



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 019 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 14 mai 2009

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le jeudi 14 mai 2009

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. La séance est ouverte.

Soyez les bienvenus à la séance n° 19 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Notre ordre du jour prévoit, conformément à l'article 108(2) du Règlement, l'étude du train à grande vitesse au Canada.

Nous accueillons aujourd'hui M. Paul Langan, fondateur de Grande Vitesse Canada, et M. Cliff Mackay, président et directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada, qui n'est pas du tout un étranger ici.

Tout le monde connaît les règles. Je ne sais pas si vous avez joué à pile ou face...

Cliff, allez-y.

M. Cliff Mackay (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président.

En tant que président et directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada, je suis heureux de la possibilité qui m'est offerte de témoigner devant le Comité au sujet des liaisons ferroviaires rapides au Canada.

Comme vous le savez, l'ACFC représente des chemins de fer de transport de fret canadiens de classe 1, comme le CN et le CFPC; un certain nombre de chemins de fer américains de classe 1 qui sont actifs au Canada, comme BNSF; et quelque 40 chemins de fer de transport de fret de courte ligne. De plus, nous représentons des chemins de fers régionaux, comme Ontario Northland; le chemin de fer de transport de voyageurs intervilles national du Canada, VIA Rail; d'importants chemins de fer de banlieue, comme GO Transit, AMT et West Coast, et un certain nombre de plus petits chemins de fer de banlieue; et un certain nombre de chemins de fer touristiques partout au pays.

Dans l'ensemble, l'ACFC soutient pleinement toutes les mesures qui favorisent l'utilisation accrue des services ferroviaires voyageurs au Canada, incluant la mise en place de réseaux de trains voyageurs rapides. Jamais, à ce que je me rappelle, le public a-t-il soutenu avec autant de vigueur qu'aujourd'hui les liaisons ferroviaires rapides. Des sondages menés à la demande de l'ACFC révèlent que des citoyens de partout au Canada soutiennent l'instauration de trains à haute vitesse, même dans les régions où il est peu probable qu'un tel service sera offert dans un avenir prévisible. Le soutien est également solide à l'égard d'une participation publique et privée à de futurs projets de liaisons ferroviaires rapides.

Pour l'avenir, le Canada doit disposer à la fois de services voyageurs classiques et haute vitesse. Un réseau ferroviaire rapide ne doit pas fonctionner isolément; il doit plutôt représenter une des composantes d'un réseau de transport voyageurs multimodal. En termes d'efficacité, de bonnes liaisons avec les services de transport

collectif et aéroportuaire, les services ferroviaires voyageurs intervilles classiques, les autobus et une variété d'autres services sont absolument essentielles au transport ferroviaire à haute vitesse pour optimiser les avantages qu'il procure au pays.

Aujourd'hui, mes commentaires porteront principalement sur le rôle des gouvernements et du secteur privé dans la mise en place d'un réseau de trains voyageurs à haute vitesse et sur les retombées que cela aurait pour le réseau ferroviaire, les entreprises canadiennes, l'avancement de la technologie et l'environnement.

Premièrement, pour ce qui est de l'interface public-privé, il est clair que les secteurs public et privé doivent tous les deux jouer un rôle dans la mise en place d'un réseau de trains voyageurs à haute vitesse. Il faut bien admettre que la collaboration des deux parties est essentielle pour permettre l'établissement de liaisons ferroviaires rapides. Aucun projet majeur de train à grande vitesse n'a été réalisé dans le monde par une seule de ces deux secteurs. Il faut la participation des deux secteurs pour que ce travail se fasse.

Pour commencer, disons que nous sommes heureux du soutien que les gouvernements accordent actuellement à l'étude de faisabilité pour un train à haute vitesse au Québec et en Ontario, tout comme ils ont soutenu des études antérieures, dont celle qui a été menée récemment en Alberta. L'étude Québec-Ontario devrait être achevée dans les délais appropriés et s'intéresser à toute une gamme d'enjeux économiques, dont les avantages pour les entreprises et l'environnement, de même que le potentiel d'avancement et de mise en oeuvre de la technologie.

