



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 088**

Le mercredi 8 novembre 2023

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le mercredi 8 novembre 2023

• (1935)

[Français]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 88<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 7 mars 2023, le Comité se réunit pour étudier les projets de train à grande fréquence et pour discuter des travaux du Comité.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 23 juin 2022. Les députés peuvent participer en personne dans la salle ou à distance au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui des représentants du ministère des Transports, soit M. Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence; M. François Camiré, directeur général, Technique, ingénierie et évaluation d'impact, Train à grande fréquence; Chantale Côté, directrice générale, Politiques et gouvernance, Train à grande fréquence; et Luis Miguel Izquierdo Martin, directeur général intérimaire, Commerce et approvisionnement, Train à grande fréquence.

Bienvenue à tous.

Nous allons vous céder le micro pour une déclaration liminaire de cinq minutes. Allez-y.

[Français]

**M. Vincent Robitaille (sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence, ministère des Transports):** Merci, monsieur le président.

Au nom de Transports Canada, j'aimerais vous remercier de m'avoir donné la possibilité de témoigner ce soir.

Je m'appelle Vincent Robitaille et je suis sous-ministre adjoint responsable du projet de train à grande fréquence à Transports Canada.

J'aimerais commencer par mentionner que nous sommes réunis aujourd'hui sur le territoire traditionnel de la nation algonquine anishinabe.

Le projet TGF est le plus grand projet d'infrastructure de transport que le Canada ait connu depuis des générations. L'objectif du TGF est d'offrir un service ferroviaire plus rapide, plus fiable et plus fréquent.

Le TGF est plus qu'un projet ferroviaire. Actuellement, 15 millions de personnes vivent dans le corridor Toronto-Québec. Les populations et les économies de l'Ontario et du Québec continueront de croître, tout comme la demande pour tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire de passagers. Ce projet offre la possibilité de répondre aux demandes futures tout en transformant le transport ferroviaire en un mode de voyage plus durable et plus accessible pour les générations à venir.

Pour l'instant, VIA Rail ne peut pas apporter d'améliorations considérables au service de transport de passagers. La congestion ferroviaire sur les voies actuelles limite la fréquence des départs, la fiabilité des arrivées et la rapidité avec laquelle on peut arriver à destination. En d'autres termes, sans un investissement transformateur, plus de 10 millions de trajets par an seront effectués au moyen de modes de transport plus polluants dans l'avenir.

[Traduction]

Le TGF consiste à construire un nouveau système ferroviaire interurbain de transport de passagers sur 1 000 km pour desservir Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec.

Le TGF sera un service à haute fréquence, rapide et fiable. Il triplera le nombre de passagers ferroviaires transportés dans le Corridor pour atteindre au moins 17 millions d'ici 2059. Il doublera le nombre de départs de trains, avec au moins 12 départs par jour entre les principales villes. Il améliorera considérablement la fiabilité des trains, qui partiront et arriveront à l'heure. Il offrira un service plus rapide, avec des temps de trajet plus courts. Il continuera à desservir les communautés actuellement desservies par VIA Rail, telles que Kingston, Cornwall et Drummondville, avec des améliorations attendues en termes d'horaires et de commodité. Il créera des milliers d'emplois bien rémunérés pendant la conception, la construction et l'exploitation.

En tant que service électrifié, il permettra de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre, et il contribuera de manière positive à l'engagement du gouvernement du Canada en faveur de la réconciliation avec les peuples autochtones.

[Français]

La mise en œuvre du TGF est divisée en quatre phases.

La première phase du projet, qui s'étendait de 2017 à 2021, était axée sur la diligence raisonnable de la proposition initiale de VIA Rail. Cette évaluation a conclu que l'investissement dans le transport ferroviaire de passagers était nécessaire et qu'il apporterait une valeur sociale, économique et environnementale importante.

Le gouvernement a annoncé, dans le budget de 2022, sa décision de procéder à la phase 2 du projet, c'est-à-dire la phase d'approvisionnement. C'est aussi en 2022 qu'une nouvelle filiale de VIA Rail, soit VIA TGF, a été créée pour servir de bureau de mise en œuvre du projet.

[Traduction]

Bien que le TGF renforce les capacités, le gouvernement a besoin d'un processus d'approvisionnement novateur tenant compte des leçons tirées d'autres projets d'infrastructure réalisés au Canada et ailleurs dans le monde. Via TGF fait office de conseiller technique et commercial pendant cette phase.

Une fois l'approvisionnement terminé et sous réserve des décisions du gouvernement, le projet passera à la phase 3, dite phase de codéveloppement, qui sera entièrement menée par TGF et au cours de laquelle les activités se concentreront sur l'élaboration de la conception de référence, l'engagement des intervenants et la préparation d'un contrat final d'accord de projet. Elle sera suivie de la phase 4, soit la réalisation du projet à proprement parler, et de la phase 5, soit l'entretien et l'exploitation sur une période de 40 ans.

Alors que nous poursuivons la phase d'approvisionnement, le projet de TGF continue de prendre de l'ampleur. En février 2023, le gouvernement du Canada a lancé une demande de qualification visant à sélectionner trois groupes de soumissionnaires en vue de la phase suivante. En juillet, le gouvernement du Canada a ainsi qualifié trois équipes de soumissionnaires — constituées de la plupart des entreprises canadiennes et internationales les plus solides qui soient — pour répondre à la demande de propositions. En octobre dernier, le gouvernement a lancé la demande de propositions, une étape cruciale qui mènera à la sélection d'un partenaire promoteur privé pour le projet. Les propositions devraient être reçues à l'été 2024 et l'évaluation terminée à la fin de l'automne 2024.

Afin de maximiser les avantages et l'innovation, la demande de propositions invite les soumissionnaires à élaborer deux solutions répondant aux objectifs du projet: l'une pour une vitesse de 200 kilomètres à l'heure, et l'autre comprenant des segments à grande vitesse pour réduire la durée des trajets. Cela permettra une évaluation rigoureuse des coûts et des avantages de l'intégration de la grande vitesse ferroviaire sur chaque segment du Corridor.

[Français]

Grâce à cette approche, le gouvernement pourra choisir la meilleure solution pour le TGF en s'appuyant sur une concurrence féroce entre plusieurs des sociétés canadiennes et internationales les plus accomplies. Nous sommes convaincus qu'une telle concurrence favorisera au maximum l'innovation et permettra d'obtenir le meilleur projet pour les Canadiens.

Voilà qui conclut mes observations.

Encore une fois, je vous remercie de nous avoir invités à nous exprimer sur ce projet passionnant.

[Traduction]

Ce sera un plaisir de répondre à vos questions.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Robitaille.

[Traduction]

Nous allons commencer par M. Strahl.

Monsieur Strahl, à vous la parole pour six minutes.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence et de leurs témoignages. J'ai hâte d'avoir certaines réponses.

Tout d'abord, je souhaite proposer la motion dont j'ai donné avis à la dernière réunion. Je vais la relire, mais tout le monde devrait l'avoir dans son dossier numérique.

La voici:

Que le Comité entreprenne un examen en cinq réunions de l'incidence de la taxe sur le carbone sur le secteur des transports et de l'augmentation des coûts qu'elle impose aux Canadiens. Que le ministre des Transports compare à ce sujet, et que le Comité trouve les ressources supplémentaires nécessaires pour tenir ces réunions.

Monsieur le président, le commissaire à l'environnement a déposé son rapport pas plus tard que cette semaine, rapport qui indique que le Canada n'atteindra pas ses objectifs climatiques, malgré la taxe sur le carbone et les autres mesures que le gouvernement a imposées aux Canadiens. Nous connaissons les répercussions particulières et importantes que la taxe sur le carbone a sur le secteur des transports, qu'il s'agisse du camionnage, des chemins de fer ou du transport public par autobus. Dans le cadre de notre étude, nous avons appris que ces coûts sont importants. Les transports maritimes et ferroviaires ont un impact sur la taxe sur le carbone qui sont ressenties par les consommateurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Voici ce que dit le commissaire dans son rapport:

... nous nous attendions à ce que les groupes susceptibles d'être touchés de manière disproportionnée par le plan y soient répertoriés, de même que les mesures permettant d'atténuer ces effets et le processus d'évaluation de l'efficacité de ces mesures. Toutefois, les organisations fédérales ne disposaient pas d'un ensemble complet d'indicateurs de rendement assortis de données désagrégées — c'est-à-dire les données séparées sur les groupes touchés — pourtant nécessaires pour comprendre les effets du plan sur certains groupes.

Je pense que le Comité a l'occasion d'exécuter le travail que, selon le commissaire à l'environnement, le gouvernement n'a pas fait, c'est-à-dire d'examiner les impacts précis sur le secteur des transports qui se répercutent sur les consommateurs canadiens. Je pense que nous devrions appuyer cette motion.

Je propose qu'une de nos prochaines études porte sur les répercussions de la taxe sur le carbone sur le secteur des transports.

J'ai hâte d'entendre ce que les autres membres du Comité ont à dire à ce sujet.

● (1940)

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

La motion a été proposée et nous allons en débattre.

Nous allons maintenant passer aux questions et remarques.

Allez-y, monsieur Muys.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Au cours de la dernière année, nous avons entendu un certain nombre de témoins. À plusieurs reprises, j'ai posé des questions sur les répercussions de la taxe sur le carbone, et nous avons entendu non seulement les exploitants de services d'autobus, mais aussi des gens d'autres industries dans tous les secteurs que Mark a mentionnés, soit les secteurs du transport aérien, maritime et terrestre. En fait, lors des salons d'automne tenus dans ma circonscription, des camionneurs m'ont parlé des impacts de la taxe sur le carbone sur leur industrie.

La motion a été présentée, et je pense qu'il serait bon de l'ajouter à la liste de nos études futures.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Muys.

Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

Allez-y, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Je trouve intéressante l'idée de cette étude. Nous avons toute une série d'études en cours, si je ne m'abuse. Ma préférence serait d'élargir la portée pour examiner de façon plus générale la contribution du secteur des transports au profil des émissions du Canada, l'incidence de la tarification du carbone sur le secteur des transports et la vulnérabilité de ce secteur aux conditions météorologiques et climatiques extrêmes.

Si nous allons de l'avant, je proposerai un amendement que je ferai un plaisir de remettre par écrit à la greffière.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Y a-t-il des questions, des commentaires ou des réserves au sujet de l'amendement proposé par M. Bachrach?

