-Edmonton et que j'utilise vos chiffres ou ceux d'Air Canada, si je disais que l'effet combiné serait d'environ 15 p. 100 de votre chiffre d'affaires, diriez-vous que ce chiffre est trop élevé?

M. Mike McNaney: Je vais répondre brièvement au nom de WestJet. Air Canada est beaucoup plus fort sur la route Montréal-Toronto. Nous faisons beaucoup d'efforts, mais nos concurrents restent les plus forts. Pour Montréal-Toronto, il s'agit de six ou sept vols par jour représentant entre 500 000 et 600 000 sièges par an.

Nous pouvons nous attendre à deux types d'effets. Il y aura un certain déplacement de la clientèle attribuable à la concurrence. Cela se produira. Ensuite, selon la répartition des investissements publics, je dirais que nous continuons à soutenir que notre secteur a besoin d'investissements et qu'il ne faudrait pas qu'on lui retire de l'argent.

Joe a mentionné qu'il y a de meilleurs moyens, des moyens plus intelligents d'agir. Aux États-Unis, par exemple, la taxe d'accise sur le carburant aviation sert à payer les services de la FAA. Notre taxe d'accise sur le carburant aviation s'élève au double de la leur et va directement au Trésor.

J'ai bien peur qu'avec les années, nous nous battons constamment pour de nouveaux investissements sans les obtenir. On nous dira que le budget ne le permet pas parce que le gouvernement a investi un milliard cette année ou 2 milliards l'année prochaine dans la construction ou l'exploitation de ces lignes.

Il y aura donc deux déplacements. Le premier sera dû à la concurrence, et le second au problème permanent que nous avons. Nous savons déjà que les organismes qui nous fournissent des services pour lesquels nous sommes actuellement facturés sont en train de constater des baisses de trafic parce que les gens prennent moins souvent l'avion. Comme leur infrastructure est fixe, ils vont probablement vouloir majorer les frais qu'ils nous demandent. Ce sera pour nous l'équivalent d'une hausse d'impôt au pire moment possible.

• (1605)

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Langis, je suppose que lorsque vous parlez de désavantage concurrentiel, votre position est un peu différente de celle des compagnies aériennes. Les compagnies desservent une classe particulière de passagers. Quand je parle de classe, j'entends les gens qui ont les moyens de payer — voyons, pour un voyage dans ces corridors — 400 \$ ou plus pour un aller-retour. Votre clientèle est différente, et vos prix sont sensiblement inférieurs. Par conséquent, vous n'êtes pas en concurrence avec les compagnies aériennes. Et, en supposant que le service-voyageurs des chemins de fer — VIA, par exemple — ne vous fait pas beaucoup de tort, puisque vous avez 10 millions de passagers, par rapport à 4,1 millions pour VIA, on peut dire que les choses vont assez bien chez vous. VIA reçoit déjà une subvention de 52 \$ par voyageur. Par conséquent, si le projet de train à grande vitesse allait de l'avant, vous n'auriez pas de difficultés. C'est ce que j'ai compris en lisant votre mémoire.

M. Sylvain Langis: Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Je ne peux pas parler au nom de...

L'hon. Joseph Volpe: Vous auriez le même désavantage concurrentiel si un voyageur empruntant un train à grande vitesse obtenait la même subvention qu'un passager de VIA.

M. Sylvain Langis: Il y a beaucoup d'éléments qui entrent en jeu.

Le secteur du transport par autocar dessert, comme vous l'avez dit, la catégorie de Canadiens qui n'a pas les moyens de payer l'avion. Par conséquent, nous desservons le plus souvent le segment le plus pauvre de la population. Nous parlons ici de mettre en service des trains qui seraient subventionnés à l'intention des Canadiens qui ont les moyens de payer pour voyager.

L'hon. Joseph Volpe: Permettez-moi de vous interrompre un instant.

Le président: Excusez-moi, je dois donner des chances égales à tout le monde.

Monsieur Langis.

M. Sylvain Langis: Je vais vous donner un exemple. Orléans Express, entre Montréal et Québec, a au moins 19 autocars dans chaque direction tous les jours. Nous avons une fréquence suffisante. Ce n'est pas le cas de VIA. C'est la raison pour laquelle nous avons un grand volume de voyageurs. Dans ce corridor entre Montréal et Québec, nous avons entre 700 000 et 800 000 passagers par an, ce qui est de loin supérieur au chiffre de VIA.

Si VIA ou une autre entreprise mettait en service un train beaucoup plus rapide entre les deux villes, il n'y a pas de doute qu'une importante proportion de nos passagers, qui voyagent aussi pour affaires, prendra le train. Au Québec, c'est le principal itinéraire bénéficiaire qui permet de subventionner toutes les autres régions de la province, dans lesquelles nous essayons de maintenir un niveau de service équivalent.

Par conséquent, oui, nous aurions des difficultés, non seulement entre Montréal et Québec, mais dans le reste du réseau.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Je vais commencer par vous, monsieur Langis, parce que j'aime bien la façon dont vous avez fait votre présentation. Ça évolue un peu par rapport... Je comprends que les consortiums que vous représentez dans le monde exploitent en même temps des services d'autocar et de rail, et que les deux peuvent être intégrés. C'est le message que vous nous livrez. Il est certain que s'il y avait un partenariat public-privé, vos entreprises mères seraient intéressées à remplacer VIA ou à présenter une soumission pour être capables d'offrir un service intégré. C'est un peu le message que vous nous livrez.

M. Sylvain Langis: Tout à fait, et la raison pour laquelle on lance ce message, c'est qu'on pense qu'un partenariat public-privé serait davantage préoccupé par un recouvrement raisonnable des coûts, par rapport à ce qu'on connaît présentement.

Votre collègue, M. Volpe, a mentionné il y a quelques minutes que VIA reçoit actuellement en moyenne 52 \$ de subvention par passager transporté. C'est énorme, cela dépasse la moyenne générale du revenu moyen que l'on touche par passager d'autobus, et on le fait sans aucune subvention.

• (1610)

M. Mario Laframboise: C'est ça, mais l'idée d'intégrer à notre réseau de transport un train rapide n'est pas impensable, à condition qu'on soit capable de l'offrir à l'entreprise, à ceux qui connaissent ça.

M. Sylvain Langis: On dit que ce n'est pas impensable, on pense que ce devrait être fait par un partenariat public-privé. Il y a un élément essentiel: pour avoir un certain volume de voyageurs dans un système de transport, peu importe lequel, qu'il soit aérien, routier ou ferroviaire, cela prend une population, une démographie. C'est bien, comme l'a fait M. Jeanes, de présenter le cas du Japon, mais lorsqu'on parle de démographie et qu'on compare la démographie japonaise à celle du Canada, il y a une grande différence, surtout en termes d'étendue géographique à desservir. Même la France a un succès avec ses trains rapides, mais sa démographie est drôlement plus importante que la nôtre, ce qui fait en sorte qu'elle peut offrir ce genre de service sur son territoire.

Chez nous, serait-on capable d'offrir dans le principal couloir, le plus peuplé au Canada, un service de train rapide en attirant des gens qui utilisent d'autres modes de transport pour venir nourrir ce nouveau mode, sans avoir un impact négatif sur les autres modes de transport partout au pays? Cela pourrait-il se faire sans qu'il y ait un coût important pour l'ensemble des contribuables afin de mettre en place ce système dans le principal couloir canadien?

M. Mario Laframboise: Je vais revenir à M. Jeanes. Évidemment, d'autres témoins ayant comparu devant le comité nous disent qu'il y a un potentiel de clientèle que les modes de transport n'arrivent pas à attirer présentement. Un train rapide aurait la capacité potentielle de développer la clientèle de passagers.

Y croyez-vous? Comme le demande M. Langis, pensez-vous que le corridor Québec-Montréal/Montréal-Windsor pourrait être développé tout en permettant aux autres transporteurs de bien vivre aussi?

[Traduction]

M. David Jeanes: Il y aurait certainement des déplacements de clientèle si un service de trains à grande vitesse est établi dans ce corridor. J'ai également mentionné dans mon exposé que je m'attendrais à ce qu'une bonne proportion du trafic aérien sur courte distance, surtout dans le cas des voyageurs d'affaires, soit accaparée par le TGV s'il pouvait assurer un service de centre-ville à centre-ville en deux heures entre Ottawa et Toronto ou entre Montréal et Toronto, par exemple. Si les mêmes économies de temps pouvaient s'appliquer sur des distances plus importantes, alors les voyageurs d'affaires allant, par exemple, du sud-ouest de l'Ontario à London ou de Québec à Ottawa pourraient bénéficier d'importants avantages.

Nous avons pu le constater en Europe. Lorsque le TGV Paris-Lyon et Paris-Genève a été mis en service, le trafic aérien entre ces points a plus ou moins disparu, sauf pour ce qui est des correspondances, dans le cas des vols intercontinentaux. On peut s'attendre à un déplacement de ce genre. En même temps, le réseau ferroviaire amène efficacement beaucoup de nouveaux voyageurs aux aéroports, facilitant l'utilisation des vols long-courriers transcontinentaux et intercontinentaux.

Dans le cas des compagnies de transport par autocar, il n'y a pas de doute que les destinations et les horaires... M. Langis vient de nous dire que ces entreprises peuvent offrir des voyages très fréquents. Entre Montréal et Québec, par exemple, il y en a 19 par jour. En Europe, certains réseaux ferroviaires offrent le même service, mais ailleurs, c'est souvent une combinaison des deux. À certains moments de la journée, le service sera assuré par autocar. Ces véhicules peuvent s'arrêter à beaucoup plus d'endroits qu'un TGV. Quoi qu'il en soit, il faut trouver l'équilibre pour que chaque élément d'un système de transport multimodal fonctionne de la manière la plus efficace possible. Les prix jouent également un rôle, comme l'a mentionné M. Langis. Un autocar dessert en général une clientèle qui souhaite payer des tarifs moins élevés.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je pense que le coût des billets, entre autres, est un des aspects visés par l'étude qui sera réalisée par le Québec, l'Ontario et le Canada.