De plus, cette évaluation doit tenir compte de tous les aspects du réseau ferroviaire. Il est essentiel que le réseau dans son ensemble soit efficace pour assurer la réussite future de notre industrie; les gouvernements ne peuvent pas envisager que l'une des composantes du réseau, comme les services de transport de marchandises, fasse l'objet de concessions au profit d'une autre, comme les services ferroviaires voyageurs à haute vitesse. Des investissements bien planifiés et réalisés dans les trains voyageurs peuvent améliorer le réseau tant pour les chemins de fer transportant des marchandises que pour ceux qui transportent des voyageurs. À titre d'exemple de ce genre de synergies, mentionnons le programme actuel de 407 millions de dollars visant à valoriser les services de VIA Rail le long de la ligne principale du CN.

Ensuite, les gouvernements doivent commencer à constituer des réserves foncières, au besoin, dans les corridors désignés. L'ACFC est au courant que cela se fait actuellement en Alberta. La désignation des corridors et la mise en place d'emprises réservées aux trains rapides sont des étapes essentielles dans la réalisation de tout réseau ferroviaire à haute vitesse. Pour des raisons de sécurité et d'efficacité, ces trains ne doivent pas emprunter les voies appartenant aux chemins de fer marchandises et exploitées par eux. En termes simples, mesdames et messieurs, vous ne pouvez avoir en même temps sur la même voie ferrée un train qui roule entre 150 et 200 milles à l'heure et un train de marchandises qui roule entre 40 et 60 milles à l'heure. Cela ne fonctionnera tout simplement pas.

Nous croyons qu'il incombe aux gouvernements d'examiner toutes les options possibles de financement, dont les partenariats public-privé. Même dans la conjoncture économique actuelle, il existe au Canada d'importants fonds d'immobilisations qui pourraient être canalisés vers des projets d'infrastructure promettant des rendements raisonnablement prévisibles et à long terme. Je crois que, pour un projet d'une telle envergure, une entente de partenariat suscite un plus grand soutien de la part du public que le financement par les seuls gouvernements.

J'aimerais maintenant parler des avantages du train à haute vitesse pour les entreprises, la technologie et l'environnement.

• (1535)

Le gouvernement doit effectuer une analyse complète des avantages industriels qui découleraient de la mise en place de liaisons ferroviaires rapides. Le Canada possède actuellement les ressources et le savoir-faire interne pour mettre au point un réseau de trains rapides. Le secteur canadien des fournisseurs de chemins de fer a atteint la maturité, et nous avons accès à des compétences de classe internationale dans les domaines de l'ingénierie, des rails, de la signalisation et de la conception de locomotives et de voitures. Étant donné la relative étroitesse du marché des services ferroviaires voyageurs, les entreprises canadiennes exportent leurs produits et services à l'échelle mondiale et sont des chefs de file de la mise en place de réseaux ferroviaires à haute vitesse dans le monde.

De plus, la construction d'un réseau ferroviaire rapide permettra la renaissance au Canada d'activités de fabrication qui avaient cours autrefois. Je pense, par exemple, à la fabrication de rails de chemin de fer; nous avons les compétences et la capacité nécessaires pour produire des rails au Canada, mais le marché n'est pas assez vaste actuellement pour que la production interne soit viable. La construction d'un réseau ferroviaire rapide au Canada exigerait environ 4 milliards de dollars de rails sur une période de dix ans. Cela pourrait être suffisant pour changer la donne. Globalement, la mise au point d'un réseau ferroviaire à haute vitesse permettrait à nos fournisseurs et à nos ingénieurs de faire valoir leurs compétences et de faire progresser encore plus les technologies de pointe pour les marchés canadiens et mondiaux.

Dans les années à venir, la demande en matière de transport, aussi bien dans le cas des services de transport de voyageurs et que dans celui des services de transport de marchandises, continuera de croître. En 2008, la croissance des services ferroviaires voyageurs, tant interville que de banlieue, a été de près de 10 p. 100. L'ACFC se réjouit des importants investissements effectués par les gouvernements dans les services ferroviaires voyageurs; ces investissements permettront à nos chemins de fer de répondre à la demande actuelle et future.