**M. Mark Strahl:** Je pense que nous aimerions voir cela. Les détails seront évidemment importants, en ce sens que si nous tenons une étude sur les répercussions de la taxe sur le carbone, nous pourrions parler de ces autres choses.

Je ne sais pas si la motion empêche M. Bachrach de s'engager dans cette voie lors d'une de ces cinq réunions, mais s'il veut la soumettre à la greffière, nous l'accepterons certainement.

• (1945)

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

M. Bachrach a demandé une pause de cinq minutes pour que nous puissions mettre cela par écrit et le soumettre aux membres. Si les députés sont d'accord, nous allons faire une pause de cinq minutes.

• (1945)

(Pause)

• (1950)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

Je veux simplement confirmer auprès de M. Strahl s'il a bien reçu la version écrite de l'amendement de M. Bachrach. Je vois que M. Strahl hoche la tête.

Je vais céder la parole à M. Bachrach, qui va vous la lire son texte que nous puissions en discuter.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Je ne pense pas que le Comité, du moins pas depuis que je suis ici — et je suis membre du Comité depuis quatre ans, soit depuis

que je suis député — ait étudié la dimension climatique du secteur des transports. Je pense que ce serait un sujet très intéressant. Je veux d'abord dégager un consensus entre les membres du Comité, puis élargir quelque peu la portée de l'étude pour y inclure les autres dimensions de la problématique. Je songe notamment à la contribution des transports à nos émissions en tant que pays et à l'impact des changements climatiques ainsi que des conditions météorologiques extrêmes sur le système de transport.

Voici mon amendement: « Que le Comité entreprenne un examen en cinq réunions de la contribution du secteur des transports au profil des émissions climatiques du Canada, de l'impact du changement climatique et des conditions météorologiques extrêmes sur le secteur des transports du Canada ainsi que de l'incidence de la taxe sur le carbone sur le secteur des transports; que le ministre des Transports compare à ce sujet, et que le Comité trouve les ressources supplémentaires nécessaires pour tenir ces rencontres. »

Je pourrais répéter la motion, si vous le souhaitez, madame la greffière.

**La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean):** Ce serait seulement pour l'interprétation. C'est à vous de voir. Vous pouvez la répéter.

**M. Taylor Bachrach:** Je sais que vous voulez que j'essaie en français, mais je ne sais pas si je suis prêt à le faire.

Je vais proposer cet amendement, et je vais aussi proposer une motion visant à faire reporter le vote sur l'amendement et la motion jusqu'à ce que nous ayons la version traduite. Je crois savoir que, d'après la greffière, nous devrions avoir quelque chose dans une demi-heure. C'est simplement pour que nous puissions passer aux témoignages.

• (1955)

**Le président:** C'est une motion dilatoire. Nous allons passer directement au vote.

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach.

Merci de votre patience, chers collègues.

La greffière vient de m'informer qu'elle a reçu la traduction. Elle va essayer de la faire parvenir à tout le monde. Cela prendra probablement encore deux ou trois minutes. Veuillez faire preuve de patience. Merci.

Chers collègues, la greffière m'informe que la version traduite de l'amendement proposé par M. Bachrach a été distribuée. Nous pouvons donc poursuivre la discussion.

Cela dit, je vous cède la parole si vous avez des questions, des commentaires ou des réserves.

Allez-y, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** J'apprécie l'ajout de M. Bachrach visant à élargir la portée de l'étude. Encore une fois, je pense que nous aurions pu en discuter de toute façon, mais c'est bien que ce soit énoncé noir sur blanc.

J'appuierais l'amendement et je serais prêt à passer au vote pour approuver cette motion le plus tôt possible.

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

Y a-t-il d'autres questions, commentaires ou préoccupations, chers collègues? Il s'agit de l'amendement.

Allez-y, monsieur Muys.

**M. Dan Muys:** Puis-je demander un vote par appel nominal?

**Le président:** Vous pouvez certainement demander un vote par appel nominal.

Je vais demander à la greffière de lire la motion.

**La greffière:** Je vais lire la motion modifiée.

[Français]

Le texte serait le suivant: « Que le Comité entreprenne un examen en cinq réunions de la contribution du secteur des transports au profil des émissions climatiques du Canada, de l'impact du changement climatique et des conditions météorologiques extrêmes sur le secteur des transports du Canada ainsi que de l'incidence de la taxe sur le carbone sur le secteur des transports; que le ministre des Transports compare à ce sujet, et que le Comité trouve les ressources supplémentaires nécessaires pour tenir ces rencontres. »

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, madame la greffière.

Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

Monsieur Muys, je crois que vous aviez levé la main. Est-ce seulement pour demander un vote par appel nominal?

**M. Dan Muys:** C'est cela.

**Le président:** Nous allons mettre aux voix l'amendement proposé par M. Bachrach.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5) [Voir le Procès-verbal]

**Le président:** Nous allons revenir à la motion initiale.

Y a-t-il des commentaires sur la motion initiale, chers collègues?

• (2000)

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur le président, la motion ne précise pas de délai. Je suppose que les travaux prévus actuellement par le Comité se poursuivraient et que cela suivrait les travaux actuellement prévus au calendrier.

**Le président:** C'est une très bonne question, monsieur Bachrach.

Je vais céder la parole à l'auteur de la motion pour qu'il précise ce qu'il avait en tête.

Monsieur Strahl, c'est à vous.

**M. Mark Strahl:** Je pense que nous pouvons en discuter. De toute évidence, nous avons des motions sur des sujets comme la navigation de plaisance, et ainsi de suite, qui doivent faire l'objet d'études futures lorsque ce sera au tour du Bloc québécois de mettre une motion en délibération. Il s'agirait donc simplement d'une motion que nous examinerions lorsque nous arriverons à cette partie du calendrier.

Je sais que nous avons certaines tâches devant nous en ce moment — le projet de loi C-33 et l'achèvement de cette étude sur le train à grande fréquence, le TGF, alors ce serait simplement l'une des tâches parmi lesquelles nous pourrions choisir lorsque nous aurons une réunion sur les travaux du Comité, mais évidemment, nous aimerions que cela se produise le plus tôt possible, compte tenu de

l'urgence des observations formulées hier par le commissaire à l'environnement.

**Le président:** Merci beaucoup de cette précision, monsieur Strahl.

S'il n'y a pas d'autres questions ou observations, chers collègues, nous allons procéder à un vote par appel nominal sur la motion présentée par M. Strahl.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5) [Voir le Procès-verbal]

**Le président:** Monsieur Strahl, je vous redonne la parole.

Il vous reste trois minutes et 52 secondes pour vos questions.

**M. Mark Strahl:** Excellent. Merci beaucoup.

Je tiens à dire aux témoins que nous avons appris beaucoup de choses aujourd'hui. Pas plus tard que cet après-midi, une question inscrite au Feuilleton a été déposée à la Chambre des communes et portait sur les coûts déjà engagés par Transports Canada pour le transport ferroviaire à grande fréquence.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Nous avons notamment noté que plus de 18 millions de dollars ont été versés à la Banque de l'infrastructure du Canada pour des services techniques. Compte tenu de la controverse entourant la Banque de l'infrastructure du Canada — le Comité a même recommandé qu'elle soit carrément démantelée — pourriez-vous nous parler du rapport qualité-prix pour les contribuables des 18 millions de dollars octroyés par Transports Canada à la Banque de l'infrastructure du Canada pour des services techniques liés au transport ferroviaire à haute fréquence?

**M. Vincent Robitaille:** Merci.

Les 18 millions de dollars en question concernent des services qui ont été donnés en sous-traitance par la Banque de l'infrastructure du Canada, principalement pour des études techniques effectuées par des entreprises comme Aecon et Arup, ainsi que des contrats avec Ernst & Young. De nombreux éléments ont servi à préparer la demande de propositions que nous avons lancée le mois dernier.

Très peu de services ont été offerts directement par les employés de la Banque de l'infrastructure du Canada. C'était vraiment pour le travail technique qui était nécessaire pour faire avancer le projet avant la création de Via TGF.

**M. Mark Strahl:** Nous avons aussi noté qu'un montant d'environ 178 000 \$ en contrats directs de Transports Canada avait été octroyé à WSP Canada pour étudier le projet. Je signale qu'ils ont également été invités, ou inscrits sur la liste restreinte, à présenter une proposition pour le projet. Comment vous êtes-vous assuré qu'une entreprise qui avait déjà été engagée à contrat pour faire les études préliminaires de ce projet n'était pas avantagée par rapport aux autres entreprises qui ont été invitées à présenter une demande de propositions?

• (2005)

**M. Vincent Robitaille:** Ce sont de très bonnes questions. Merci. Elles sont très importantes.

Chaque fois qu'il y a des travaux préliminaires comme ceux-ci concernant des études, l'information est mise à la disposition de tous les soumissionnaires. On parle d'études qui ont été faites il y a quelques années. Puisque le nombre d'entreprises qualifiées pour réaliser des projets aussi importants que le TGF est limité, nous nous assurons que si nous publions ces études, et que les entreprises se sont acquittées de leurs obligations, nous mettons le matériel qu'elles ont préparé à la disposition de tout le monde dans une salle de données électroniques. Ainsi, tout le monde a accès à la même information.

**M. Mark Strahl:** D'accord.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Il vous reste 35 secondes, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Je vais céder la parole au Comité.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous ce soir.

Ma question s'adresse à qui se sent à l'aise d'y répondre.

Comment le train à grande fréquence améliorera-t-il l'accessibilité pour les Canadiens? Je pense en particulier à la région de la capitale nationale, où les étudiants qui fréquentent l'Université d'Ottawa, comme c'était mon cas autrefois, et l'Université Carleton prennent le train pour se rendre au travail ou à l'école.

De plus, comment choisira-t-on les villes où il y aura des arrêts? Quels critères guideront cette décision? Tout à l'heure, vous avez mentionné la ville de Laval. Je suis très content de savoir que ma circonscription et celle de ma collègue Mme Koutrakis sont parmi vos choix.