Monsieur Galimberti, vous semblez catégorique. Vous payez des frais que vous ne devriez pas payer — et je suis d'accord avec vous. Ces frais se rapportent au loyer des aéroports, etc.

Cependant, si on rétablissait ces frais, pensez-vous que vous seriez capable de concurrencer, ou auriez-vous encore des réticences?

Avez-vous eu la chance d'analyser la situation, ou allez-vous suivre les résultats des analyses qui seront faites?

• (1615)

[Traduction]

M. Joseph Galimberti: Nous n'avons pas fait ces analyses. Je dirais que si les taxes et les droits imposés aux voyageurs canadiens étaient réduits, on pourrait s'attendre à ce qu'un plus grand nombre d'entre eux prennent l'avion. Nous aurions également plus de vols parce qu'il deviendrait plus facile pour nous de vendre nos sièges. Si le prix des billets baissait parallèlement à l'introduction d'un service de transport concurrent, je crois qu'il serait très difficile de prédire le résultat. Il n'y a pas de doute que le train serait avantageux sur le plan de la commodité et de la sécurité. S'il est possible d'offrir un service de centre-ville à centre-ville, nous verrions alors si le transport aérien est capable de soutenir la concurrence. Il est certain qu'il y aurait des effets.

De plus, si on réduisait les taxes et les droits, il serait peut-être possible d'attirer des voyageurs étrangers. Nous pourrions alors faire le lien avec le reste du réseau. Un tel barème de prix aurait des effets tangibles sur les visiteurs venant au Canada et sur les vols long-courriers en partance de notre pays. Nous espérons bien sûr qu'il nous sera possible d'être plus compétitifs que nos voisins du Sud.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur McNaney, les gens de WestJet ont-ils fait une analyse par rapport au train rapide? Quelle est votre expérience de transporteur quand vous êtes dans d'autres pays où il y a des trains rapides? Avez-vous fait une analyse à cet égard?

[Traduction]

M. Mike McNaney: Nous avons examiné le corridor Calgary-Edmonton. Nous avons eu une expérience très intéressante dans ce corridor lors de l'entrée en vigueur du droit pour la sécurité des passagers. Je crois qu'au départ, le droit avait été fixé à 12 \$ pour un aller simple et à 24 \$ pour un aller-retour. En fin de compte, nous avons dû réduire la capacité dans ce corridor parce que le droit avait dissuadé les gens de prendre l'avion. Je crois pouvoir dire que nous avons vécu ces expériences négatives qui se produisent lorsque les droits augmentent sur des itinéraires à courte distance. Pour revenir à votre question, si ces taxes et droits pouvaient disparaître, nous ferions des cabrioles, nous danserions et chanterions à votre gloire jusqu'à la fin des temps. Si vous réussissiez vraiment à faire supprimer ces taxes et droits, le Canada ne serait plus en 122^e position sur 130. En fait, si nous pouvions être en 15^e position, nous serions très heureux. Tout progrès dans cette direction serait le bienvenu.

L'expérience concrète que nous avons dans ce domaine, c'est qu'à mesure que ces droits augmentent, nous sommes obligés de nous retirer du marché court-courrier. Le plus drôle, c'est que cette politique nous a amenés à faire davantage la concurrence à nos amis à cause de notre intérêt accru pour le marché long-courrier. Dans ce marché, un droit de 15 \$ ou de 20 \$ sur un billet représente beaucoup moins en pourcentage à cause du prix élevé du billet.

Le président: Monsieur Maloway.

M. Jim Maloway (Elmwood—Transcona, NPD): Merci, monsieur le président.

Je voudrais noter en premier que les points forts du système de libre entreprise sont très évidents. Les entreprises s'adapteront. Vous avez beaucoup de temps devant vous pour vous préparer à l'arrivée du TGV. Il faudra beaucoup de temps pour concevoir et développer ce système, si on en arrive finalement là. Je sais que les compagnies aériennes peuvent réaffecter leurs appareils d'une façon très efficace. Le marché est grand, et si vous ne trouvez pas une clientèle suffisante à un endroit, je suis sûr que vous en trouverez à un autre. C'est ce que j'ai pu constater moi-même.

J'ai noté que vous avez parlé des aéroports. Beaucoup des problèmes du secteur des transports aériens découlent des difficultés qu'occasionnent les aéroports. J'étais à Washington la semaine dernière. J'ai assisté aux audiences du Congrès sur l'aviation. J'ai rencontré un dénommé James Crites, qui est vice-président exécutif de l'aéroport international Dallas/Fort Worth. Il a formulé quelques observations d'un grand intérêt et mentionné des projets intéressants qu'il a réussi à faire adopter aux États-Unis pour régler certains problèmes tels que les retards sur l'aire de trafic, etc.

Il a dit, je crois, que beaucoup d'aéroports sont en train d'être convertis en centres commerciaux. Ce sont d'énormes installations dans lesquelles on ne porte peut-être pas suffisamment d'attention à l'intégration des vols dans le fonctionnement de l'aéroport. Des systèmes informatiques sont actuellement mis au point aux États-Unis —il s'agit encore de projets en cours— qui comportent quatre ou cinq éléments intégrés qui permettent d'éviter les embouteillages.

Ce monsieur a également acheté des Cobus, comme l'aéroport d'Atlanta d'ailleurs. Je ne sais pas si nous en avons au Canada, mais vous savez certainement de quoi il s'agit. J'en ai vu à l'aéroport Heathrow, à Londres, où on n'emprunte plus de passerelles d'embarquement. Le Cobus transporte les passagers jusqu'à l'avion. Cela a permis d'éliminer de nombreux retards sur l'aire de trafic à Atlanta, à Dallas/Fort Worth et ailleurs.

M. Crites prétend aussi qu'il a fait construire une rampe devant laquelle les avions viennent stationner pour permettre aux passagers de débarquer. Je ne sais pas comment cela peut marcher, mais je recommande bien sûr que nous examinions tous ces aspects qui semblent avoir permis de faire des progrès aux États-Unis en augmentant l'efficacité des aéroports. C'est une partie des problèmes que nous avons. L'autre partie, pour nous, consiste à rendre les gens heureux de voyager.

Il n'y aurait pas une forte demande pour le TGV si les gens ne perdaient pas tant de temps aux aéroports, se débattant pour arriver dans l'avion, puis se débattant encore pour en sortir. Je crois que nous avons besoin d'un système plus efficace un peu partout. Ensuite, nous pourrions envisager de réduire ces droits. Je conviens volontiers avec vous que ces droits sont atroces et que certains aéroports sont en train d'être transformés en autant de Taj Mahal, avec des centres commerciaux et tout le reste. Je ne crois pas que les passagers aient besoin de tout cela.

J'aimerais avoir vos commentaires sur ces choses.

• (1620)

Le président: Nous sommes censés parler des trains à grande vitesse, mais je vais laisser passer cette question.

Allez-y.

M. Joseph Galimberti: Pour répondre à votre premier point, je dirais que c'est bien possible. Théoriquement, les compagnies aériennes peuvent réaffecter les appareils à de nouvelles routes, mais cela ne tient pas compte du facteur humain. Comme je l'ai dit dans mon exposé, les compagnies aériennes comptent 43 000 employés. Il

y a des employés à des endroits tels que Windsor, où le secteur de l'aviation commerciale est important.

En présence d'un grand déplacement entre l'aviation et le transport ferroviaire, il y aurait un rajustement parallèle des niveaux d'emploi, des niveaux d'avantages économiques, de la disponibilité du transport de marchandises et de la possibilité de prendre une correspondance en aval à partir de Windsor. C'est certainement un aspect à considérer. Nous aurions une flotte qui ne conviendrait plus, que nous aurions à éliminer ou à réaffecter. Bien sûr, on ne peut pas faire la même chose dans le cas d'une famille.

À propos de votre second point, je ne voudrais pas vous laisser l'impression que mon exposé a beaucoup insisté sur les problèmes aéroportuaires. Je suis très opposé aux droits liés à nos aéroports. Le gouvernement du Canada pourrait sûrement examiner la structure de gouvernance des autorités aéroportuaires et chercher à éviter les excès en matière de construction que nous avons vus dans le pays. D'un point de vue opérationnel, toutes ces choses ont des avantages et des inconvénients. C'est le genre de chose qui nécessite une longue étude intégrée et très concrète. Nous ne parlons pas seulement d'autorités aéroportuaires et de compagnies aériennes. Il faudra mettre dans le coup NAVCAN, l'ACSTA et, dans certains cas, les douanes et la sécurité. Je voudrais vous mettre en garde contre les solutions pouvant fonctionner dans un seul cas. Il faut qu'elles fonctionnent partout.

M. Jim Maloway: Je n'ai pas d'autres questions pour le moment.

Le président: Monsieur Del Mastro.

M. Dean Del Mastro (Peterborough, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus au comité aujourd'hui.

Je crois que le moment est vraiment très bien choisi pour entreprendre cette étude, surtout si on tient compte du fait qu'une étude conjointe est par ailleurs en cours avec la participation de l'Ontario, du Québec et du gouvernement du Canada.

J'ai quelques questions à vous poser.

Des témoins ont dit qu'il est vraiment difficile de faire la concurrence à une entité appuyée par la Couronne. Je suis du même avis. Jim Devlin, de Coach Canada, à Peterborough, m'a souvent parlé de la difficulté qu'il y a pour cette entreprise à concurrencer VIA Rail, qui annonce parfois des promotions qu'il est impossible à Coach Canada d'égaliser sur une base rentable. Je crois qu'il est intrinsèquement injuste de subventionner un secteur au détriment d'un autre. Je sais que les compagnies aériennes s'opposent peut-être à cela, mais les aéroports ne seraient pas construits sans l'intervention du gouvernement. Tout le monde utilise des infrastructures construites par le gouvernement.