Finalement, du point de vue de l'environnement, les chemins de fer voyageurs se doivent d'accaparer une plus grande part de la

croissance future des services voyageurs. Si on examine l'augmentation des gaz à effet de serre au Canada au cours de la dernière décennie, on constate que c'est dans les secteurs de l'industrie lourde et des transports qu'elle s'est produite. Les mesures prises dans d'autres secteurs de l'économie en vue de réduire les GES seront éclipsées si nous ne réagissons pas vigoureusement pour restreindre la croissance des émissions de GES dans le secteur des transports. Compte tenu des avantages du rail sur le plan de l'environnement, un réseau ferroviaire à haute vitesse peut contribuer de façon marquée à réduire la hausse des GES et se révéler une composante durable de notre réseau national de transport voyageurs multimodal.

C'est avec ce commentaire que j'aimerais terminer mon témoignage, monsieur le président.

Merci de votre attention.

• (1540)

Le président: Merci beaucoup.

Paul.

M. Paul Langan (fondateur, Grande Vitesse Canada): Merci beaucoup.

Grande Vitesse Canada est un organisme sans but lucratif. Je veux vous dire tout de suite que nous sommes un organisme non partisan. Nous n'acceptons pas d'argent de l'Association des chemins de fer du Canada, ni de Bombardier, ni de Siemens, ni d'Alstom. Cela nous donne beaucoup de crédibilité lorsque nous faisons des colloques publics, et nous avons notre site Web pour informer les Canadiens. Nous n'avons qu'une seule méthode, qu'un seul domaine d'activité: informer le public canadien sur les avantages des trains à grande vitesse au Canada. Encore une fois, comme je l'ai dit, nous le faisons par le biais de notre site Web et de nos colloques publics.

Comme Cliff l'a dit, ce sont des temps excitants pour le train à grande vitesse. Je ne peux le dire assez. Je reçois beaucoup d'appels téléphoniques pour tenir ces colloques publics dans différentes villes et je dois répondre à ces gens que j'ai des enfants, que j'ai eu un horaire de soccer et que nous ne pouvons pas faire cela l'été. Windsor, Ottawa, Montréal, Calgary et Vancouver veulent que nous nous rendions sur place pour y tenir un colloque sur le train à grande vitesse. Notre site Web reçoit régulièrement plus de 200 visites par jour. Les visiteurs parcourent les études sur le site. Alors, ce sont des temps excitants.

Lorsque je parle des avantages du train à grande vitesse, ou du train à plus grande vitesse, je pense qu'il est bon d'en donner une définition rapide. Ce que je veux dire par haute vitesse, c'est tout ce qui dépasse 200 km à l'heure. Certaines personnes diront que ce n'est pas très élevé, et c'est vrai. En Europe, la vitesse normale sur un grand nombre de lignes est de 325 km à l'heure, ce qui est bien supérieur aux 150 km à l'heure des trains actuels de VIA Rail. Les trains à plus grande vitesse font aussi partie du tableau.

J'aimerais prendre un instant pour parler du président Obama. Comme vous le savez tous, il a fait un énoncé visionnaire il y a deux semaines à la télévision américaine lorsqu'il a dit qu'il fallait moderniser le système de transport ferroviaire de passagers. Lorsque je parle de chemin de fer à plus grande vitesse, deux des corridors qu'il a mentionnés sont des exemples que je vais utiliser pour les trains à plus grande vitesse. Il a parlé de Vancouver-Seattle. C'est un bon exemple. C'est Amtrak qui exploite ce service à l'heure actuelle. Ce ne sera jamais un endroit où les trains rouleront à 300 km à l'heure, mais c'est un endroit où on peut apporter des améliorations à la voie ferrée, où on peut apporter des améliorations au fret et où on peut peut-être augmenter la vitesse à 150 km à l'heure.