**M. Vincent Robitaille:** Cela va permettre une très grande amélioration du service. Il y aura au moins deux fois plus de trains et des passages chaque heure entre les grandes villes. Cela donnera vraiment une plus grande flexibilité, notamment aux étudiants, qui viennent peut-être d'une autre région et qui veulent retourner voir leur famille lorsqu'ils finissent leurs cours. Ils n'auront pas à attendre le train aussi longtemps, le train qu'ils prendront sera à l'heure et la durée du trajet sera plus courte. Cela leur permettra de passer plus de temps avec leur famille ou plus de temps à la maison. Cela s'applique aux travailleurs aussi, bien sûr, et à toutes les autres personnes. Cela rendra l'expérience beaucoup plus attrayante pour tout le monde. Pour les personnes qui choisissent de prendre la voiture présentement, le train deviendra une meilleure option, qui émettra moins de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne la sélection des villes, j'ai parlé dans mes remarques préliminaires du processus que nous suivons, dans le cadre duquel les meilleurs consortiums au monde se livrent une concurrence robuste pour trouver les meilleures solutions. Parmi les éléments à considérer, il faut déterminer quelles villes ont une population suffisante pour qu'il y ait un achalandage intéressant. Il faut que le TGF permette d'augmenter la qualité de vie des gens dans ces localités, mais il faut aussi que ce soit efficace qu'il s'y arrête. Les études qui sont faites dans le cadre de l'appel d'offres, de même

que celles qui seront faites par la suite lorsqu'un partenaire sera choisi, permettront de déterminer cet équilibre.

Je mentionne d'ailleurs que, bien qu'on parle de 12 à 18 trains par jour entre deux grandes villes, certains trains peuvent arrêter plus souvent que d'autres. Il peut y avoir des trains express et d'autres types de trains. Il y a plusieurs façons de configurer le service. Le travail sera de trouver la solution optimale pour tout le monde.

**M. Angelo Iacono:** Quel sera le rôle de VIA Rail dans la prestation de services ferroviaires voyageurs dans le corridor Québec-Toronto, une fois le modèle de collaboration avec le secteur privé mis en place?

Par ailleurs, est-ce que l'équipe de VIA TGF construira de nouveaux rails modernisés semblables aux rails existants, est-ce qu'elle achètera des rails actuellement utilisés par le CN et le CP, est-ce qu'elle négociera simplement une priorité sur les rails, ou est-ce que ce sera un mélange de tout cela? Quelles sont vos options?

**M. Vincent Robitaille:** Je vais commencer par répondre à la deuxième question, si cela vous va.

En ce qui concerne les rails qui seront utilisés, nous prévoyons que le trajet sera fait en majorité sur des voies réservées aux trains de passagers. Il y a plusieurs façons de procéder. Par exemple, on peut bâtir des rails à côté de ceux qui existent ou établir un corridor un peu plus loin. Quoi qu'il en soit, les trains ne seront plus arrêtés ou ralentis par des trains de marchandises. Cela augmentera donc la capacité globale du système, à la fois pour les passagers et pour le fret.

C'est cependant plus difficile dans certains endroits, surtout dans les centres-villes, où il risque d'y avoir toujours des voies partagées. Ce sera le travail de VIA TGF, la compagnie qui a été créée, de négocier un accès à ces voies pour garantir le service dont on a besoin et augmenter la capacité de ces voies dans les centres-villes. Les discussions à ce sujet avec les compagnies de chemin de fer, comme le CN et CPKC, ont déjà commencé.

Pour ce qui est du rôle de VIA Rail, nous travaillons de près avec elle et avec VIA TGF, la nouvelle société d'État, tout au long du processus de sélection. VIA Rail a donc un rôle important. Cependant, lorsque le projet sera complété, tous les services offerts dans le corridor Windsor-Québec seront de la responsabilité du partenariat public-privé. Comme je l'ai mentionné dans mes remarques, le nombre de passagers va tripler, au minimum. Alors, pour offrir le service, on aura besoin de tous les employés actuels, et des milliers de nouveaux bons emplois seront même créés.

• (2010)

**Le président:** Merci, monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Lors de notre rencontre de lundi, un peu plus tôt cette semaine, nous avons reçu Michel Leblanc, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Je lui ai demandé si, dans le cadre d'un projet de train à grande fréquence où on pourrait penser que la durée du voyage serait d'environ 2 heures 50 minutes, il pensait que beaucoup de gens de la communauté d'affaires décideraient de prendre le train plutôt que la voiture. Il a répondu assez clairement que non. En fait, il était assez pessimiste quant au volume du transfert modal qui s'opérerait.

De votre côté, avez-vous des données sur le transfert modal de la voiture et de l'avion vers le train que pourrait entraîner le projet actuel, comparativement au statu quo ou à un projet de train à grande vitesse?

**M. Vincent Robitaille:** Oui. Comme je l'ai mentionné, nous prévoyons que l'achalandage dans tout le corridor augmentera jusqu'à 17 millions de passagers, alors qu'il avait atteint un maximum de 4,9 millions de passagers avant la pandémie.

Je n'ai pas sous la main les données précises sur le transfert modal. Cependant, étant donné que peu de gens prennent l'avion entre Montréal et Québec, la grande majorité des nouveaux passagers seront des gens qui prenaient la voiture auparavant.

Plusieurs facteurs font que les gens vont prendre le train. On parle beaucoup de la vitesse, mais il y a cinq facteurs principaux. Tout d'abord, il y a le coût des billets. Il y a également l'horaire des trains. Présentement, entre Montréal et Québec, il n'y a souvent que quatre trains par jour. Il y a...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vais vous arrêter, parce que j'ai d'autres questions pour vous. Vous avez quand même assez bien répondu à ma question, mais, au bénéfice de tous les membres du Comité, j'aimerais vous inviter à déposer les documents sur les transferts modaux prévus dans le cadre du projet. Vous avez dit que vous les aviez, mais pas sous la main. Ce serait intéressant pour les membres du Comité de les avoir.

Si je comprends bien, vous avez des données sur le transfert modal prévu dans le cadre du projet de TGF, par comparaison avec le statu quo, mais je ne suis pas certain d'avoir compris si vous en aviez aussi sur le transfert modal qui s'opérerait dans le cas d'un projet de TGV, par exemple, ou encore d'un projet qui combinerait les deux.

**M. Vincent Robitaille:** Nos études sont axées sur un modèle de trains pouvant atteindre une vitesse de 200 kilomètres à l'heure. Cela dit, un des facteurs dont j'ai parlé est la durée des déplacements. Plus celle-ci diminue, plus l'achalandage va continuer à augmenter.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Si je comprends bien, vous n'avez pas de données sur le transfert modal qui aurait lieu s'il s'agissait d'un projet de TGV. Les seules données que vous avez portent sur un projet de train à grande fréquence.

**M. Vincent Robitaille:** C'est exact.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Le gouvernement s'orientait très clairement vers un projet de train à grande fréquence. Or, comment fait-on pour orienter le projet vers un type de train plutôt qu'un autre si on ne dispose pas de données complètes pour les deux scénarios?

• (2015)

**M. Vincent Robitaille:** Dans le cadre de l'appel d'offres, nous demandons une proposition complète, ce qui comprend un scénario prévoyant des segments à grande vitesse. La proposition doit in-

clure les niveaux d'achalandage et les revenus prévus, ainsi que les coûts d'entretien et de construction. Nous tirons parti de la concurrence pour obtenir une description vraiment complète de tous les avantages possibles. C'est ce que nous allons obtenir dans le cadre de l'appel d'offres, qui va prendre fin cet été.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Si je comprends bien, vous n'avez pas non plus de données estimatives sur le transfert modal pour la version hybride du projet, c'est-à-dire un projet qui comprendrait des segments à grande vitesse.

**M. Vincent Robitaille:** Nous n'avons pas d'estimations précises à ce stade-ci.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Nous vous serions reconnaissants si vous pouviez au moins nous transmettre les données qui concernent le train à grande fréquence. Cela nous aiderait un peu.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le président:** Il vous reste une minute et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** C'est parfait.

J'ai une autre question à vous poser.

Cela a peut-être été évoqué dans des réunions précédentes, mais j'ai été un peu surpris de vous entendre dire tout à l'heure que le consortium choisi serait responsable de l'entière du tronçon entre Québec et Windsor. Il ne s'agit donc pas seulement de la nouvelle section qui serait construite, mais de tout le réseau existant.

J'essaie de comprendre pourquoi il en sera ainsi. Quelles seront les répercussions sur les employés et sur le fonctionnement des lignes existantes?

**M. Vincent Robitaille:** L'objectif est de créer un système intégré. Pour les nouvelles lignes de TGF, nous ne créerons pas seulement de nouveaux services express entre les grandes villes grâce à de nouvelles connexions à Laval, à Trois-Rivières ou à Peterborough, villes qui ne sont pas connectées présentement, mais nous améliorerons aussi le système dans son ensemble, comme les voies qui desservent les Grands Lacs et longent la rive sud du Saint-Laurent.

Dans ce contexte, nous ne voulions pas faire en sorte que le nouveau service fasse concurrence à l'ancien. Nous voulons créer le meilleur réseau possible. Plusieurs économies d'échelle seront réalisées en ce qui a trait à la gestion du matériel roulant et au cycle des trains qui peuvent bouger le long du réseau.

L'objectif est donc de trouver la meilleure solution globale pour toutes les communautés.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Vous comprendrez cependant que cela représente beaucoup d'incertitude pour les gens qui travaillent du côté sud et pour tous ceux qui utilisent ce service.

**Le président:** Malheureusement, il ne vous reste plus de temps, mais vous aurez un autre tour tantôt pour poser des questions.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins d'être ici pour répondre à nos questions.



Je sais que l'éventail des questions auxquelles vous pouvez répondre est assez limité, et bon nombre des questions du Comité s'adressent en fait au ministre et au gouvernement, alors je vais essayer de m'en tenir à vos responsabilités.

J'ai remarqué, monsieur Robitaille, que dans votre présentation, il n'y avait aucune mention de la main-d'œuvre, aucune mention des gens qui travaillent actuellement pour VIA Rail dans le corridor. Je sais que le ministre précédent a pris des engagements vagues au sujet du rôle des travailleurs dans le projet de TGF. J'ai parcouru l'appel de manifestations d'intérêt et j'y ai lu une petite ligne vaguement rédigée au sujet de la façon dont on demandera aux promoteurs de détailler leur stratégie en matière de main-d'œuvre, ou quelque chose du genre, mais je n'ai pas l'information sous les yeux. Cela ne reflétait pas un engagement à s'assurer que les travailleurs syndiqués conserveront leur emploi lorsque le TGF sera construit.