Cela étant dit, j'en viens à ma question. Est-ce qu'un système TGV peut être rentable sur une base de comptabilité de caisse? Est-il possible pour un partenariat public-privé d'être rentable? Par exemple, est-ce que Greyhound pourrait exploiter un tel système? Il doit être intégré. C'est une chose que les gens doivent comprendre pour tout système de transport, indépendamment de la question de savoir s'il s'agit de transport aérien, routier ou par métro.

C'est l'un des grands problèmes à l'aéroport Pearson. Nous n'avons pas un bon système intégré de transport en commun autour de l'aéroport. Je serais heureux d'en discuter avec M. Galimberti. Mais, à votre avis, un système de TGV peut-il être rentable une fois l'infrastructure bâtie?

• (1625)

M. Stuart Kendrick (trésorier, Association canadienne de l'autobus): Au nom de FirstGroup et de Greyhound, je dirais qu'une fois l'infrastructure bâtie et en comprenant les coûts complets, nous avons les compétences nécessaires dans notre organisation du Royaume-Uni pour faire une exploitation rentable, surtout en Angleterre.

Nous sommes bien d'accord avec vous que la mobilité et l'interconnexion sont essentielles au succès d'un système de TGV de même qu'à un marché d'autocars interurbains, surtout dans ce corridor, où Greyhound subit d'une façon très sensible les effets des prix et de la situation chez VIA Rail. Plus tôt, nous n'avons pas eu le temps de répondre à la question, mais Greyhound Canada tire en gros 90 p. 100 de ses recettes du marché de l'Ontario et du Québec.

M. Dean Del Mastro: Je peux vous dire qu'au niveau fédéral, nous n'aimons certainement pas donner des chèques en blanc. Nous voulons bien prendre des engagements ponctuels concernant des immobilisations, mais nous préférons nous retirer ensuite pour préparer un autre budget et prendre d'autres engagements pour l'avenir.

Pour moi, c'est une chose que le comité doit explorer: la possibilité de faire du TGV un partenariat public-privé du Canada, qui serait intégré avec d'autres entreprises, de façon que les exploitants d'autocars et les compagnies aériennes puissent y participer et que le projet devienne un important moteur économique. De toute évidence, l'avantage du TGV sur l'avion, c'est que le train peut s'arrêter dans des collectivités où l'avion ne peut pas atterrir pour des raisons matérielles ou économiques.

J'ai quelques questions à poser aux compagnies aériennes. Vous avez dit que vous fonctionnez selon un modèle d'utilisateur-payeur. Je crois qu'il n'y a rien de mal à cela tant que le modèle est équitable.

Quant aux observations de M. Maloway, je dirais que l'aéroport Pearson est le plus important moteur économique de la ville de Toronto et de toute la région métropolitaine. C'est aussi le plus important moteur économique de la province. Dans quelle mesure les opérations d'Air Canada contribuent-elles à l'activité économique de l'aéroport? Le savez-vous?

M. Joseph Galimberti: Nous représentons environ 50 p. 100 de la capacité à Pearson. Air Canada constitue donc 50 p. 100 de la raison d'être de l'aéroport.

M. Dean Del Mastro: Pearson représente une activité économique de 160 milliards de dollars. Votre part serait donc d'à peu près 80 milliards.

M. Joseph Galimberti: Il est vraiment difficile de quantifier les retombées économiques indirectes d'une compagnie aérienne car il y a toutes sortes de modèles pour déterminer combien un voyageur dépense quand il arrive au Canada ou quand il prend une correspondance. Il peut, par exemple, acheter de bouteilles d'alcool en franchise. Il y a toutes sortes de variables.

M. Dean Del Mastro: Nous voulons bien sûr encourager les voyageurs à acheter ici en franchise parce que cela permet de créer des emplois.

M. Joseph Galimberti: Absolument.

M. Dean Del Mastro: Absolument.

Il ne me reste plus beaucoup de temps, monsieur Jeanes. Le plus grand avantage du train, et particulièrement du train à grande vitesse, c'est que le pays cherche actuellement à améliorer son rendement environnemental global tout en maintenant sa croissance économique. Le TGV contribue aux deux. M. Galimberti a mentionné qu'Air Canada aurait à changer une bonne partie de sa flotte si le projet de TGV était réalisé. Il est probable que beaucoup d'appareils sont construits par Bombardier parce que c'est ceux-là qui servent au transport régional.

En ce qui concerne cet investissement particulier, avez-vous calculé de combien il réduirait les émissions de gaz à effet de serre, particulièrement dans le corridor Toronto-Montréal?

M. David Jeanes: Je n'ai pas les chiffres ici. L'année dernière, l'Association des chemins de fer du Canada a publié quelques chiffres dans le cadre d'un protocole d'entente conclu entre les chemins de fer et le gouvernement fédéral. Les chemins de fer ont déjà atteint leurs cibles de Kyoto, même dans leurs opérations actuelles. Cela ne tient pas du tout compte de ce qu'il serait possible de réaliser s'il y avait un important déplacement entre un réseau utilisant des combustibles fossiles et un réseau électrifié. Nous sommes très en retard sur le reste du monde en matière d'électrification ferroviaire. Nous savons qu'il y a un regain d'intérêt à ce sujet en Ontario et au Québec. Les avantages possibles sont importants, mais je ne peux pas vous donner des chiffres tout de suite. Bien sûr, il faudrait réaménager les routes et les horaires pour rééquilibrer le trafic dans le système.

• (1630)

M. Dean Del Mastro: Vous devez avoir été très heureux d'apprendre que le gouvernement investirait plus de 1,1 milliard de dollars dans le projet de train rapide de VIA rail.

M. David Jeanes: VIA avait vraiment besoin de cet argent, qu'elle dépensera sagement. C'est un très bon investissement, qui aura des retombées économiques. Il permettra une augmentation modérée de la vitesse sur la ligne Ottawa-Toronto-Montréal, une plus grande capacité et moins de rencontres avec des trains de marchandises. Ce projet a donc de nombreux avantages. Nous sommes très heureux de voir le gouvernement faire de tels investissements. Nous parlons de sommes importantes. Le secteur privé a un grand rôle à jouer, mais des études antérieures ont établi que le secteur privé ne peut pas financer l'infrastructure, qui nécessite une composante publique. Par ailleurs, on sait d'expérience que le secteur privé peut exploiter un service d'une façon rentable si l'infrastructure nécessaire existe.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Langis.

M. Sylvain Langis: Permettez-moi de préciser un petit point dans la réponse donnée par M. Jeanes au sujet d'un TGV électrifié. Oui, il est vrai qu'un système ferroviaire électrifié est beaucoup plus avantageux d'un point de vue écologique que des locomotives diesel, mais tout dépend de la source de l'électricité. Si elle vient d'une centrale au charbon, je ne crois pas que nous puissions réaliser les réductions d'émissions envisagées.

Le président: Je vous remercie.

Je sais que M. Del Mastro s'intéresse beaucoup à cette affaire. L'Association des chemins de fer a présenté les chiffres relatifs aux émissions de gaz à effet de serre, dans lesquels elle estime les réductions possibles.

M. Dean Del Mastro: Je comprends.

Le président: Merci.

Je remercie les témoins qui ont comparu aujourd'hui. Je vous suis reconnaissant du temps et des efforts que vous nous avez consacrés. Je suis sûr que vous suivrez avec un grand intérêt le reste de notre étude.

Nous prendrons une pause d'une minute pour permettre au nouveau groupe de témoins de s'asseoir.

•(1630) _____ (Pause) _____

•(1635)

Le président: Merci. Je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième partie de la réunion.

Nos témoins sont présents. Comme ils ne figurent pas sur ma liste, je vais demander à M. Phil Benson de présenter les personnes qui l'accompagnent.

Je vous prie de présenter vos collègues.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Merci, monsieur le président. C'est un plaisir de comparaître de nouveau devant le comité.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Brehl et de M. Wheten, de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada. M. Brehl parlera en premier pendant deux ou trois minutes, après quoi M. Wheten présentera la suite de nos observations.

Le président: De mon côté, je vous présente M. Grant Hopcroft, qui est directeur des liaisons intergouvernementales et communautaires à la ville de London. Je vous souhaite la bienvenue.

La parole est à vous.

M. William Brehl (président, Conférence ferroviaire Teamsters Canada - Division des préposés à l'entretien des voies, Teamsters Canada): Honorables membres du comité, mesdames et messieurs, je m'appelle William Brehl. Je suis président de la Division des préposés à l'entretien des voies de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada. Notre division représente tous les hommes et les femmes qui construisent, inspectent et entretiennent les voies, les ponts et les structures de CP Rail et de plus d'une douzaine de chemins de fer secondaires. Personne ne connaît mieux que nos gens la pose et l'entretien des rails. Nous sommes ceux qu'ont célébrés Pierre Berton dans ses écrits et Gordon Lightfoot dans ses chansons.

Je voudrais vous remercier de m'avoir accordé quelques minutes pour exposer le point de vue de Teamsters Canada sur le projet de train à grande vitesse. Nous croyons tant au concept qu'à la réalité de ce projet. Nous pensons que c'est une excellente orientation des transports canadiens, qui tombe à point nommé. Ce projet profitera aux Canadiens pendant des générations, non seulement par les emplois liés à la construction et à l'entretien, mais aussi grâce au changement même de l'infrastructure.

La réalisation du projet aura pour effet initial de créer des milliers de nouveaux emplois pour la construction du système. Le rapport final de 1991 du Groupe de travail sur le projet de train rapide Québec-Ontario estimait que la phase de construction du projet engendrerait 45 000 années-personnes d'emploi dans l'option à 200 km/h et 127 000 années-personnes dans l'option à 300 km/h.

Comme vous le savez tous, le taux de chômage dans le pays est actuellement à 8 p. 100. Dans le seul réseau de CP Rail, plus de 2 500 cheminots syndiqués ont été mis à pied depuis décembre dernier. Comme nous sommes au milieu d'une récession, le moment

est bien choisi pour investir dans l'avenir du pays, créer des emplois et établir un héritage durable entièrement fonctionnel.