Alors, nous parlons de deux choses ici: de train à grande vitesse, mais également de vitesses plus grandes. Et nous ne parlons pas uniquement de Calgary-Edmonton, le corridor numéro 1 pour la haute vitesse; et le corridor numéro 2, évidemment, est Windsor-Québec. Je donne l'exemple de Vancouver-Seattle. Le président a également parlé de Montréal-Boston. Encore une fois, ce serait quelque chose à plus long terme. Les études ont été faites pour pouvoir accroître la vitesse. À l'heure actuelle, les réseaux ne sont même pas reliés ensemble, les rails ayant été enlevés.

Alors, pourquoi des trains à grande vitesse au Canada? Je vais vous donner les raisons typiques, mais je peux vous donner l'exemple de ce qui m'est arrivé aujourd'hui lorsque j'ai tenté de venir ici à partir de Kitchener, Ontario. J'habite à environ 1 h 30 à l'ouest de Toronto et vendredi dernier, j'ai essayé de réserver une place à bord d'un avion. J'ai appelé Bearskin Airlines qui a un vol entre Kitchener et Ottawa. Le tarif exigé était de 750 \$. J'ai dit cela au chauffeur de taxi en arrivant de l'aéroport aujourd'hui. Il m'a dit qu'il était allé à Cuba pendant une semaine, toutes dépenses payées, pour 750 \$. Il y a quelque chose qui ne va pas. Alors, je me suis dit, très bien, je vais appeler VIA. Par ce transporteur, il faut compter sept heures pour se rendre à Ottawa à partir de Kitchener. Il me faudrait 14 heures de transport aller-retour pour donner une présentation qui pourrait durer une heure. Nous devons nous moderniser.

Un autre exemple. J'ai pris un vol d'Air Canada pour venir ici, mais pour retourner à Toronto ce soir, je ne pouvais pas prendre un vol d'Air Canada. Les vols coûtaient 525 \$. Ce n'est tout simplement pas acceptable dans un pays moderne du G-8 comme la nôtre. Alors, lorsque je dis que le Canada est le seul pays du G-8 à ne pas avoir de système de train à grande vitesse, nous sommes tellement en retard sur ce qui est la norme acceptée en fait de mode de transport viable pour remplacer la voiture ou l'avion qu'il est difficile d'expliquer à quel point la situation est mauvaise.

Je viens juste de vous donner trois exemples ici pour un vol que j'ai réservé pour venir ici.

Passons aux avantages. Et sentez-vous bien à l'aise de me poser des questions à la fin de mon exposé, parce que je n'ai pas d'intérêts à défendre. Je vais vous parler du bon, de la brute et du truand. En passant, c'est un film que j'aime bien, mais c'est une autre histoire.

Réduction du temps de déplacement... Un bon exemple est le corridor Calgary-Edmonton. Nous parlons de réduire le temps de trois heures à un heure et demie. Dans le corridor de Québec, nous parlons de passer de quatre heures à trois heures, ou de quatre heures à deux heures, selon le moment. En soi, cela vous donne plus de temps pour faire autre chose. Cela améliore votre qualité de vie.

● (1545)

Cliff a parlé de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les études ont été réalisées. J'en ai deux ici: une de Calgary en 2004 et une autre des gouvernements de l'Ontario et du Canada réalisée en 1995. D'ici 2025, les émissions de dioxyde de carbone et de monoxyde de carbone seront réduites d'une valeur allant jusqu'à 24 p. 100 le long du corridor Ontario-Québec. Il y a 17 études. Ce ne sont plus des nouvelles. Dans l'étude de Calgary, nous voyons une réduction de 1,8 millions de tonnes métriques d'émissions de gaz à effet de serre. C'était en 2004, il y a trois ans. Le gouvernement de l'Alberta à une autre étude qui date de 2007.