Pourriez-vous nous expliquer en détail quelles ont été vos discussions avec les syndicats et quel est l'engagement actuel de TGF envers les travailleurs qui sont membres de syndicats comme Unifor et qui jouent actuellement un rôle très important pour ce qui est du transport des clients dans le corridor?

**M. Vincent Robitaille:** Les exigences du processus d'approvisionnement sont très claires. Les employés de VIA Rail qui travaillent dans le corridor doivent tous avoir un emploi dans le nouveau service, de sorte qu'il n'y aura pas de pertes d'emplois.

De plus, il faut travailler avec les syndicats existants et maintenir la convention collective et les avantages sociaux existants pour les employés. Cela fait partie intégrante du processus d'approvisionnement afin que les employés aient confiance en leur rôle à l'avenir.

Le projet créera des milliers d'emplois. Il y aura d'excellentes possibilités pour les employés actuels et pour beaucoup plus de gens qui travaillent dans le secteur ferroviaire.

● (2020)

**M. Taylor Bachrach:** Parce qu'il y a plus d'employés qui travailleront dans le secteur ferroviaire sur le TGF une fois qu'il sera construit, est-ce que le gouvernement ou TGF s'est engagé à s'assurer que ce sont des emplois syndiqués et que les syndicats avec lesquels vous travaillez actuellement sont en mesure de prendre de l'expansion pour couvrir les nouveaux rôles qui font partie de cette nouvelle ligne de chemin de fer?

**M. Vincent Robitaille:** C'est une exigence de la demande de propositions.

**M. Taylor Bachrach:** Nous avons entendu Unifor à notre dernière réunion. Vous avez peut-être pris connaissance de leur témoignage. Il ne semblait pas y avoir une grande harmonisation entre la vision du gouvernement pour TGF et la vision d'Unifor pour le transport ferroviaire public le long du corridor. Quelle incidence cela a-t-il sur le projet?

Je pose cette question dans un esprit constructif. J'ai l'impression que ce serait vraiment bien qu'il y ait une harmonisation entre les gens qui travaillent sur les trains et l'entité gouvernementale qui crée cette nouvelle ligne de chemin de fer, le service ferroviaire, et que cela contribuerait à assurer la réussite du projet. Comment entrevoyez-vous cette harmonisation au cours des prochaines années?

**M. Vincent Robitaille:** Si vous me le permettez, je vais parler des exigences du processus d'approvisionnement.

Vous avez parlé d'un plan. Le partenaire final qui sera choisi devra démontrer comment il travaillera avec le syndicat existant. Évi-

demment, à l'heure actuelle, nous devons choisir un partenaire, et il y aura cette union entre trois partenaires, soit le gouvernement, le partenaire privé et, dans ce cas-ci, le syndicat existant.

L'objectif est d'obtenir un résultat qui fonctionne bien pour tout le monde.

**M. Taylor Bachrach:** Nous avons inscrit au Feuilleton une question à poser au sujet du processus qui a mené à la décision d'utiliser un modèle de partenariat public-privé pour l'approvisionnement. Connaissez-vous le processus d'évaluation qui a mené au choix de ce modèle d'approvisionnement?

**M. Vincent Robitaille:** Parlez-vous de l'évaluation de l'optimisation des ressources qui a été faite à l'époque?

**M. Taylor Bachrach:** Oui, d'après l'information que nous avons reçue du gouvernement, il y a eu une évaluation des différents modèles d'approvisionnement. Le gouvernement a examiné 20 projets d'infrastructure de transport différents dans le monde, je crois, et sur la liste de ces 20 projets, tous étaient en PPP. Il n'y avait pas d'exemples de marchés publics dans cette liste.

Dans sa réponse, le gouvernement a également indiqué qu'il avait comparé le modèle d'approvisionnement à un modèle plus traditionnel, mais il n'y avait pas d'exemples de projets qui avaient été acquis de cette façon.

Je me demande pourquoi aucun projet public précis n'a été inscrit dans les comparaisons.

**M. Vincent Robitaille:** Je peux peut-être apporter une nuance à l'analyse qui a été faite. Il existe différents types de partenariats public-privé. Vous avez ceux qui comprennent uniquement la conception, la construction et l'entretien de la nouvelle infrastructure, et il existe un fort consensus selon lequel c'est une bonne façon de réaliser un projet comme celui-ci.

Il y a ensuite l'ajout de l'exploitation. Dans le modèle que nous avons étudié, divers modèles incluaient un exploitant public par opposition à un exploitant privé. Cela faisait partie des considérations.

**M. Taylor Bachrach:** Je suppose que c'est vraiment la distinction... que je soulèverai avec vous au prochain tour, parce que je vois le président faire des gestes très insistants à mon égard.

Je vous remercie de vos réponses.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach et monsieur Robitaille.

Nous passons maintenant à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez cinq minutes.

**Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC):** Merci.

Bonsoir à tous.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus aujourd'hui.

Monsieur le président, j'aimerais commencer par présenter une motion pour laquelle j'ai donné l'avis requis. Je crois qu'il est important que le Comité examine cette motion à ce moment-ci, étant donné le rôle de surveillance qu'il joue à l'égard des politiques du gouvernement en matière d'infrastructure, rôle qui devient plus urgent en raison de l'état précaire de l'infrastructure nationale et de nos finances.

La motion, qui a été distribuée à tous les membres du Comité dans les deux langues officielles, est la suivante:

Étant donné que, après six années et demie d'activité, la Banque de l'infrastructure du Canada:

- a) échoue à faire construire l'infrastructure importante, seulement deux de ses projets étant en service à ce jour;
- b) échoue à mobiliser les fonds du secteur privé, même à un ratio 1:1;
- c) est inefficace, improductive et ne peut plus compter sur un soutien public de 35 milliards de dollars alors que sévit une pénurie de logements et que l'infrastructure de base dans les communautés partout au Canada est soit absente, soit en très mauvais état;

le comité reconnaît que la Banque de l'infrastructure du Canada a échoué à réaliser son mandat fondamental et à produire la valeur promise, qu'elle ne met pas en place l'infrastructure dont les Canadiens ont besoin, et que le comité fasse rapport de cet avis à la Chambre.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je crois que cette motion se passe de commentaires, mais j'aimerais faire quelques observations.

Je crois qu'il est important que le Comité dise au Parlement et au gouvernement que nous demeurons très insatisfaits de la politique phare du gouvernement en matière d'infrastructure, la Banque de l'infrastructure du Canada. Après six ans et demi — soit depuis la création de cette banque —, elle a complètement échoué. Après huit ans de ce premier ministre, les Canadiens paient maintenant le double de leurs remboursements hypothécaires d'il y a huit ans, le double de leur loyer et le double du prix des maisons. Les Canadiens ne peuvent pas se permettre de continuer à subventionner cet échec de 35 milliards de dollars.

Bien que le gouvernement aime souligner un certain nombre d'investissements de la Banque, la réalité nous impose de faire la distinction entre des annonces d'investissements et des travaux de construction ou des projets d'infrastructure terminés dont les collectivités ont besoin et qu'elles peuvent utiliser en cette période difficile.

La Banque de l'infrastructure du Canada ne s'est pas acquittée de son mandat de base en tant que banque qui tire parti des investissements du secteur privé. Lorsque la création de cette banque a été annoncée, les libéraux ont promis un rendement du capital investi pouvant atteindre quatre fois plus dans le secteur privé. Ils avaient même prévu, avec les investissements des municipalités et des provinces, que cela donnerait un effet multiplicateur de 11 pour 1. Aujourd'hui, l'investissement privé n'est même pas à 1:1. Les contribuables n'obtiennent pas les résultats qui leur avaient été promis.

J'aimerais demander au Comité de dire à la Chambre qu'à son avis, la Banque ne s'est pas acquittée de son mandat de base et n'a pas procuré le rapport qualité-prix qui avait été promis.

Merci.

● (2025)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Lewis.

Nous allons céder la parole à M. Badawey, qui sera suivi de M. Strahl.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Ce qui me préoccupe, c'est l'obligation de retourner faire rapport à la Chambre. Les débats sur la motion d'adoption à la Chambre prennent beaucoup de temps et dérangent beaucoup d'entre nous, dans une certaine mesure. J'aimerais proposer un amendement pour retirer cette partie de la motion concernant le rapport à la Chambre.

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Y a-t-il des commentaires sur l'amendement de M. Badawey?

Je vous cède la parole, monsieur Strahl.

**M. Mark Strahl:** Je pense que la Chambre devrait être informée de notre opinion à ce sujet. Je pense que c'est un élément assez fondamental de la motion.

Je tiens également à souligner que, même aujourd'hui, dans le cadre de son témoignage sur le projet de train à grande fréquence, la Banque de l'infrastructure du Canada, que le Comité a recommandé au gouvernement de dissoudre, fait maintenant partie intégrante de ce processus. Plus la Banque demeurera en place longtemps, plus elle sera étroitement liée à ce genre de projets.

Le Comité a mené des études approfondies sur la Banque de l'infrastructure et a recommandé que les 35 milliards de dollars soient réinvestis dans d'autres programmes d'infrastructure afin qu'ils puissent être mieux distribués aux Canadiens, plutôt que, comme l'a dit Mme Lewis, dans deux projets. Même aujourd'hui, nous entendons de plus en plus de témoignages selon lesquels cette banque continue de participer au projet, malgré la recommandation du Comité, et je pense qu'il n'y a pas de mal à faire connaître de nouveau notre opinion au gouvernement à cet égard et lui rappeler qu'il n'a pas tenu compte de notre recommandation précédente.

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

Y a-t-il d'autres questions, commentaires ou préoccupations?

Monsieur Bachrach, je vous cède la parole.

● (2030)

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Je tiens à souligner que la teneur de cette motion reflète l'opinion du Comité, qui s'est exprimée dans un rapport contenant une seule recommandation et qui a été dûment déposé à la Chambre. Il était possible de tenir un débat sur l'adoption. Je crois que cela s'est produit — je ne me souviens pas quand exactement — et que le gouvernement y a répondu de façon officielle, quoique quelque peu inadéquate.