Teamsters Canada représente bien plus que la moitié des employés syndiqués des chemins de fer du Canada. À titre d'organisme défendant les intérêts de milliers de travailleurs hautement qualifiés des chemins de fer, nous nous félicitons bien sûr de toute occasion d'accroître et d'élargir l'engagement du Canada envers le transport ferroviaire d'une manière sûre et productive. Un projet bien conçu de train à grande vitesse peut bien constituer une occasion de ce genre. Nous sommes donc disposés à l'appuyer. Nous considérons le projet de train à grande vitesse non seulement comme une entreprise avantageuse pour nos membres, mais aussi comme un grand projet de développement de l'infrastructure nationale qui profitera énormément à tous les Canadiens pendant des générations.

Les transports constituent la base de notre économie. L'existence d'un réseau de trains à grande vitesse pouvant rapprocher les grands centres de population du Canada ne peut que contribuer à augmenter notre prospérité. À court terme, un projet de cette envergure peut relancer notre économie stagnante. Il aura des effets extrêmement sains sur la vie de tous les travailleurs et travailleuses. À long terme, à mesure que nous avançons dans le XXI^e siècle, le Canada suivra l'exemple et profitera de l'expérience des nombreux pays qui ont réalisé des systèmes de trains à grande vitesse. Notre dépendance du pétrole a freiné notre économie, mais l'utilisation de combustibles fossiles comme source d'énergie pour les transports pourrait bien détruire notre planète. D'après l'Earth Policy Institute, les trois quarts des émissions de carbone dues à des activités humaines viennent de la consommation de combustibles fossiles, notamment par les millions de véhicules qui sillonnent nos routes.

Sur le plan environnemental, le chemin de fer est le moyen de transport terrestre le plus écologique. Un système de train à grande vitesse réduira considérablement le besoin de combustibles fossiles comme source d'énergie pour le transport. De plus, comme le mentionne le rapport sur l'infrastructure publié en février 2009 par le Martin Prosperity Institute, le projet nous aidera beaucoup à atteindre nos cibles d'émissions à court terme, puisqu'il représente probablement aux alentours de 40 p. 100 des cibles ontariennes de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2020. En reliant nos régions urbaines par un réseau de trains à grande vitesse, nous réduirons l'encombrement de nos routes et autoroutes, ce qui augmentera les avantages des résidents et améliorera leur qualité de vie.

Permettez-moi de répéter, en conclusion, que Teamsters Canada, principal syndicat des transports du pays, est mieux placé que n'importe quel autre intervenant pour contribuer largement et utilement au succès du projet de train à grande vitesse. Personne ne connaît mieux que nous les voies et l'infrastructure ferroviaire. Nous seuls avons eu l'honneur et la responsabilité de renouveler et d'entretenir les voies et les ponts de CP Rail depuis la pose du dernier crampon de cette ligne à Craigellachie, en Colombie-Britannique, en 1885. Nous considérons le projet de train à grande vitesse comme un prolongement de cette grande tradition. Nous sommes donc déterminés à travailler avec tous nos partenaires de l'industrie ferroviaire — syndicats, sociétés et gouvernements — pour veiller à ce que l'initiative soit adéquatement préparée, soit approuvée et aille de l'avant.

Je vous remercie.

•(1640)

Le président: Merci.

M. Mike Wheten (directeur législatif national, Conférence ferroviaire Teamsters Canada - Ingénieurs de locomotives, Teamsters Canada): Au nom de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada, je voudrais remercier le comité de nous avoir donné l'occasion de présenter notre point de vue sur le transport ferroviaire à grande vitesse au Canada.

La CFTC est une division de Teamsters Canada qui représente 12 000 membres du personnel roulant du Canada, y compris les mécaniciens de locomotives, les chefs de train, les agents de train, les agents de triage, les contrôleurs de la circulation ferroviaire et les contremaîtres travaillant pour le CN, CP Rail, VIA Rail et de nombreuses autres compagnies ferroviaires sur courtes distances. Nous croyons que le moment est bien choisi pour évaluer les trains à grande vitesse pour le présent et l'avenir. Les grands projets d'infrastructure, comme la transition entre les trains relativement lents allant à moins de 100 milles à l'heure et les trains à grande et très grande vitesse atteignant 300 km/h, peuvent constituer des moteurs de changement dans les secteurs desservis par ces trains. Ainsi, les distances entre villes desservies par TGV sont considérablement réduites lorsqu'on compare les temps de déplacement. La réduction de ces temps permet aux gens d'habiter plus loin de leur lieu de travail en kilomètres, mais plus près en temps de déplacement.

Nous sommes favorables à l'idée de réaliser des systèmes ferroviaires à grande vitesse à ce moment-ci pour plusieurs raisons. Premièrement, un projet de cette envergure prend beaucoup de temps: plus tôt on commence, moins il coûtera. Si les études ainsi que les évaluations et les décisions environnementales sont faites maintenant et dans un proche avenir, on économisera du temps et de l'argent. Les principaux facteurs à considérer sont la disponibilité et le coût du terrain, les matériaux et la main-d'œuvre, le terrain étant le facteur le plus important des trois. Si le projet est reporté à une date future, le terrain ne sera peut-être plus disponible, surtout dans les zones urbaines et aux alentours.

À l'heure actuelle, il est possible de trouver des terrains dans le corridor Québec-Windsor-Ottawa, de même que dans le corridor Calgary-Edmonton. Par conséquent, nous nous félicitons de la décision du comité d'examiner la question du transport ferroviaire à grande vitesse au Canada. Comme nous l'avons noté, si la décision d'aller de l'avant en matière de transport ferroviaire à grande et à très grande vitesse est prise bientôt, il faudra quand même attendre plusieurs années avant que le train à grande vitesse ne devienne réalité. Entre-temps, nous sommes d'avis qu'il faudrait envisager d'étendre et d'améliorer le service ferroviaire VIA à 100 milles à l'heure dans tout le corridor Québec-Windsor-Ottawa. Nous avons appris que VIA dispose de locomotives P42 pouvant rouler à 125 milles à l'heure, mais seulement sur des voies pouvant supporter cette vitesse. Toutefois, il serait peut-être possible d'atteindre des vitesses de 100 milles à l'heure en peu de temps, ce qui ouvrirait la voie au transport ferroviaire à grande vitesse, s'il est établi qu'il est réalisable dans ce corridor.

Il faudrait par ailleurs envisager d'améliorer les lignes transcontinentales et les lignes sur courtes distances de VIA qui, parallèlement aux lignes urbaines, pourraient alimenter un système de trains à grande vitesse. Il faudrait aussi penser à étendre les lignes transcontinentales. Même s'il existe de nombreux articles et études sur le transport ferroviaire à grande vitesse au Canada, nous n'en mentionnons que deux dans cet exposé.

Nous voudrions citer en particulier un article de M. Monte Paulsen, qui croit que les trains à grande vitesse peuvent être rentables dans les zones densément peuplées du pays, qui peuvent

financer les grands investissements d'infrastructure nécessaires. M. Paulsen est d'avis que les corridors ferroviaires à grande vitesse du Canada seraient encore plus rentables s'ils étaient reliés aux corridors équivalents des États-Unis. L'article est très intéressant et vaut sûrement la peine d'être lu. J'ai apporté ces deux articles que je vais vous laisser. Malheureusement, nous n'avons pas produit notre mémoire à temps pour qu'il puisse être distribué aux membres du comité.

Le second document est un rapport du Martin Prosperity Institute de l'Université de Toronto. Intitulé *Infrastructure and the Economy: Future directions for Ontario*, ce document s'applique particulièrement à l'Ontario, mais beaucoup des renseignements qu'il présente peuvent s'appliquer aussi à d'autres centres urbains, comme Montréal, Calgary, Edmonton et Vancouver. On trouve ceci à la page 14 du document:

... la deuxième contrainte découle du fait que les grandes dépenses d'infrastructure peuvent déplacer les projets de construction du secteur privé ou rendre leur financement plus difficile. Toutefois, cet argument ne tient qu'en période de prospérité économique. En effet, c'est pendant une récession qu'il est vraiment opportun de faire des investissements massifs dans de nouveaux projets d'infrastructure. L'histoire nous montre que beaucoup de grands travaux d'infrastructure n'étaient au départ que des programmes artificiels de création d'emplois, mis en œuvre en période de dépression. Beaucoup des projets de construction réalisés dans le cadre du *New Deal* lancé par le président Roosevelt dans les années 1930 en sont de bons exemples. De même, au cours de la dernière récession importante qui s'est produite en Ontario au début des années 1990, de nombreux projets de construction de routes ont été lancés dans le cadre du Programme infrastructure Canada.

L'objet de telles dépenses est de stimuler l'économie, ce que favorise les effets multiplicateurs que nous considérons comme une deuxième forme d'impact économique... Les effets multiplicateurs comprennent non seulement une demande accrue dans les secteurs produisant des matériaux de construction, mais aussi des effets plus étendus partout dans l'économie. Par exemple, la production du secteur du commerce de détail augmente à cause de l'accroissement des dépenses des travailleurs du bâtiment. Bien sûr, des effets multiplicateurs découlent de toute forme de dépenses gouvernementales et même de dépenses privées, dans n'importe quelle économie. De plus, les effets multiplicateurs ne constituent ordinairement qu'un phénomène à court terme. La question la plus importante à se poser à cet égard est peut-être la suivante: Quels sont les effets économiques à long terme des grands investissements dans l'infrastructure?