En ce qui concerne la réduction de la dépendance envers le pétrole, je peux vous donner l'exemple de la Californie. Vous allez me dire que la Californie n'est pas le Canada. Il y a des ressemblances — ils sont nouveaux dans ce dossier et le corridor

Ontario-Québec et le corridor de la Californie ont environ la même longueur. Lorsqu'ils mettront en service la ligne à haute vitesse en Californie, il y aura une économie de 12,7 milliards de barils de pétrole par année. C'est une diminution substantielle, pour réduire la dépendance au pétrole. Nous savons tous cela. C'est un fait bien connu que la capacité d'une voie ferrée double est supérieur de 13 p. 100 à celle d'une autoroute à six voies. Ce n'est pas quelque chose de nouveau. On le dit depuis des décennies. Et il faut 40 p. 100 de terres de moins. N'est-ce pas un avantage?

Je sais que nous avons une crise économique au Canada. L'emploi est important, cela ne fait aucun doute. Nous devons ramener les gens au travail. Selon l'étude de Calgary de 2004, les deux corridors de train à grande vitesse créeraient entre 25 000 et 52 000 années-personnes d'emploi pour la construction et entre un et 2 milliards de dollars en revenus d'emplois connexes. Et il y aura entre 2 000 et 4 000 emplois directs et indirects. Des emplois — c'est ce qui s'appelle remettre les gens au travail! Cette étude ne date que de trois ans; c'est une étude actuelle. L'étude de 1995 révèle que sur une période de 25 ans, plus de 1 700 emplois seront créés par année. Ce n'est qu'une partie de la raison pour laquelle vous pensez aux trains à grande vitesse. Je ne dis pas que cela va régler tous nos problèmes économiques. Cela fait partie d'un puzzle qui, une fois les pièces réunies, vous donne une solution de remplacement au transport par la route et par l'air.

Le point qui m'intéresse le plus, c'est la sécurité publique. Je travaille dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail. J'ai cessé de regarder le bulletin de nouvelles télévisé il y a trois ans parce que j'étais tellement déprimé. Il débutait souvent par le dernier accident de voiture survenu dans mon coin de pays. Une étude conjointe Canada-Ontario-Québec indique que 40 p. 100 des passagers des trains à grande vitesse seront d'anciens automobilistes. Ne serait-il pas merveilleux d'avoir une réduction de 40 p. 100 du trafic sur la 401?

Ensuite, il y a la technologie. Il y a un exemple idéal en France: le TGV Alstom. Plus de 650 trains à grande vitesse prennent le départ chaque jour. Ils transportent plus de 900 millions de passagers par année. Depuis 1981, aucune victime n'a été déplorée. C'est ce que nous voulons voir ici. La sécurité publique doit passer en premier. Ce n'est rien de nouveau. Ce dont nous parlons date de 24 ou de 28 ans maintenant? La preuve est là.

Pour toutes ces raisons, je pense que nous devons aller de l'avant avec le train à grande vitesse.

Merci de m'avoir accueilli aujourd'hui.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Messieurs Mackay et Langan, merci d'être venus partager vos points de vue avec nous.

Laissez-moi commencer en disant que vous allez trouver de nombreuses oreilles réceptives autour de la table, mais que vous allez également trouver certaines oreilles plutôt sceptiques et cyniques. Le comité est en train d'essayer de déterminer si nous pouvons passer du scepticisme à la planification et à la réalisation.

Monsieur Mackay, une des choses qui nous aideraient concerne le financement. Un des énoncés dans votre exposé faisait directement allusion à la somme d'argent qui devrait être dépensée sur une période de 10 ans pour les rails eux-mêmes. Certaines personnes pensent que c'est un coût; d'autres pourraient penser que c'est un investissement. Je pense que vous faisiez partie de l'étude initiale, dans les années 1990, dont M. Langan a parlé; alors, vous avez un point de vue intime du financement lié à un tel projet. Les gens parlent d'une facture d'environ 20 à 30 milliards de dollars pour le train à grande vitesse, y compris le corridor Calgary-Edmonton, alors nous ne parlons pas d'un seul corridor. Dans cette étude, qui a examiné le financement, quel était le coût annuel, en chiffres ronds, pour le gouvernement fédéral dans une situation de partenariat, jusqu'à et incluant la première année d'activité?