J'appuie l'objectif général de la motion. Ce qui me préoccupe, c'est que ces motions s'accumulent dans tous nos comités et entravent le travail que nous essayons de faire, notamment pour en apprendre davantage et fournir des commentaires constructifs sur un investissement massif dans l'infrastructure qui, à première vue, pourrait avoir de grandes répercussions sur la partie la plus peuplée de notre pays.

Je ne suis pas d'accord pour qu'on accapare tout le temps du Comité avec toutes ces motions, surtout si elles se répètent. Je suis heureux qu'elle ait été présentée, et il est parfois nécessaire de répéter.

Je dirais que l'une des options serait d'inclure l'essentiel de cette motion comme recommandation dans le rapport que nous allons préparer sur TGF. Il pourrait s'agir d'une note à la fin du rapport précisant que nous croyons toujours que la Banque de l'infrastructure du Canada, la BIC, n'est pas le bon mécanisme pour financer des infrastructures comme celle-ci en raison de l'obsession du gouvernement à faire faire des profits aux investisseurs privés, et que nous préférons un modèle public.

J'espère que mes amis conservateurs se joindront à moi pour voter en faveur d'une telle recommandation. Je vais voter contre la motion.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Pour ma part, je vais aussi voter contre la motion, non pas parce que je n'aime pas le contenu, mais simplement parce que nous avons déjà exprimé l'opinion du Comité dans un rapport qui a été déposé à la Chambre des communes. Je ne vois donc pas la nécessité de recommencer constamment les mêmes débats, surtout que nous avons en ce moment une étude importante que j'aimerais voir progresser.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Comme il n'y a pas d'autres commentaires ou questions, nous allons d'abord procéder à un vote par appel nominal sur l'amendement de M. Badawey.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5.)

**Le président:** Nous allons maintenant passer à la motion principale et procéder à un vote par appel nominal.

(La motion est rejetée par 7 voix contre 4.)

**Le président:** Merci, madame la greffière. La motion n'est pas adoptée.

Madame Lewis, je vous redonne la parole.

Il vous reste quatre minutes et 47 secondes pour poser vos questions.

**Mme Leslyn Lewis:** Merci.

Ma première question s'adresse à M. Robitaille.

Vous avez dit que la BIC avait sous-traité des services pour créer TGF. Est-ce exact? Est-ce bien ce que vous avez dit?

**M. Vincent Robitaille:** Oui.

**Mme Leslyn Lewis:** En ce qui concerne les 18 millions de dollars remis à la BIC, est-ce que ce montant a été remis par TGF à la BIC?

• (2035)

**M. Vincent Robitaille:** Oui, c'est exact.

Pour mettre les choses en contexte, de 2018 à 2021, pendant la phase de diligence raisonnable, un bureau de projet conjoint composé de la Banque de l'infrastructure du Canada et de VIA Rail a mené des études sur le projet. C'est la suite de ce travail qui a été fait. À ce moment-là, il était financé par le gouvernement du Canada.

**Mme Leslyn Lewis:** L'entrepreneur principal était-il VIA Rail, ou a-t-il embauché des sous-traitants pour les 18 millions de dollars?

**M. Vincent Robitaille:** L'entrepreneur principal est une coentreprise formée d'Arup et Aecom, qui sont des firmes d'architecture et d'ingénierie.

**Mme Leslyn Lewis:** Vous, ou plutôt TGF, avez reçu le financement du gouvernement et l'avez ensuite remis à la Banque de l'infrastructure du Canada.

**M. Vincent Robitaille:** C'est exact. L'argent a servi à poursuivre ces contrats pendant la transition. Maintenant, tout ce travail est fait par la nouvelle société d'État, Via TGF Inc. C'était une mesure temporaire jusqu'à la création de la société d'État.

**Mme Leslyn Lewis:** Essentiellement, la Banque de l'infrastructure du Canada a engagé des entrepreneurs pour une valeur de 18 millions de dollars afin de confirmer la création de TGF. Il s'agissait essentiellement de 18 millions de dollars pour des services d'experts-conseils.

**M. Vincent Robitaille:** C'était pour préparer le processus d'approvisionnement que nous avons lancé cette année. Il s'agissait de tout le travail technique qui devait être mis à la disposition des soumissionnaires dans le cadre du processus de demande de propositions en cours.

**Mme Leslyn Lewis:** Il s'agissait simplement de préparer le processus de demande de propositions pour les soumissionnaires. Il n'y a pas encore d'entrepreneur; ces 18 millions de dollars ont tous été dépensés en services d'experts-conseils.

**M. Vincent Robitaille:** Oui, c'était pour préparer... On parle de 1 000 kilomètres de nouvelles voies. Divers éléments des travaux étaient nécessaires pour fournir l'information à nos soumissionnaires afin qu'ils puissent soumissionner dans le cadre de ce projet.

**Mme Leslyn Lewis:** Les entrepreneurs qui s'adressent à vous n'auraient-ils pas dû avoir des solutions à proposer?

Il me semble que 18 millions de dollars, c'est un montant scandaleux pour payer des entrepreneurs. La BIC a maintenant besoin de cet argent pour payer des entrepreneurs et rien n'a encore vraiment commencé. Vous n'avez même pas encore de partenaire, mais 18 millions de dollars ont été dépensés en services d'experts-conseils.

**M. Vincent Robitaille:** Encore une fois, ce travail est essentiel pour un projet d'envergure comme celui-ci. Il s'agit de fournir toute l'information sur la nature des voies, les emprises disponibles et les types de technologies qui peuvent être envisagées.

Tout ce travail représente des centaines de documents qui ont été partagés dans une salle de données électroniques que les soumissionnaires peuvent utiliser pour préparer leurs propositions. Chacun d'eux prendra neuf mois pour élaborer une proposition fondée sur ces renseignements.

**Mme Leslyn Lewis:** Y avait-il un entrepreneur principal? Y avait-il une organisation principale qui s'occupait de toutes les complexités de la collecte de cette information? Qui était l'entrepreneur principal?

**M. Vincent Robitaille:** Essentiellement, ce contrat est une coentreprise entre deux grandes sociétés d'architecture et d'ingénierie. L'une d'elles est Arup, et l'autre est Aecom. Ces firmes étaient conjointement responsables de la préparation des travaux.

**Mme Leslyn Lewis:** Je crois comprendre qu'en date du 11 octobre, le total était de 28 359 171,99 \$.

Ai-je raison d'affirmer que nous avons dépensé jusqu'à 28 millions de dollars en sous-traitants avant même que ce projet ne soit lancé?

**M. Vincent Robitaille:** Ces chiffres sont exacts.

Encore une fois, compte tenu de la taille et de la portée de ce projet, ce sont les chiffres auxquels on s'attendrait.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Lewis.

Merci, monsieur Robitaille.

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

**Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins d'être ici avec nous à une séance tardive du comité TRAN. C'est très apprécié.

J'aimerais parler un peu de fiabilité. Comme nous le savons, la fiabilité est un avantage important du TGF et aussi du train à grande vitesse, parce qu'il fonctionne sur une voie réservée aux voyageurs. Nous savons aussi que VIA utilise actuellement certaines de ses propres voies et surtout des chemins de fer hôtes comme le CN.

Grosso modo, quelle est la différence de fiabilité et de ponctualité entre les deux? Peut-on dire qu'un chemin de fer de passagers peut vraiment constituer un succès sur les voies des autres, concurrencer leurs trains?

● (2040)

**M. Vincent Robitaille:** Malheureusement, le recours à ces voies a diminué. Je vais vous faire part des derniers chiffres généraux que je connais. Peut-être que VIA Rail serait mieux placée pour avoir les chiffres exacts.

D'après ce que nous avons compris, sur les voies qu'ils possèdent, qui se trouvent surtout à Ottawa, ils ont une fiabilité de plus de 90 % pour ce qui est de la ponctualité, soit environ cinq minutes avant l'heure d'arrivée indiquée sur les billets. En dehors de ces chemins de fer, ce pourcentage tombe sous les 70 %. Encore une fois, nous pourrions obtenir le chiffre exact, mais vous voyez la différence énorme entre les deux.

**Mme Annie Koutrakis:** Ce que j'entends, c'est que si nous allons de l'avant avec TGF et un service ferroviaire réservé aux voyageurs, le rendement en matière de ponctualité sera également bien meilleur. Est-ce exact?

**M. Vincent Robitaille:** En effet. Partout dans le monde, lorsque vous voyez le meilleur service, c'est la clé. Si la compagnie de chemin de fer de voyageurs contrôle la voie ferrée, elle est en mesure d'offrir des services précis à certains endroits. Cela fait toute une différence pour l'expérience des passagers.

**Mme Annie Koutrakis:** Comme nous l'ont dit de nombreux collègues autour de la table lors de témoignages précédents et de réunions précédentes, dans le cas de grands projets d'infrastructure comme celui-ci, il sera probablement très difficile de respecter le budget. Des projets sont souvent retardés et dépassent le budget.

Quelles mesures ont été mises en place pour s'assurer que les coûts sont bien gérés au cours du projet? Sommes-nous certains que l'on va essayer de respecter le plus possible le budget?

**M. Vincent Robitaille:** Bon nombre des membres de l'équipe du TGF ont déjà eu l'honneur de travailler sur le pont Samuel-De Champlain. C'était un projet très réussi. Nous sommes très conscients de la difficulté de réaliser de grands projets d'infrastructure et de la nécessité d'apprendre des meilleurs projets menés partout dans le monde.

Dans le contexte du TGF, un certain nombre de mesures sont prises, évidemment, pour s'assurer que les coûts sont contrôlés et qu'ils demeurent aussi bas que possible. La première étape a été de

créer cette nouvelle société d'État pour le TGF afin qu'elle ait l'expertise nécessaire. Il est essentiel d'avoir les meilleurs experts de notre côté pour gérer le projet à long terme.

La deuxième consiste à tirer profit de la concurrence. À l'heure actuelle, il s'exerce une forte concurrence pour le choix d'un partenaire. Ensuite, ce partenaire sera responsable de la conception. Lorsque nous examinons tous les travaux de construction qui devront être réalisés dans le corridor, il ne s'agit pas d'un seul projet, mais d'un millier de petits projets. Pour chacun d'eux, il y a différentes façons de les concevoir. Ils seront soumis à leur propre concurrence. Le contrat comportera également des incitatifs importants pour assurer le respect du budget et trouver les meilleures façons de réaliser le projet.