● (1645)

Le premier effet économique possible à long terme des investissements dans l'infrastructure est un accroissement de la productivité. Les liens entre l'infrastructure et la productivité des économies sont bien connus. L'infrastructure des transports influe sur la croissance économique en augmentant la taille des marchés. Les transports assurent l'accessibilité entre consommateurs, producteurs, travailleurs et fournisseurs, ce qui mène à des hausses de productivité, ordinairement grâce à des économies d'échelle. Certains chercheurs ont établi des modèles empiriques reliant l'infrastructure à la croissance économique, mais leur capacité d'expliquer les phénomènes est assez limitée... Compte tenu de la multiplicité des types et des échelles de marché, de la variété des produits et services offerts et de l'importance des modes de transport complémentaires et concurrents, l'explication des répercussions économiques des transports est complexe... Il y a néanmoins une certaine compréhension de base de la structure des relations causales entre les investissements d'infrastructure et le développement économique.

Plus loin, au sommet de la page 18, on trouve ceci:

Un avenir dans lequel les niveaux actuels d'utilisation des véhicules automobiles se maintiennent avec une simple substitution de véhicules électriques n'est pas vraiment souhaitable sur le plan économique. Les niveaux actuels d'utilisation des véhicules sont excessifs en Ontario. Les niveaux d'encombrement sont tellement élevés — à l'heure actuelle, par exemple, ils coûtent 2,7 milliards de dollars par an à l'économie de la région métropolitaine de Toronto et Hamilton (Metrolinx) — que la province envisage de faire d'importants nouveaux investissements dans les réseaux de transport en commun. Un aménagement urbain hautement tributaire de l'automobile fait baisser la productivité et entraîne des diminutions alarmantes des taux d'épargne des ménages par suite d'une consommation excessive.

Dans un avenir plus favorable de l'Ontario, les régions urbaines de la province seraient reliées entre elles par un réseau ferroviaire à grande vitesse. S'il est adéquatement appuyé par de nouveaux systèmes de transport en commun, comme le réseau Metrolinx envisagé pour la région métropolitaine de Toronto et Hamilton, de meilleurs niveaux de connectivité et un transport plus sûr et plus écologique des passagers créeront une nouvelle économie. Cette vision d'une infrastructure de l'ère de la créativité nécessite des changements fondamentaux de l'aménagement du territoire et une concentration des populations et des emplois autour des centres de mobilité. Si la transformation de l'utilisation des terres peut être réalisée — c'est encore un important problème —, alors la reconstruction de la cité créative devrait pouvoir attirer beaucoup d'investissements du secteur privé. Un réseau de transport ferroviaire à grande vitesse reliant les villes de l'Ontario pourrait révolutionner le rôle de la province dans l'économie continentale et mondiale.

La construction d'un système de trains à grande vitesse et la transition vers des véhicules électriques rechargeables aideraient beaucoup l'Ontario à atteindre ses cibles de réduction à court terme des émissions de gaz à effet de serre. S'ils sont mis en œuvre d'ici 2020, les deux scénarios réduiraient ces émissions d'environ 10 à 15 millions de tonnes d'équivalent CO₂. En supposant que cela soit fait parallèlement à la mise en œuvre de l'actuel plan de systèmes intégrés de l'Office de l'électricité de l'Ontario et du plan de transport régional de la région métropolitaine de Toronto et Hamilton, la réduction totale des émissions d'ici 2020 atteindrait plus de 40 p. 100 de la cible de l'Ontario.

En conclusion, le train à grande vitesse serait en concurrence directe avec le transport aérien et les déplacements en voiture. Sur une base permanente, en ajoutant le transport aller-retour à l'aéroport, le train à grande vitesse serait équivalent à l'avion et plus rapide que la voiture. Si on ajoute à cela la liberté de travailler, de parler au téléphone et de lire dans un siège confortable, le tout en économisant de précieuses ressources énergétiques, il est clair que le transport ferroviaire à grande vitesse mérite pour le moins une étude plus approfondie. Teamsters Canada est déterminé à prêter son concours à cette entreprise par tous les moyens possibles.

Nous vous remercions encore une fois de nous avoir donné l'occasion de vous présenter notre point de vue.

Merci beaucoup.

• (1650)

Le président: Je vous remercie.

Allez-y, monsieur Hopcroft.

M. Grant Hopcroft (directeur des liaisons intergouvernementales et communautaires, Bureau de l'administrateur en chef, Ville de London): Merci beaucoup.

C'est un plaisir de comparaître devant vous au nom de la ville de London pour vous parler du transport ferroviaire à grande vitesse.

[Français]

J'ai le grand plaisir d'être ici parmi vous aujourd'hui.

[Traduction]

Je voudrais vous faire part aujourd'hui du point de vue de la ville de London sur le transport ferroviaire à grande vitesse. Malheureusement, je ne pourrai répondre à vos questions qu'en anglais.

Je voudrais commencer par vous donner un bref aperçu de London. Centre régional du sud-ouest de l'Ontario, London se classe 10e en importance parmi les régions urbaines du Canada, avec une population de plus de 350 000 habitants. Nous nous situons à mi-chemin entre Windsor et Toronto, en plein cœur des corridors de transport de l'Ontario et du Canada à destination des États-Unis. Comme plus de la moitié du commerce canadien passe par London en empruntant des voies routières, ferroviaires et aériennes, nous avons l'occasion de profiter de cet avantage naturel pour devenir un important centre de transport.

Cette année, la revue *MoneySense* a classé London parmi les endroits les plus appréciés du Canada, en lui accordant la 11e place sur 154 collectivités du pays. Nous sommes fiers de notre qualité de

vie et avons une population instruite, hautement qualifiée, diverse et très branchée sur le monde.

Nous avons la chance d'avoir différents établissements et institutions dans notre collectivité. Nous avons des établissements de réputation nationale, comme l'Université Western Ontario et sa faculté d'administration Richard Ivey, des écoles professionnelles reconnues, des hôpitaux universitaires et des instituts de recherche de calibre international. Nous avons également le Fanshawe College, qui se classe troisième en importance parmi les collèges communautaires de l'Ontario. Cet établissement, qui offre le plus grand programme d'enseignement coopératif de tous les collèges communautaires du Canada, a reçu cette semaine près de 16 millions de dollars pour son Centre des technologies appliquées du transport, dans le cadre du Programme fédéral-provincial d'infrastructure du savoir. Tous ces établissements offrent d'excellentes occasions de formation et de recherche-développement.

London et le sud-ouest de l'Ontario bénéficient d'importants avantages économiques. Avant la récession actuelle, nous avions un secteur manufacturier diversifié et en plein essor, une riche base agricole et des grappes d'établissements d'enseignement et de santé de renommée mondiale, ainsi qu'un réseau d'énergétiques collectivités urbaines et rurales dans tous les coins de notre région.

London est le point de correspondance logique d'un corridor ferroviaire à grande vitesse parce que la ville est le siège d'organismes publics et privés ayant des liens partout dans le corridor Québec-Windsor, dont des entreprises nationales et internationales telles que TD Canada Trust, 3M Canada, Pacific & Western Bank et la compagnie d'assurance London Life.

Le conseil municipal de London et sa communauté des affaires appuient le projet de train à grande vitesse entre Windsor et Québec et soutiennent qu'un arrêt doit être prévu à London, à cause de son importance régionale.

Nous félicitons les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec d'avoir pris l'initiative de lancer une mise à jour des études de faisabilité réalisées dans les années 1990.

La gare de London se classe quatrième parmi les gares les plus occupées de VIA Rail. Nous avons déjà été en troisième place. Nous offrons des correspondances faciles vers les collectivités tant urbaines que rurales, dont sept trains par jour à destination ou en provenance de Toronto, avec des liaisons pour Sarnia et Windsor. Tout en appréciant ce service, nous reconnaissons qu'il est loin d'être idéal à comparer avec la vitesse et la fréquence des services ferroviaires européens et asiatiques et qu'il occasionne des difficultés aux navetteurs.

Le conseil municipal de London a confirmé cette semaine que la ville participerait, de concert avec plusieurs autres collectivités du corridor, à une étude de l'impact socio-économique d'un service ferroviaire à grande vitesse sur les villes du corridor. Notre ville, la Société de développement économique de London et Grande Vitesse Canada organisent en fait un symposium public à London sur les avantages du train à grande vitesse.

La Fédération canadienne des municipalités appuie depuis longtemps ce projet et reconnaît la contribution possible de l'infrastructure économique à la compétitivité à long terme du Canada.

Sous la direction de Dianne Cunningham, le Lawrence National Centre for Policy and Management de la prestigieuse Faculté d'administration Richard Ivey, a organisé, en mars 2008, une conférence sur la politique des transports, à laquelle étaient invités des hauts fonctionnaires, des experts, et des représentants d'un certain nombre d'entreprises du secteur privé, afin d'informer les décideurs des avantages de la porte d'entrée continentale et du corridor commercial Ontario-Québec ainsi que de l'importance d'un service ferroviaire à grande vitesse.

Au cours de la conférence, les participants ont examiné le concept de la zone de résidence d'une journée, concept d'après lequel des personnes peuvent vivre et faire quotidiennement la navette dans un rayon de 400 km. Les participants ont appuyé la mise en place d'un processus devant déterminer qui peut faire partie d'un corridor ferroviaire à grande vitesse, ayant convenu qu'un tel corridor élargirait les perspectives économiques, améliorerait la qualité de vie, réduirait les pressions démographiques dans les grandes villes, favoriserait une utilisation moindre des voitures privées, aiderait les petites villes à croître et entraînerait le retrait des trains de passagers des voies ferrées actuelles, qui pourraient servir plus efficacement à acheminer les marchandises.

• (1655)

London est membre de l'Alliance économique du Sud-Ouest, ou SWEA, qui représente les intérêts économiques des 2,5 millions d'habitants du sud-ouest de l'Ontario. Le service ferroviaire à grande vitesse et l'infrastructure ferroviaire dans le sud-ouest de la province figurent en tête de la liste de priorités de la SWEA.