• (1550)

M. Cliff Mackay: Il est difficile de donner une réponse précise, mais laissez-moi essayer d'établir au moins certains paramètres.

Nous avons certains exemples récents de réussite dans le cas de ce genre de financement au Canada. Je devrais le dire.

Les coûts seront essentiellement attribuables à deux choses. La première est la nature de la relation d'affaires entre la partie publique et la partie privée. De façon générale, vous voudriez que la partie privée assume toutes les obligations opérationnelles et probablement les obligations futures, peut-être pas pour une expansion additionnelle du système, mais au moins pour le maintien du système.

Dans un système aussi vaste et complexe qu'un seul des corridors... Prenons un chiffre de 20 millions de dollars, pour les besoins de la démonstration...

Une voix: Windsor-Québec.

M. Cliff Mackay: Très bien. Cela s'élèverait probablement à environ 20 à 25 p. 100 du coût initial global. Cela correspond probablement à quatre ou 5 milliards de dollars. Essentiellement, vous faites face à un besoin de financement de 15 milliards de dollars.

L'élément déterminant qui influera sur le besoin de financement est le degré auquel vous pouvez démontrer dans le prospectus financier une prévisibilité raisonnable des flux de revenus pour cette entreprise particulière — idéalement, des flux de revenus à un niveau qui garantirait assez bien un rendement raisonnable aux investisseurs. Il y a deux façons de faire cela. Nous avons fait cela de manière assez réussie au Canada avec notre modèle des aéroports. Fondamentalement, vous devez vous assurer que l'entité a une assurance raisonnable d'avoir une part du marché. La façon de le faire dans le modèle des aéroports est d'accorder des licences aux aéroports et seuls certains aéroports peuvent offrir des services. Alors, ce n'est pas un marché libre et ouvert. Il vous faudra considérer le même genre de choses pour l'exploitation d'un train à grande vitesse.

La deuxième chose que vous devez examiner, ce sont évidemment les études de marché. Avez-vous raisonnablement confiance que vous avez une base de trafic et une croissance du trafic qui vous permettrait d'y arriver? C'est exactement ce qu'on examine dans le cadre des mises à jour des études qui ont lieu actuellement dans le corridor.

Je dois vous dire, pour être franc, que dans les années 1990, c'était une décision difficile. Nous vivons dans un monde différent aujourd'hui. Regardez les caractéristiques du trafic aujourd'hui, particulièrement dans le corridor, comparativement à ce qu'elles étaient il y a 15 ans. Il y a eu une augmentation spectaculaire, par un

facteur de deux ou trois. Bien que je ne sois certainement pas au courant de l'analyse financière qui se fait à l'heure actuelle, je soupçonne que les chiffres seront quelque peu différents.

Le dernier point que j'aimerais signaler, c'est qu'il n'est pas inhabituel, dans ce genre de projet ou dans le cas des aéroports ou de certains autres projets de nature semblable, que le gouvernement envisage certaines garanties à court terme au début pour réduire certains des risques précoces du marché et pour attirer d'autres investissements du secteur privé dans le projet.

Voilà certains des facteurs que l'on doit prendre en considération.

L'hon. Joseph Volpe: À moins que je me trompe, les études auxquelles nous avons tous les deux fait allusion indiquent que s'ils étaient allés de l'avant avec le projet au début des années 90, cette année, ils pourraient prévoir un nombre de passagers qui est déjà d'environ 10 millions uniquement pour le corridor Toronto-Montréal. Ils estimaient que 8 millions seraient plus que suffisants pour justifier le financement, à la fois par le secteur privé et le secteur public. Si je me souviens bien encore une fois, ils estimaient que d'ici à l'an prochain, le chiffre aurait augmenté à 12 millions.

Alors, nous sommes déjà dans cette étendue où la quantité de trafic ou la capacité qui aurait été atteinte et qui, par conséquent, aurait permis de maintenir l'exploitation dépasse de beaucoup les chiffres prévus, avec une croissance de la population que personne n'avait prévu il y a 15 ans.

D'après vous, qu'est-ce qui empêche les choses de se réaliser?