Ce ne sont là que quelques exemples, comme vous pouvez l'imaginer, intégrés aux différents aspects de notre gestion du projet.

**Mme Annie Koutrakis:** Dans mon rôle précédent de secrétaire parlementaire du ministre des Transports, je parlais évidemment au ministre, et je lui demandais pourquoi nous devrions avoir un TGF plutôt qu'un train à grande vitesse. Il disait que c'était une question de coût.

Pourriez-vous nous expliquer un peu mieux pourquoi le coût du train à grande vitesse est beaucoup plus élevé que celui du train à grande fréquence? Est-ce à cause des passages à niveau? Des expropriations? Qu'est-ce qui fait augmenter les coûts?

**M. Vincent Robitaille:** Je vais commencer par certains des éléments, et j'inviterai mon collègue, M. Camiré, à vous en parler également.

À un niveau élevé, une fois qu'un train roule à plus de 200 kilomètres à l'heure, la différence est qu'il faut une emprise entièrement protégée. Cela signifie que les voies sont clôturées. Il ne peut pas y avoir de passages à niveau. Cela signifie des viaducs au-dessus de la route. Cela signifie également que les courbes ne peuvent pas être aussi prononcées parce que le train se déplace plus rapidement...

● (2045)

**Le président:** Malheureusement, je dois vous interrompre, même si je voulais vraiment entendre la réponse à cette question. Peut-être qu'un collègue, un autre membre du Comité, cédera une partie de son temps pour que nous puissions entendre le reste de la réponse.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Je vais justement poursuivre sur la lancée de ma collègue.

Lors de notre dernière séance, j'ai demandé à M. Michel Leblanc pourquoi les chiffres qu'on nous faisait miroiter pour comparer le coût d'un train à grande vitesse à celui d'un train à grande fréquence étaient de trois à quatre fois plus élevés ici qu'ailleurs. On parlait de 65 milliards de dollars comparativement à 12 milliards de dollars. Finalement, j'ai révisé mes affaires et je me suis rendu compte que les coûts qui avaient été évoqués cet été pour un TGV n'étaient même plus de 65 milliards de dollars, mais ce serait maintenant 80 milliards de dollars.

Pourriez-vous me dire sur quelle base vous êtes arrivés à de tels chiffres? En fait, c'est très difficile pour nous de faire une évaluation, mais ce serait intéressant de savoir comment on peut arriver à de tels chiffres.

**M. Vincent Robitaille:** Si vous me le permettez, j'aimerais donner des précisions sur la différence de coûts.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** J'aimerais mieux que vous répondiez à ma question, car mon temps de parole est vraiment limité.

**M. Vincent Robitaille:** C'est parfait.

L'analyse comparative qui a été faite consistait à prendre en considération les coûts moyens pour la construction d'un train à grande vitesse ailleurs dans le monde et d'adapter le tout à la situation canadienne. C'est donc basé sur des études de haut niveau.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Pourriez-vous transmettre au Comité les documents sur lesquels vous vous êtes basés pour arriver à ces chiffres? Lors de la dernière réunion du Comité, j'ai parlé du coût d'un projet réalisé en Espagne, et la différence était absolument incomparable. Nous vous en serions très reconnaissants si vous pouviez nous faire parvenir les données, afin que nous puissions comprendre comment on en est arrivé à ces chiffres.

**M. Vincent Robitaille:** Dans la mesure où l'information ne compromet pas le processus concurrentiel, nous pourrions vous transmettre ces données.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais présenter une motion à cet égard.

**Le président:** Je vous en prie, monsieur Barsalou-Duval.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** En fait, j'aimerais présenter deux motions dont le contenu est essentiellement le même.

La première est la suivante:

Que Transports Canada produise au Comité tous les documents relatifs à l'estimation de coûts pour le projet de TGF et pour un éventuel projet permettant la circulation des trains à grande vitesse, exempts de tout caviardage; que ces documents soient envoyés à la greffière du Comité, dans les deux langues officielles, au plus tard 24 novembre 2023.

La deuxième est la suivante:

Que VIA HFR - VIA TGF Inc. produise au Comité tous les documents relatifs à l'estimation de coûts pour le projet de TGF et pour un éventuel projet permettant la circulation des trains à grande vitesse, exempts de tout caviardage; que ces documents soient envoyés à la greffière du Comité, dans les deux langues officielles, au plus tard 24 novembre 2023.

Comme on peut le constater, les deux motions ont exactement le même libellé. La seule différence, c'est que la première vise Transports Canada alors que la deuxième vise VIA TGF.

En tant que société, il faut tenir un débat éclairé et, pour ce faire, il faut connaître les chiffres comparatifs entre le coût d'un train à grande vitesse et celui d'un train à grande fréquence. De plus, il faut savoir si les données qui circulent actuellement sont fiables. Nous avons donc besoin de cette information.

J'ai les textes des motions dans les deux langues officielles. Je peux les transmettre à Mme la greffière et aux membres du Comité.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Si cela convient à tout le monde, nous allons suspendre la réunion pendant quelques minutes, afin qu'on ait la chance de distribuer les motions dans les deux langues officielles.

[Traduction]

Je vois que tout le monde est d'accord.

Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes.

• (2045)

(Pause)

• (2100)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

Nous allons maintenant entamer la discussion sur les deux motions présentées par M. Barsalou-Duval. La première concerne Transports Canada et la deuxième porte sur VIA TGF.

Quelqu'un veut-il commencer?

Oui, la parole est à vous, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

C'est l'une des questions que j'allais poser au sujet du financement. Il est toujours important, dans le cadre du processus, de mettre en place un plan financier, en tenant compte du projet, mais ce qui m'intéresse aussi, c'est un plan intégré d'immobilisations en transport fondé sur une stratégie de logistique du transport. Cela va plus loin. Oui, nous allons parler du TGF, mais nous allons aussi parler du train à grande vitesse. Je ne pense pas qu'il faille faire un choix entre l'un ou l'autre. Les deux peuvent être pris en compte, selon les administrations dont nous parlons et, bien sûr, l'infrastructure qui va de pair.

Je comprends et j'apprécie la motion à cet égard. Cependant, au fur et à mesure que nous avancerons, je pense que nous aurons un réseau en étoile. Il sera aussi question des coûts attribués aux parties résiduelles de ce plan. Combien cela va-t-il coûter au chapitre du transport maritime, par exemple, avec les bateaux de croisière? Combien cela va-t-il coûter au titre des routes, avec les artères? Combien cela coûtera-t-il aux municipalités, avec les passages à niveau? La liste est longue. Nous allons avoir beaucoup de discussions de ce genre au fur et à mesure que ce projet sera mis en branle.

La seule chose qui me préoccupe dans cette motion, c'est en ce qui concerne la taille du projet. Ce n'est pas différent du pont Gordie-Howe ou de l'époque où la Voie maritime du Saint-Laurent a été construite, il y a 60 ans. C'est un gros projet. Il s'agit de l'un des projets les plus importants, sinon le plus important, en matière de transport depuis plus de 60 ans. C'est très excitant, en passant. Je ne veux pas en parler pour l'instant. J'y reviendrai quand ce sera mon tour de poser une question.

Ma préoccupation est double.

Premièrement, c'est une chose de demander à Transports Canada de fournir tous les documents au Comité. Cela vous concerne, cela nous concerne. C'est bien. Cependant, il est un peu plus difficile de demander ces documents à VIA Rail. VIA Rail est une société privée, bien qu'elle soit indépendante. C'est tout de même une entreprise privée et, très franchement, à mon avis, ils n'ont pas à acquiescer à la demande, peu importe le texte de la motion. C'est une chose que je tenais à mettre au clair. J'essaie simplement d'être réaliste.

Je vais laisser la parole à d'autres avant de proposer cet amendement, mais je proposerais ceci pour la motion, monsieur le président: premièrement, en ce qui concerne VIA Rail, après « Que », nous mettions « nous demandons ». C'est le premier point.

Le deuxième point concerne le caviardage. Personne n'aime le caviardage, et j'inclus notre groupe de ce côté-ci du fer à cheval. Cependant, je reviens à ce que j'ai dit plus tôt au sujet de l'ampleur du projet et des personnes qui y participeront. C'est un gros projet auquel participent beaucoup de gens. Franchement, la seule préoccupation concerne les renseignements exclusifs. Pour des raisons de renseignements exclusifs, il peut être nécessaire de caviarder des documents en fonction de la confidentialité de ce qu'ils peuvent proposer pour le projet en soi. Ce n'est pas notre rôle d'entraver les droits des partenaires qui pourraient participer à ce projet. En fait, il peut être difficile de ne pas demander de caviardage dans de tels cas.

À part cela, je n'ai aucune préoccupation. Je veux entendre d'autres intervenants, car j'aurai peut-être d'autres préoccupations plus tard.

Je vais en rester là pour l'instant. Je vais céder la parole à mes collègues.

• (2105)

**Le président:** Merci, monsieur Badawey.

Je vois que Mme Koutrakis et M. Iacono lèvent la main. Je donnerai ensuite la parole à Mme Lewis. Nous verrons ensuite ce que nous ferons.

Madame Koutrakis, vous avez la parole.

**Mme Annie Koutrakis:** Merci, monsieur le président.

À l'instar des objections de mon collègue, ce qui me préoccupe le plus, c'est l'expression « exempts de tout caviardage ». Je pense que nous devons être très prudents et ne pas établir de précédents lorsque nous présentons des motions comme celle-ci pour des projets très importants et de grande envergure. Il faut que nous protégeons les renseignements qui doivent être protégés. Je ne pense pas qu'aucun d'entre nous veuille demander quelque chose qui pourrait avoir des conséquences imprévues, surtout pour un projet d'une telle envergure.

Par conséquent, pour moi aussi, ce n'est pas le sujet de la motion qui pose problème, mais l'expression « exempts de tout caviardage » lorsque nous présentons ce genre de motion au Comité, et non seulement à notre comité, mais à n'importe quel comité. Nous l'avons constaté à maintes reprises. Des motions sont déposées à divers comités et cela devient un problème.

Nous travaillons si bien ensemble à ce comité, en toute collégialité. Nous semblons toujours trouver un compromis. Nous sommes d'accord là où nous pouvons nous entendre, et nous ne sommes pas d'accord à l'occasion, mais nous finissons toujours par nous entendre. Je ne voudrais pas que quelque chose d'aussi important devienne une question litigieuse qui retarde le travail très important que nous faisons ici au Comité des transports.