De quelle façon un service ferroviaire à grande vitesse peut-il aider London et le sud-ouest de l'Ontario? Le conseil municipal de London a récemment approuvé une stratégie économique visant à poursuivre le développement de la ville à titre de centre commercial et de transport. La création d'un service ferroviaire à grande vitesse renforcerait l'économie de London et du sud-ouest de l'Ontario et créerait de nouvelles perspectives de maintien et d'expansion d'occasions économiques à London et dans la région environnante. Nous avons une position stratégique le long de l'autoroute 401 près de l'embranchement des routes 402 et 403, avec des liaisons vers Sarnia, Windsor et la frontière au-delà.

Des trains à grande vitesse réduiraient l'encombrement de nos routes, particulièrement dans la région métropolitaine de Toronto, ce qui diminuerait le besoin d'agrandir le réseau routier et entraînerait des réductions des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'une amélioration de la qualité de l'air. Un service ferroviaire à grande vitesse entre Windsor et Québec augmenterait la mobilité de la main-d'œuvre, non seulement dans le sud-ouest de l'Ontario, mais dans tout le sud de l'Ontario et du Québec. Il stimulerait le tourisme, ouvrirait de nouveaux marchés pour le commerce et l'investissement et augmenterait la demande de travailleurs hautement qualifiés dans le secteur de la construction.

Comme l'a signalé le sous-ministre au comité la semaine dernière, des études européennes montrent que les trains à grande vitesse peuvent créer des occasions de développement économique pour les petites collectivités, et pas seulement pour les grandes. Ils contribueraient au renforcement de la compétitivité du Canada dans le monde. De plus, il est établi que le transport ferroviaire à grande vitesse compte parmi les moyens de transport les plus sûrs et les plus fiables.

Pour ce qui est de la demande, d'après Statistique Canada, il y a plus de 2 000 personnes qui font la navette tous les jours entre London et la région métropolitaine de Toronto. Le mois dernier, VIA

Rail a signalé que près de 35 000 passagers ont embarqué ou débarqué à la gare VIA de notre ville. Nous avons, autour de London, une zone de chalandise comptant plus d'un million d'habitants. Nous nous félicitons de la réalisation d'études de la demande et venons d'approuver notre participation à des études du même ordre. Nous sommes en faveur de la construction de toutes les sections du service ferroviaire à grande vitesse entre Windsor et Québec afin d'amplifier et de maximiser les avantages, parce que nous croyons que le corridor complet est plus grand que la somme de ses éléments.

Bref, nous préférons le train à grande vitesse à un accroissement de la vitesse des trains actuels. Nous sommes en faveur de la construction simultanée d'un service à grande vitesse tout le long du corridor plutôt que d'une construction par étape. Nous exhortons les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario à tenir compte de l'avantage environnemental et des pleines répercussions socio-économiques d'un service ferroviaire à grande vitesse sur l'économie provinciale et régionale et, en particulier, sur l'économie locale de nos collectivités.

Je vous remercie de votre attention. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie.

À vous, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Hopcroft, je voudrais tout d'abord vous féliciter — sans le moindre sarcasme — de la chaude promotion que vous venez de faire en faveur de votre ville.

• (1700)

M. Grant Hopcroft: Je vous remercie.

L'hon. Joseph Volpe: Je pensais que vous alliez laisser le champ libre à ces gens des Teamsters, qui ont fait un excellent travail en faveur de leurs membres. Je trouve cela très agréable de voir des gens venir parler avec enthousiasme de leur coin du pays. C'est également très utile pour les membres du comité afin de comprendre pourquoi cette initiative devrait être considérée autant comme un projet de développement économique que comme une entreprise d'édification du pays. Il nous arrive de rester cantonnés dans nos petites collectivités jusqu'à ce que nous entendions d'autres venir parler des leurs. Les habitants de London ont manqué une grande occasion aujourd'hui. S'ils avaient remis leur symposium jusqu'à demain soir, ils auraient pu avoir un conférencier de ce comité qui aurait secoué tout le monde là-bas. Malheureusement, ce conférencier ne pourra pas être là puisqu'il est ici. Ce n'est pas moi.

Toute plaisanterie mise à part, monsieur Hopcroft, vous avez parlé d'une chose à laquelle les autres ont juste fait allusion: c'est la création de centres le long de ce corridor. Nous parlerons pour le moment de la ligne Ontario-Québec et passerons un peu plus tard à la ligne de l'Alberta. La création de centres le long du corridor, de Windsor jusqu'à Québec, aurait deux grands avantages économiques. Vous avez parlé en particulier du rôle de London comme centre économique de transport. J'ai cru comprendre que vous vouliez que la ville devienne un modèle pour les navetteurs à grande distance. Les gens continueraient à vivre à leur domicile actuel, mais pourraient aller travailler à des endroits aussi éloignés que Toronto, à 190 km plus loin. Ils pourraient donc faire la navette entre London et Toronto, ou bien encore entre London et Windsor, qui est à peu près aussi loin, à 170 km.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): La distance de 178 km.

L'hon. Joseph Volpe: Nous aurions donc des gens qui habiteraient dans des centres régionaux et continueraient à travailler dans de plus grands centres. Avez-vous pensé, par exemple, aux effets sur la valeur des maisons et des terrains, aussi bien dans le centre régional que dans les grands centres?

J'espère que vous ne prendrez pas autant de temps pour répondre que j'en ai pris pour poser la question, parce que j'ai l'intention d'interroger les autres témoins aussi.

M. Grant Hopcroft: Je ferai de mon mieux. Je vous remercie de votre question.

Nous aimerions bien avoir les moyens de permettre aux gens de faire quotidiennement la navette sur de telles distances sans envisager de déménager. Les départs perturbent l'économie locale. Tout en appuyant la mobilité de la main-d'œuvre, nous devons souvent affronter des situations dans lesquelles des professionnels ayant des compétences hautement spécialisées sont déchirés entre le désir de continuer à vivre dans un centre régional et celui d'aller exercer leur profession à Toronto ou à Montréal. Avec un TGV, ils peuvent faire les deux. Ils peuvent desservir leurs clients partout dans la région à partir de chez eux. Nous croyons que cela peut être précieux.

L'hon. Joseph Volpe: Vous avez entendu les gens qui vous ont précédés. Nous parlons d'avantage et de désavantage concurrentiel. Je suppose, comme vous représentez l'élément de développement économique de votre ville, que vous avez probablement consulté des experts de la Faculté d'administration Richard Ivey ainsi que de votre propre service au sujet des avantages et désavantages concurrentiels. Cela n'a pas refroidi votre enthousiasme?

M. Grant Hopcroft: Pas du tout. Nous croyons pouvoir soutenir la concurrence. Nous croyons qu'il est bon d'avoir ce genre de concurrence à l'échelle locale.

Je voudrais répondre à votre question au sujet de la valeur des terrains et des maisons. Juste avant de venir ici, j'ai fait une petite vérification. Au dernier trimestre de l'année dernière, le prix moyen d'une maison unifamiliale à vendre était de 383 000 \$ à Toronto. Il n'est que de 204 000 \$ à London. Je crois que l'un des avantages du TGV est qu'il donne aux gens la possibilité d'avoir une meilleure qualité de vie dans un milieu semblable ou supérieur, sans avoir à payer le prix d'une maison dans la région métropolitaine de Toronto ou de Montréal, par exemple. Cela aide nos économies régionales à survivre.

À l'extérieur de ces grands centres de croissance, nous souffrons tous, d'une certaine façon, d'un rétrécissement de nos collectivités. La création de ces occasions aide non seulement les centres régionaux, mais aussi les petites collectivités qui les alimentent, en les rapprochant des occasions et des emplois.

• (1705)

L'hon. Joseph Volpe: Je vous remercie.

Messieurs Benson et Wheten, je sais que vous avez étudié les répercussions de ce genre de technologie dans d'autres pays, la France, l'Espagne, l'Allemagne, le Japon, l'Italie et ainsi de suite. Il y a une question qui me préoccupe et préoccupe aussi beaucoup de gens. Les Anglais ont eu de sérieuses difficultés lors de l'introduction des trains à grande vitesse parce qu'ils manquaient des ressources humaines nécessaires pour s'occuper de ce genre de technologie. Je veux dire que si vous n'avez pas accès aux capacités techniques voulues... Avons-nous ces capacités? Est-ce que vos membres les ont?

M. Phil Benson: Oui, nous les avons. Sans aucun doute.

Si un train se met en mouvement au Canada, vous pouvez être sûr qu'un mécanicien de locomotive est là. Nous nous occupons des trains GO. Nous nous occupons des trains interurbains de Vancouver, de Montréal et de Toronto. Vous n'avez vraiment pas à vous inquiéter de la capacité de construire et d'entretenir des voies.

Il faudra bien sûr donner de la formation. Il y aura différents aspects. Toutefois, il y a des gens qui s'occupent du transport au Canada depuis la création du pays. Le CP aime bien dire qu'il est la raison pour laquelle le Canada existe. Nous aimons croire, de notre côté, que nous sommes cette raison. En fait, les mécaniciens de locomotive avaient un syndicat avant qu'il n'y ait un Canada. Ils avaient un syndicat avant qu'il ne soit légal d'en former un.

Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter. Plus que n'importe quoi d'autre, c'est une question de volonté politique.

Le président: Merci, monsieur Volpe.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Monsieur Brehl, selon vous, la construction et l'entretien ne posent pas de problèmes. Vous avez le personnel requis, vos collègues sont compétents et vous pouvez voir à cela.

Vous représentez le secteur ferroviaire chez Teamsters Canada, mais avez-vous des discussions intersyndicales sur le train rapide avec des collègues qui travaillent dans d'autres domaines du transport, comme l'avion ou l'autocar, ou est-il trop tôt pour cela?

[Traduction]

M. William Brehl: Je vais laisser M. Benson répondre à cette question.

M. Phil Benson: Oui, je peux y répondre. Je vous remercie.

L'une des façons de répondre... Comme je l'ai dit devant le comité, beaucoup de gens demandent: Comment font les Teamsters? C'est parce que nous représentons le transport ferroviaire et le transport routier; nous sommes les principaux intervenants pour les petits colis et l'expédition du fret; nous sommes présents dans le transport aérien, dans les ports et, maintenant ou bientôt, dans les autocars. Nous ne considérons pas que c'est un jeu à somme nulle. Nous croyons que la situation peut profiter à tout le monde. En tout cas, elle a profité aux Teamsters.