Voilà ce que j'avais à dire.

**Le président:** Merci, madame Koutrakis.

Est-ce un rappel au Règlement, monsieur Bachrach?

**M. Taylor Bachrach:** Non, c'est simplement pour figurer sur la liste des intervenants.

**Le président:** Parfait. Oui, je vais vous ajouter.

Nous entendrons maintenant M. Iacono, suivi de Mme Lewis, de M. Strahl et de M. Bachrach.

Monsieur Iacono, c'est à vous.

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur le président.

J'ai l'impression que nous allons à la pêche et que nous demandons des documents à VIA Rail et à Transports Canada, mais nous nous répétons. Je ne pense pas que VIA Rail aurait tous les documents; Transports Canada en aurait davantage.

Cependant, ce qu'on oublie ici, c'est que ce projet en est encore à l'étape préliminaire. Nous ne connaissons que la moitié des partenaires. Comme nous ne connaissons pas l'autre moitié — qui doit encore être sélectionnée —, je ne pense pas qu'il serait juste ou approprié que les documents soient communiqués alors que nous ne savons toujours pas qui sera l'autre moitié officielle du partenariat. Je pense que cela reviendrait à partager des renseignements confidentiels, ce qui nuirait au processus de sélection de l'entreprise qui sera choisie comme partenaire de Via TGF.

Je pense que c'est un processus un peu trop ouvert. Nous allons à la pêche. La divulgation de ce genre d'information serait injuste pour le processus de sélection parce que l'information qui est divulguée à ce comité est publique.

**Le président:** Merci, monsieur Iacono.

Nous passons maintenant à Mme Lewis. La parole est à vous.

**Mme Leslyn Lewis:** Merci.

Tout d'abord, je tiens à dire que je crois que VIA Rail est au moins une quasi-société d'État, alors je ne la considérerais pas comme une entité privée. Même s'il s'agissait d'une entité privée, je pense que le Comité a tout à fait le droit de lui demander des documents. Si l'entreprise ne souhaite pas fournir ces renseignements, elle peut facilement s'opposer à la divulgation de renseignements exclusifs ou à toute autre raison pour laquelle elle choisit de ne pas le faire.

Toutefois, je mets en garde le Comité contre le fait que nous parlons ici de l'argent des contribuables. Dans une quête de transparence, il est essentiel que les contribuables sachent comment ces fonds sont dépensés, d'autant plus que les projections ont été modifiées à maintes reprises et que nous sommes dans une situation très précaire en ce qui concerne nos infrastructures et nos finances au pays. Je pense que les contribuables ont le droit de savoir ce qui se passe, et dans un esprit de transparence, je pense qu'il est tout à fait légitime de demander ces documents.

• (2110)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Lewis.

Je cède maintenant la parole à M. Strahl.

**M. Mark Strahl:** Merci.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que Mme Lewis.

En tant que députés et en tant que membres de comités, nous avons des droits énoncés dans Bosc et Gagnon, qui indiquent très clairement que nous avons le droit de demander... La production de documents est un droit absolu de la Chambre et de ses comités, si bien que le fait de laisser entendre que nous faisons quelque chose d'inapproprié ou de répréhensible en demandant des documents à des entités qui sont financées par l'argent des contribuables au profit de... Vous savez, ce projet est dans l'intérêt des Canadiens. Jusqu'à maintenant, toutes les études réalisées dans le cadre de ce projet ont été financées par les contribuables. Nous avons entendu parler aujourd'hui de certains montants. Nous approchons des 30 millions de dollars en honoraires pour des travaux de consultation sur ce projet.

Je pense que la motion de M. Barsalou-Duval est parfaitement recevable. Toute tentative de l'édulcorer est un choix politique, et non une nécessité procédurale. *Laprocédure et les usages de la Chambre des communes* établit très clairement que nous avons ce droit et que nous pouvons l'exercer si nous le décidons.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Strahl.

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Ce n'est pas la première fois que nous parlons de la production de documents. Je crois comprendre que les comités ont le pouvoir d'ordonner la production de documents sans caviardage et que ce pouvoir est absolu. En même temps, tous les membres du Comité reconnaissent l'importance de ne pas compromettre certains types de renseignements, y compris les renseignements commerciaux exclusifs.

Peut-être que le compromis que nous pouvons faire, comme d'autres comités l'ont fait, consisterait à demander que les documents soient produits et discutés lors d'une réunion à huis clos du Comité et nous demandons à la Chambre de fournir des ressources juridiques pour conseiller le Comité sur les aspects de l'information qui pourraient être commercialement délicats ou exclusifs. Nous déciderions ensuite quels aspects de l'information pourraient être discutés de façon appropriée dans un domaine public.

Ce serait ma préférence, car d'après notre expérience, lorsque nous demandons des documents et que nous acceptons un certain niveau de caviardage, celui-ci est habituellement assez élevé. Parfois, il y a plus de noir que de blanc, et il peut être difficile de savoir exactement ce qui se cache derrière tout le caviardage. C'est ce que je préférerais.

Pendant que j'ai la parole, monsieur le président, et vu l'heure, j'aimerais prendre quelques instants pour parler d'un autre sujet. Cela ne me prendra pas beaucoup de temps. Je pense que la plupart des Canadiens ont été dégoûtés d'apprendre qu'il y a eu plusieurs incidents récents de mauvais traitements infligés à des passagers aériens qui sont des personnes handicapées et qui ont subi des traitements horribles à bord de certains vols d'Air Canada.

À la lumière de ces événements et de ces circonstances, j'aimerais donner avis de la motion suivante:

Que, compte tenu des multiples rapports récents selon lesquels des personnes handicapées sont victimes de discrimination et de traitement inacceptable lorsqu'elles voyagent avec des compagnies aériennes canadiennes, et qu'Air Canada a admis avoir enfreint la réglementation canadienne sur les personnes handicapées...

**M. Mark Strahl:** Cette motion est irrecevable, monsieur le président.

On ne peut pas proposer une motion pendant que nous discutons d'une autre motion.

**M. Taylor Bachrach:** Je ne propose pas de motion, monsieur Strahl.

**Le président:** Merci, monsieur Strahl.

Je viens de consulter la greffière. Puisque M. Bachrach ne fait que donner un avis de motion, je vais le laisser poursuivre.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par le début. Compte tenu de l'importance de cette affaire et de la gravité de ces incidents, il s'agit d'une question qui préoccupe tous les Canadiens. Cela ne me prendra qu'un instant.

Je donne avis de la motion suivante:

Que, compte tenu des multiples rapports récents selon lesquels des personnes handicapées sont victimes de discrimination et de traitement inacceptable lorsqu'elles voyagent avec des compagnies aériennes canadiennes, et qu'Air Canada a admis avoir enfreint la réglementation canadienne sur les personnes handicapées;

Que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités entreprenne une étude sur l'état du transport accessible pour les personnes handicapées à bord des lignes aériennes canadiennes et sur le Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées;

Que le Comité invite le ministre des Transports, les PDG d'Air Canada et de WestJet, la vérificatrice générale du Canada, des experts et d'autres intervenants;

Que le Comité tienne au moins trois réunions et fasse rapport de ses conclusions et recommandations à la Chambre;

Que le gouvernement dépose une réponse complète au rapport.

Merci, monsieur le président.

• (2115)

**Le président:** L'avis a été reçu.

Merci, monsieur Bachrach.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Je suis sensible aux arguments qui ont été présentés par mes collègues autour de la table. Je constate qu'il ne semble pas y avoir d'opposition à la première motion, qui concerne Transports Canada. Nous pourrions régler cette motion tout de suite et cela nous permettrait au moins d'avancer.

Quant à la deuxième motion, la proposition de mon collègue M. Bachrach, soit que nous ayons la possibilité de regarder les documents sans que ce soit rendu public dans un premier temps, pourrait être une bonne solution. Je ne sais pas ce qu'en pensent mes autres collègues autour de la table.

Il y a peut-être d'autres possibilités qui s'offrent à nous afin de ne pas rendre publiques les informations concernant les entreprises privées qui pourraient être sensibles dans le cadre du déroulement de ce projet.

Quoi qu'il en soit, je pense que l'intention est très claire: il s'agit d'obtenir les informations sur les coûts. Je pense que ce serait au bénéfice de tous.

**Le président:** Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Rogers.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'ai perdu le fil de ma pensée avec toutes les différentes motions qui sont présentées. Nous semblons aller dans toutes les directions.

Pour ce qui est de la motion de M. Barsalou-Duval, la seule partie qui me préoccupe, c'est lorsque nous parlons de ne pas caviarder les documents. Je ne vais pas répéter tous les points que d'autres membres du Comité ont déjà soulevés au sujet de la sensibilité commerciale et de la divulgation de renseignements qui pourraient être très confidentiels et qui sont déjà liés à ce processus. Pour cette raison, je ne peux pas appuyer cette motion, à moins que nous ayons un amendement visant à supprimer cette phrase de la motion.

En ce qui concerne l'autre motion qui vient d'être présentée, j'aurai un commentaire à faire plus tard lorsque nous aurons l'occasion d'en débattre ou d'en parler, parce que ce qui vient d'être proposé m'a intéressé et je pense que c'est probablement l'une des motions que je serais très intéressé à appuyer.

Pour ce qui est de la motion de M. Barsalou-Duval, c'est ce qui me préoccupe le plus. À moins de proposer un amendement et de supprimer l'expression « exempts de tout caviardage », j'aurai de la difficulté à appuyer ce genre de motion.

Je vais m'arrêter ici, monsieur le président. Je suis certain que d'autres députés ont leur propre point de vue à ce sujet.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Rogers.

J'ai sur ma liste M. Hardie, suivi de M. Muys et de M. Strahl.

C'est à vous, monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je suis un visiteur ici, mais j'ai siégé à ce comité de 2015 à 2019, et entre moi et M. Iacono, nous avons fait un tel gâchis qu'on m'a dit d'aller ailleurs...

**Des députés:** Oh, oh!

**M. Ken Hardie:** ... mais me revoici.

J'ai travaillé pendant de nombreuses années avec l'administration des transports de la région métropolitaine de Vancouver, TransLink, où nous avons instauré le train de banlieue. De plus, nous avons réalisé de très grands projets d'immobilisations, y compris la Canada Line, qui est essentiellement un métro qui va de l'aéroport au centre-ville de Vancouver.

Lorsque j'examine la motion de M. Barsalou-Duval, je crains que nous ne fassions une fixation sur les coûts sans vraiment comprendre ce qui les sous-tend. Je ne sais pas combien de consortiums soumissionnent. Vous avez parlé de concevoir, construire et exploiter. Je ne sais pas s'il s'agit d'un cas type de conception-construction-financement-exploitation, parce que, si c'est le cas, il s'agit alors de répartir le risque, surtout pour le partenaire privé, ce qui est l'une des raisons pour lesquelles on opte pour un partenariat public-privé, ou PPP.

Le chiffre lui-même, le coût, ne révèle pas nécessairement tout ce qu'il y a à savoir. Si la proposition actuelle concerne le train à grande fréquence et que l'on cherche à connaître le coût du train à grande vitesse, il y aura des différences importantes.

Monsieur Robitaille, je crois que vous avez mentionné que la conception actuelle prévoit un certain partage de la capacité ferroviaire avec le transport de marchandises, et que vous n'allez pas exploiter un train à grande vitesse sur une voie qui a été démolie par des wagons de marchandises lourds. Cela signifierait, entre autres choses, probablement qu'il faudrait construire un lien ferroviaire dédié tout au long du parcours, et qu'il faudrait ensuite s'occuper de questions comme les sauts-de-mouton, les passages à niveau, et ainsi de suite, qui imposent des coûts supplémentaires.

Le fait est que, selon la conception proposée par le promoteur, on obtient une variété d'estimations de coûts, et sans comprendre ce qui sous-tend les estimations de coûts, on magasine par prix seulement, ce qui ne produira pas nécessairement le genre de résultat que l'on recherche, à moins de connaître les attributs de conception. Il est possible d'envisager l'achat d'un modèle BMW plutôt que Volkswagen, mais le modèle BMW pourrait en fait à long terme... Surtout lorsqu'il s'agit de l'exploitation et de l'entretien à long terme, payer plus cher au début peut parfois vous faire économiser de l'argent à long terme.

Tous ces aspects doivent être pris en compte au-delà du coût net. Sans cette perspective et ce contexte supplémentaires, il ne sera pas vraiment très révélateur ni très utile de demander uniquement les coûts.

Si j'étais membre permanent de ce comité, j'aurais probablement beaucoup plus à dire, puisque j'ai participé à ces discussions depuis le début, mais l'expérience de haut niveau que j'ai eue dans le passé laissent entendre que cette motion — j'ai une analogie qui me met toujours dans le pétrin, mais je ne vais pas m'aventurer sur ce terrain — ne révèle pas assez pour vraiment prendre une très bonne décision après avoir seulement examiné le coût révélé d'un projet particulier.

Merci, monsieur le président.

● (2120)

**Le président:** Merci, monsieur Hardie.

Nous allons maintenant passer à M. Muys, qui sera suivi de M. Strahl, M. Badawey, M. Iacono, Mme Koutrakis, M. Bachrach et M. Rogers.

Monsieur Muys, vous avez la parole.

**M. Dan Muys:** J'aimerais simplement souligner que sur le site Web de VIA Rail, à la section « Gouvernance et éthique », on dit que VIA Rail croit en « l'ouverture et la transparence » et qu'elles sont « essentielles à l'établissement de relations de confiance avec nos clients, nos partenaires et le grand public ». Et voilà: « ouverture et transparence » sans caviardage et sans le chœur des excuses.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Muys.

La parole est maintenant à M. Strahl.

**M. Mark Strahl:** Compte tenu de la liste des intervenants et de l'heure, je pense que ce qui se prépare est assez clair.



J'aimerais simplement revenir aux observations initiales de M. Bachrach selon lesquelles il y a des façons de répondre aux préoccupations concernant le caviardage sans donner au gouvernement ou à ses sociétés d'État le pouvoir de caviarder ce qu'ils veulent. S'il doit y avoir caviardage, il devrait être fait par un conseiller juridique, qui a un point de vue différent et qui veut diffuser l'information sans danger. Ces décisions peuvent être prises par les Services juridiques de la Chambre des communes. Nous pouvons obtenir ce conseil.

Si c'est vraiment ce qui nous préoccupe, M. Bachrach a fourni le modèle qui a déjà été utilisé pour régler ce problème. S'il s'agit simplement d'une façon de reporter l'étude de cette motion pour que cela ne soit pas rendu public, ou de laisser aux entités qui auraient intérêt à caviarder des passages en fonction de leur propre préférence quant à ce qui peut être révélé, je pense que c'est une erreur. Je pense que nous ne ferions pas notre travail.

J'aimerais revenir à ce que M. Bachrach a proposé. Si nous voulons examiner les documents à huis clos et si nous voulons un avis juridique des avocats de la Chambre des communes, et non pas d'avocats qui vont caviarder d'abord et poser des questions ensuite, je pense que c'est ainsi que nous devrions procéder. Tout le reste commence à donner l'impression qu'il y a quelque chose à cacher et qu'on facilite ce camouflage. Je ne pense pas que nous voulions avoir cette réputation, en tant que comité.

Adoptons donc la motion de M. Barsalou-Duval telle qu'amendée par M. Bachrach.

• (2125)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Nous passons maintenant à M. Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Vous savez, j'essaie vraiment de faire en sorte que cette motion soit adoptée parce que je suis d'accord avec le texte, très franchement. Comme je l'ai dit plus tôt à M. Barsalou-Duval, cela doit se faire de toute façon. C'est le travail du Comité pendant que ce projet se déroule. Je suis d'accord avec ce que M. Strahl vient de dire. Je ne suis pas d'accord avec M. Muys, mais c'est une autre histoire, dont nous discuterons ultérieurement.

Je dirai ceci. Il ne fait aucun doute que VIA Rail veut être ouverte et transparente, mais la loi est la loi en ce qui concerne les renseignements exclusifs.

Deuxièmement, en ce qui concerne les estimations de coûts, comme je l'ai dit plus tôt, je m'intéresse non seulement à ce projet, mais aussi aux répercussions que les coûts auront sur d'autres projets qui appuieront ce projet. Nous savons tous — nous en avons parlé avec les membres de l'équipe avant le début de la réunion — que lorsque nous mettrons en place un train à grande vitesse ou à grande fréquence, il y aura beaucoup d'autres répercussions sur les coûts associés à d'autres modes de transport qui viendront compléter ce projet. Les coûts vont augmenter, par exemple, pour le transport en commun municipal. Prenez l'Ontario avec Metrolinx. Il y a des services, à l'échelle locale et régionale, qui vont compléter ce projet. Par conséquent, des coûts devraient leur être attribués. Il ne s'agit pas seulement des coûts du gouvernement fédéral. Le projet sera rattaché à des services locaux, municipaux, régionaux, provinciaux et, dans certaines régions du pays, même privés.

Je comprends l'intention derrière la motion de M. Barsalou-Duval parce que, au bout du compte, nous voulons mettre en place une stratégie globale de transport et de logistique, qui fera partie du projet. De plus, avec cette stratégie, il y aura un coût, qui sera aussi rattaché au projet, alors je comprends.

Du côté des affaires, mettons de côté la politique et l'esprit partisan et occupons-nous des affaires du gouvernement. C'est de cela qu'il s'agit, et j'appuie la motion. Il s'agit simplement de faire preuve de respect envers nos partenaires en ce qui concerne les renseignements exclusifs. Pour être un peu plus précis à ce sujet, nous devons tenir compte du contenu des contrats qui seront attribués aux personnes qui participeront au projet et de ce qui peut être rendu public. C'est comme cela en affaires.

Au bout du compte, nous devons faire preuve de respect à l'égard des contrats qui sont accordés. Le deuxième niveau concerne les considérations relatives aux renseignements exclusifs en fonction de qui obtient ces contrats. Le troisième niveau est notre diligence raisonnable, notre responsabilité fiduciaire, à mesure que le projet avance, en ce qui concerne les coûts qui y sont associés. C'est aussi comme cela en affaires.

Encore une fois, mettons la politique et l'esprit partisan de côté et occupons-nous des affaires.

Monsieur Barsalou-Duval, je vous remercie.

Cela dit, pour ce qui est de la partie suivante, qui porte sur l'amendement que M. Bachrach a joint à cette motion, je pense que c'est une excellente idée. Je vais aller un peu plus loin. Au lieu de le faire après coup, nous devrions peut-être envisager de le faire avant le fait.

Pourquoi ne pas demander la tenue d'une séance à huis clos à notre prochaine réunion? Nous pourrions poser ces mêmes questions en ce qui concerne ce qui peut être considéré comme des renseignements exclusifs plutôt que de supposer, comme l'a dit M. Strahl, que nous pouvons en fait demander cette information et l'obtenir, ce avec quoi je ne suis pas d'accord, soit dit en passant. Certaines de ces entreprises, que nous les assignions à comparaître ou non, ne sont pas légalement tenues de fournir des renseignements exclusifs. Je me trompe peut-être, et corrigez-moi si c'est le cas, mais je pense que nous devrions au moins valider cela à notre prochaine réunion et poser certaines de ces questions, à moins, monsieur le président, que vous me permettiez de poser ces questions aux témoins tout de suite, ce que nous aurions pu faire il y a une demi-heure. Nous aurions probablement pu recevoir une bonne partie de l'information contenue dans cette motion de la part des témoins, des gens qui s'occupent du projet et qui sont ici ce soir.

Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais vous demander conseil. Serait-il approprié que je pose la question aux témoins en ce qui concerne les aspects commerciaux exclusifs, ainsi que ce qui pourrait se trouver dans les contrats qu'ils peuvent divulguer et qui pourrait nous empêcher d'obtenir certains de ces renseignements et qui, par conséquent, devraient être caviardés?

• (2130)

**Le président:** Malheureusement, chers collègues, la greffière vient de m'informer que nous devons nous interrompre après deux heures, alors je vais devoir lever la séance. Les deux heures sont écoulées.

Je vous souhaite une excellente pause. J'ai hâte de vous revoir le lundi à notre retour.

Que ceux qui doivent partir rentrent sains et saufs à la maison.  
Pour les autres, je vous verrai à la Chambre demain.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>