Dans les entreprises, on parle d'intégrateurs. Je vais vous donner l'exemple d'UPS, qui emploie un quart de million de Teamsters. UPS a le plus grand parc de camions, elle a ses propres trains, ses propres navires et possède une compagnie aérienne qui se classe cinquième en importance dans le monde. Partout dans UPS, il n'y a que des Teamsters. Nous ne considérons donc pas cela comme un facteur négatif. Pour nous, c'est un facteur positif. C'est une situation qui profite à tout le monde.

Le représentant de l'industrie des autocars a parlé d'intégration. Nous croyons que c'est un secteur de croissance. Je suis parfaitement d'accord que, pour des endroits comme Peterborough, London, etc. jusqu'à Québec et le long de la rive nord, c'est un merveilleux moyen de se développer et de croître. Chaque fois qu'on introduit ce genre de véhicules, c'est la prospérité autour des gares. Cela s'est produit dans le cas des trains GO, etc. Cela en vaut vraiment la peine.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Brehl, certains témoins nous ont dit que le froid pouvait influencer sur l'exploitation d'un TGV au Canada. Avez-vous eu l'occasion de parler à d'autres collègues d'autres pays? La construction d'un TGV en climat froid vous inquiète-t-elle?

[Traduction]

M. William Brehl: Je n'ai pas beaucoup étudié d'autres pays, mais, si je comprends bien, il y a dans d'autres pays froids des TGV qui roulent sans problèmes. Tout dépend du type de rail choisi. Si c'est le rail à lévitation magnétique qui est adopté, il est plus haut et a un support fixe sur lequel le train se déplace. Si on adopte le train à 400 km/h avec des rails fixes standard, tout repose sur la plate-forme qu'il faudra équilibrer. C'est ce que nous faisons de toute façon aujourd'hui. Nous aurons besoin de rails soudés. Il faudra aussi dans tous les cas des freins et des rails. Bien sûr, il faudra aller dehors pour les réparer, comme nous le faisons maintenant.

• (1710)

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Wheten?

[Traduction]

M. Mike Wheten: L'entretien des rails occasionne parfois des difficultés au Canada parce que nous avons d'énormes trains de marchandises dont le poids a sûrement un effet sur les voies. Les trains à grande vitesse sont rapides, mais ils ne sont pas lourds. Ce qui endommage les rails et rend les choses difficiles... À l'heure actuelle, CP Rail fait des essais avec des trains de 30 000 tonnes. Il y a un peu plus d'un mois, nous pensions — en toute franchise, nous pensons toujours — que les convois de 20 000 tonnes sont très lourds. Ces trains sont énormes. Il y a une semaine ou 10 jours, le CP combinait deux trains de 15 000 tonnes chacun à Kenora, à l'est de Winnipeg, pour les faire rouler sur la voie. C'est vraiment un défi. L'entretien des trains à grande vitesse poserait des problèmes techniques différents, mais je ne crois pas qu'ils auraient l'ampleur des difficultés qu'occasionne le passage de trains lourds, même quand ils n'ont que 15 000 tonnes. Dans les années 1980, nous considérons les convois de 5 000 ou de 6 000 tonnes comme de gros trains. En général, on maintenait les convois au-dessous de 6 000 tonnes.

Par conséquent, les problèmes qui se posent maintenant sont probablement plus sérieux que ce que poserait le train à grande vitesse. Une fois la voie construite et les trains mis en service, il ne devrait pas être difficile d'entretenir les voies.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'accord.

Monsieur Wheten, en tant que conducteur de locomotive, rencontrez-vous des collègues internationaux? Ne trouvent-ils pas un peu bizarre que le Canada n'ait pas encore de TGV? Avez-vous eu l'occasion de rencontrer des collègues d'autres pays?

[Traduction]

M. Mike Wheten: Eh bien, oui, j'ai discuté de la question, mais seulement avec des homologues américains. En fait, je dois aller en Europe dans quelques mois. Mais je comprends que la situation est différente, à cause de notre population. Les Américains donnent l'impression qu'ils comptent aller de l'avant assez rapidement dans le dossier des trains à grande vitesse. Je crois qu'ils ont l'intention de faire les choses en grand. Encore une fois, il y aura des corridors, comme ceux de l'Est et de la Californie.

Pour ce qui est du Canada, j'ai l'impression — mais je peux me tromper — que nous n'avons pas une population suffisante. La population est dix fois plus nombreuse aux États-Unis, ce qui fait qu'ils ont plus de moyens financiers que nous. Même si je les envie d'une certaine façon, je comprends les différences culturelles.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Hopcroft, êtes-vous en train de réaliser une étude de faisabilité avec d'autres villes et municipalités?

[Traduction]

M. Grant Hopcroft: C'est exact. Avec Québec et la ville de Laval. Je crois également savoir que la ville de Toronto participera d'une certaine façon, de même que la ville de Windsor.

[Français]

M. Mario Laframboise: Cette étude sera-t-elle indépendante de celle du Québec, de l'Ontario et du gouvernement fédéral?

[Traduction]

M. Grant Hopcroft: C'est exact. Je regrette, je crois que je n'ai pas mentionné la ville de Québec. Elle participe également et a, en fait, pris l'initiative.

[Français]

M. Mario Laframboise: Réalisez-vous cette étude parce que les villes participantes ont des gares sur leur territoire?

[Traduction]

M. Grant Hopcroft: Toutes les villes participantes sont actuellement desservies par VIA. Nous voulons nous assurer d'avoir les faits de notre côté. Nous croyons que, dans certains cas, cela nous fournira un second point de vue utile par rapport à l'étude réalisée par le gouvernement fédéral et les provinces. Dans d'autres cas, notre étude pourrait couvrir certaines répercussions socio-économiques qui manqueraient dans l'étude Ontario-Québec-Canada.

• (1715)

[Français]

M. Mario Laframboise: Avez-vous déjà lancé l'appel d'offres? L'étude est-elle en cours?

[Traduction]

M. Grant Hopcroft: Le contrat devrait probablement être signé d'ici deux ou trois semaines.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Maloway.

M. Jim Maloway: Merci, monsieur le président.

Vers la même période de l'année dernière, l'économie de l'Alberta était encore en plein essor. Je sais que, dans un cas, tout l'équipage d'un train — je crois en fait que c'était l'équipage de toute une section — à la frontière entre le Manitoba et la Saskatchewan a quitté le même jour pour aller en Alberta travailler dans les champs de pétrole. Je me suis alors demandé si nous ne risquons pas des pénuries de main-d'œuvre qualifiée dans une économie en surchauffe.

À l'heure actuelle, le gouvernement est en train de donner le feu vert à toute une série de mégaprojets et de projets d'infrastructure annoncés dans le dernier budget. Ne craignez-vous pas des pénuries de main-d'œuvre quand viendra le temps de construire ce système ferroviaire à grande vitesse?

M. Phil Benson: Je crois pouvoir parler au nom de la division de la construction des Teamsters, à titre de représentant de la division ferroviaire.

Il y a quelque temps, je crois que nous avons des pénuries dans quelques secteurs. Le premier, bien sûr, était celui du pipeline. C'est simplement parce que nous n'avons pas construit de pipelines depuis si longtemps que beaucoup des travailleurs spécialisés étaient déjà partis à la retraite. Nous avons lancé une importante initiative de formation pour remédier à la situation en prévision de la prochaine vague de croissance dans le domaine du pipeline. Nous espérons encore qu'elle viendra.

Je pense que c'est un problème de construction. Vous devriez probablement en parler avec les métiers de la construction et d'autres. De toute évidence, certains secteurs ont connu... je ne dirais pas des pénuries, mais une dispersion des ressources humaines dans tout le pays. Dans le secteur de la construction, nous aimons dire: « Si vous voulez bâtir quelque chose, nous viendrons. » D'une façon générale, je crois qu'en fin de compte, parce que nous sommes actuellement en récession, nous n'aurons probablement pas de difficultés à l'avenir. En tout cas, je l'espère.

M. Jim Maloway: Connaissez-vous d'autres routes que le gouvernement fédéral devrait envisager pour ce projet de train à grande vitesse? Nous venons de parler de l'Est, c'est-à-dire des régions de Toronto et de Montréal et entre Toronto et Windsor.

M. Phil Benson: Je crois que les gens ont également parlé d'Edmonton et Calgary.

L'autre question que M. Wheten a soulevée — je crois que nous sommes tous d'accord avec lui —, c'est que le train à grande vitesse ne sera pas réalisé avant longtemps, quelles que soient les décisions prises. N'oublions pas que VIA Rail propose de transporter plus de voyageurs afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada. Les trains de VIA pourraient être un peu plus rapides, surtout si on fait quelques travaux sur la ligne de la rive sud, puis le long du corridor Montréal-Windsor. Il n'est pas nécessaire que ce soit le trajet Toronto-Montréal ou Calgary-Edmonton. C'est une chose qui est possible de réaliser tout de suite n'importe où dans le pays. Nous n'avons pas à attendre six ans pour le faire.

M. Jim Maloway: L'un des témoins précédents représentait une compagnie d'autocars. D'une façon générale, il semblait opposé au transport ferroviaire à grande vitesse, à moins qu'il ne soit réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé auquel participerait sa société mère. Je ne l'ai pas interrogé à ce sujet.

Que pensez-vous du principe du partenariat public-privé par opposition à un projet entièrement public?

M. Phil Benson: Compte tenu du fait que c'est probablement un projet de 8 à 10 milliards de dollars, il faudra trouver des sources de financement plutôt bien nanties.

Pour ce qui est du partenariat public-privé, je crois que nous devrions pour le moment nous en tenir à la question de savoir si le projet est réalisable. La question du financement viendra plus tard. Il s'agira de choisir ce qui convient le mieux. Si on considère Bombardier, Lavalin ou PCL, on constate que beaucoup de grandes entreprises de construction peuvent faire l'affaire. Il y a différents joueurs.

Dans le cas de VIA Rail, je crois que nous n'avons pas à nous en inquiéter en ce moment. Pour l'avenir, on verra bien. Comme nous l'avons dit, nous sommes provisoirement en faveur du projet. Mais quelle route allons-nous choisir? La rive sud ou l'emprise existante du CP qui n'est pas utilisée, en passant par Peterborough jusqu'à Ottawa? Cet itinéraire a 80 km de moins. C'est peut-être le meilleur. Il pourrait avoir de plus grands avantages. Tous les itinéraires ont des avantages et des inconvénients. Tant que nous n'aurons pas un plan concret, il est difficile d'y réfléchir sérieusement. À ce stade, nous ne faisons que brasser des idées.

● (1720)

M. Jim Maloway: Est-ce que d'autres témoins ont des commentaires à faire sur l'alternative du partenariat public-privé ou du projet strictement public?

M. Grant Hopcroft: Je suis d'accord avec M. Benson. C'est une question qu'il faudra trancher après avoir déterminé le volume de la clientèle, les immobilisations nécessaires et la technologie à utiliser.

M. Phil Benson: Il y a bien des discussions, les représentants d'un mode disant ceci et les représentants de l'autre disant cela. Voici ce qu'ils obtiendront et voici ce qui nous reviendra. En réalité, le transport ferroviaire subventionne le transport routier à cause de la taxe sur le carburant diesel. Chaque mode de transport a des caractéristiques particulières. Dans une optique intermodale, on constate que beaucoup de choses sont complémentaires ou supplémentaires. Il s'agit de trouver un moyen de faire profiter tout le monde, plutôt que de savoir si un tel aura à payer un dollar de plus ou de moins.

En fin de compte, il faut d'abord déterminer la faisabilité économique du projet pour aujourd'hui et surtout pour demain. A-t-il une base environnementale solide? Est-ce quelque chose que nous voulons réaliser? Nous permettra-t-il de disposer d'une grande infrastructure, non seulement au niveau de la construction proprement dite, mais aussi sur le plan des retombées? Des villes comme London... Soit dit en passant, c'est une ville extraordinaire. J'y suis allé très souvent, et je l'aime beaucoup. Vous avez vraiment fait du bon travail, et je répète que c'est une ville extraordinaire. Il en est de même de Québec et de Laval. J'ai visité toutes les villes le long de ce corridor.

Je crois que c'est une chose que la Chambre des communes devrait examiner, non seulement comme service ferroviaire, mais aussi comme projet pouvant profiter à tout le pays, grâce aux accords internationaux, de même qu'aux populations locales.

Le président: Il faut avancer. Il ne nous reste presque plus de temps.

Avant de céder la parole à M. Watson, s'il s'agit de faire une publicité éhontée, je vais simplement dire que Brandon s'est classée 10e.

À vous, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, c'est vraiment éhonté.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie également les témoins d'être venus au comité aujourd'hui.

Nous menons évidemment une étude sur le transport ferroviaire à grande vitesse au Canada. Nous sommes particulièrement intéressés au corridor Windsor-Québec. J'ai une question à poser. À mesure que nous analysons la question avec nos témoins, au moins quelques-uns d'entre eux — y compris un des témoins précédents représentant Transport 2000 Canada — semblaient croire que la portée de l'étude devrait probablement être beaucoup plus large que celle du comité et que nous devrions examiner parallèlement une série d'autres mesures concernant, par exemple, les liens avec les services ferroviaires interurbains. Comment les trains à grande vitesse seraient-ils intégrés dans le réseau de transport existant? Tout d'abord, croyez-vous que le comité devrait envisager, au besoin, d'élargir la portée de son étude au-delà du train à grande vitesse dans le corridor Windsor-Québec?

Avez-vous des conseils à donner au comité?

M. Grant Hopcroft: Je ne vois aucune raison de ne pas examiner d'autres options s'il y a une clientèle suffisante pour aboutir à une analyse de rentabilisation positive. Je sais que le corridor Edmonton-Calgary a fait l'objet d'une étude dans le passé. On a également parlé de liaisons vers le sud au départ de Vancouver. Comme le nouveau président américain semble avoir l'intention de favoriser les trains à grande vitesse dans différents corridors, il serait utile, dans la perspective du commerce international et, en particulier, du commerce des services professionnels, d'envisager des liaisons avec les lignes à grande vitesse qui pourraient être créées aux États-Unis.

M. William Brehl: Je dois dire que toutes les études que j'ai consultées — il y en a eu un assez grand nombre depuis 1987, lorsque j'ai vu la première — insistent sur le fait que les trains à grande vitesse doivent faire partie d'un réseau intégré de transport. On ne peut pas les considérer séparément si on veut en exploiter tous les avantages.

M. Jeff Watson: Je vous remercie.

Vous avez parlé de l'analyse de rentabilisation et de la recherche d'une clientèle suffisante. J'ai examiné la population des pays européens qui ont adopté le TGV. Certains des grands centres urbains sont beaucoup plus grands que ce que nous avons au Canada, aussi bien sur le plan de la densité qu'en chiffres absolus. En fait, même les États-Unis sont dix fois plus peuplés que le Canada, sans compter que le pays est moins étendu que la nôtre. Les densités sont donc très supérieures. Comme mon collègue me l'a rappelé, la Californie, à elle seule, a la même population que tout le Canada.

À quels endroits l'analyse de rentabilisation sera-t-elle positive? Le sera-t-elle entre Windsor et Québec, par exemple? En toute franchise, j'ai des doutes, du moins entre Windsor et London. Je n'ai pas l'impression que ce serait rentable dans cette région. Je me demande s'il est possible de trouver beaucoup d'endroits au Canada où ce projet serait rentable. Où le sera-t-il le long de ce corridor? Jusqu'où pouvons-nous aller?

• (1725)

M. Grant Hopcroft: Je ne crois pas qu'il suffise de considérer la clientèle possible sur un itinéraire donné ou les schémas de voyage existants. Nous devons recourir à des modèles pour essayer de déterminer les possibilités de croissance correspondant aux différents modes de transport ainsi que les effets d'un service ferroviaire à grande vitesse sur les besoins de croissance du réseau routier. S'il y a un élément du système qui est fortement subventionné, c'est bien le réseau routier. Les gens doivent simplement disposer d'un véhicule et être prêts à payer l'essence et les taxes en vigueur. Mais nous ne pouvons pas continuer indéfiniment à agrandir le réseau routier.

L'énorme avantage du rail, c'est qu'on peut augmenter la fréquence sans toucher à l'infrastructure. On peut transporter un nombre très considérable de voyageurs sans avoir à engager le genre de dépenses nécessaires pour élargir, par exemple, la 401 ou le Queen Elizabeth Way dans quelques-uns des corridors les plus étroits que nous ayons actuellement.

Nous croyons que vous devriez peser les avantages et les effets, dont certains sont très difficiles à chiffrer, mais qui se répercutent tous sur notre mode de vie et sur notre santé.

M. Jeff Watson: J'ai une autre question à poser. Monsieur Brehl, vous avez parlé, je crois, de la façon de lancer un projet de cette envergure. Je crois que nous serons tous d'accord que la participation du gouvernement fédéral et d'autres gouvernements au financement sera nécessaire.

Vous avez dit, je pense, qu'un projet de ce genre pourrait contribuer à la relance de l'économie. Je voudrais être très clair. Je ne crois pas que vous ayez pu envisager d'entreprendre un tel projet dans les deux prochaines années. Autrement dit, il ne peut pas avoir d'effets sur le ralentissement économique actuel.

M. William Brehl: Non, pas en ce moment.

M. Jeff Watson: D'accord. J'allais dire que d'ici la fin des évaluations techniques et environnementales et l'obtention des autres approbations nécessaires, il faut compter...

M. Phil Benson: Nous parlons d'une dizaine d'années.

M. Jeff Watson: Quand pourrions-nous commencer, à votre avis?

M. Phil Benson: Vous pourriez au moins commencer à examiner les études. Quand ils examinent les schémas actuels, les gens ont tendance à croire que les choses se maintiendront indéfiniment dans leur état actuel. Vous savez, un baril de pétrole à 150 \$ change radicalement la situation. À l'avenir, si ce n'est pas dans 10 ans, nos enfants trouveront peut-être ce prix parfaitement abordable. Quand nous examinons la rentabilité aujourd'hui... Je sais que nous sommes partagés entre le rail et la route, mais nous aurons bientôt du transport multimodal. Beaucoup plus de choses seront transportées par chemin de fer. Il s'agit de voir ce qui arrivera quand le pétrole dépassera 100 \$ le baril, ce qui ne tardera vraiment pas.

Quand nous faisons de la planification aujourd'hui, nous cherchons à deviner ce qui se passera dans 10 ou 15 ans. Lorsque le pétrole atteindra 150 \$ le baril, nous trouverons qu'il est vraiment bon marché d'avoir un métro entre London et Toronto. Voilà la situation. Ce n'est pas si mal. En fait, nous pourrions avoir une énorme clientèle à ce prix.

Le président: Je vous remercie.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: Il ne nous reste plus de temps.

Je voudrais remercier nos témoins. Comme toujours, nous avons beaucoup apprécié votre apport. Merci encore.

Je voudrais dire aux membres du comité que nous poursuivrons le mardi 2 juin. Nous recevrons des représentants de la ville de Kingston, du Conseil des aéroports du Canada et de l'Association canadienne du ciment. Le jeudi 4 juin, nous aurons des représentants de Thales Canada, de VIA Rail et de l'Autorité aéroportuaire du

Grand Toronto. Le 9 juin, nous espérons avoir des témoins de la ville de Montréal et de la ville de Québec.

Je vous souhaite un bon week-end. Merci à tous.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.