• (1555)

M. Cliff Mackay: Je pense que c'est une combinaison de facteurs. Premièrement, il est clair qu'il faut un leadership politique dans un projet comme celui-là. Ce genre de projet ne s'est jamais réalisé dans le monde, y compris au Canada — que l'on pense à la voie maritime, que l'on pense aux pipelines, que l'on pense à la route Transcanadienne ou que l'on pense au chemin de fer Canadien Pacifique dans le temps — sans un leadership et une direction politiques clairs. Seuls les gouvernements peuvent faire cela. C'est un élément crucial.

Le deuxième facteur, je pense, a été le manque de focalisation dans les études. Vous devez absolument en arriver à une certaine compréhension générale du parcours emprunté par ces corridors. Si vous n'avez pas cela, et que vous n'avez pas réuni les terres ou pris les arrangements nécessaires, quels qu'ils soient, pour les corridors actuels, vous n'avez tout simplement pas la base nécessaire pour commencer un quelconque examen du point de vue des affaires.

Ce sont les deux éléments critiques — la volonté politique de dire que nous allons le faire, et la définition physique des corridors, parce que sans cela, il y a tellement d'incertitude qu'il est impossible d'aller de l'avant.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Mackay, j'espère avoir la chance de parler à M. Langan, mais puisque vos membres, en particulier deux d'entre eux, sont déjà de grands propriétaires fonciers le long des corridors potentiels, y a-t-il suffisamment de terres déjà réunies uniquement par vos membres les plus importants pour permettre une évaluation rapide, au moins, des corridors les plus vraisemblables? Je dis les plus vraisemblables parce que vous les occupez déjà.

M. Cliff Mackay: Je pense que la réponse n'est pas claire. Le problème, c'est que vous avez des goulots d'étranglement dans diverses parties du système. L'autre problème important avec l'utilisation de ces corridors existants est lié aux passages à niveau. Il y a littéralement des milliers de passages à niveau dans ces corridors de lignes principales. Vous ne pouvez absolument pas avoir de passages à niveau avec un train à grande vitesse. Ce serait un désastre du point de vue de la sécurité publique.

Il se pourrait qu'il ne soit pas faisable d'examiner ces corridors en raison des coûts. Et il vous faudra peut-être regarder d'autres corridors où vous n'avez pas ce problème, du moins, pas au même degré.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur Mackay, vous dites que le gouvernement doit lancer un message clair. Mais il faut aussi que l'industrie lance un message clair.

Dans votre présentation, vous mentionnez les 4 milliards de dollars nécessaires pour moderniser ou refaire des voies ferrées, sur une période de 10 ans. Vous avez aussi mentionné les 407 millions de dollars qui ont été octroyés à VIA Rail. Toutefois, on est toujours sur un réseau utilisé en partie par le passager, mais surtout par le train de marchandises.

N'est-on pas tout simplement rendu au croisement des chemins? Ne faudrait-il pas qu'il y ait un réseau de trains pour passagers complètement indépendant de celui des trains de marchandises? C'est ça, le message clair que l'industrie doit nous laisser. Est-on rendu là? C'est important pour l'avenir. Il y a présentement une récession économique, mais avant la récession, il y a eu une croissance phénoménale du transport de marchandises par rail. C'est bien, mais on ne peut pas, sur le même réseau, développer le transport des passagers tout en développant aussi le transport des marchandises.

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Vous avez absolument raison. Mais si vous voulez créer un train à grande vitesse, comme M. Langan l'a défini, vous avez besoin d'un système de voies séparées. Vous ne pouvez pas exploiter ces deux systèmes en même temps de manière sécuritaire à ces vitesses.

Lorsque j'ai fait allusion au projet actuel de VIA, ce que l'on fait dans ce cas, c'est que nous aménageons des voies d'évitement à grande vitesse plus longues et toutes sortes de choses pour permettre plus d'efficacité dans l'utilisation des voies existantes à la fois pour le transport de passagers et pour le transport de marchandises. Il s'agit certainement d'une partie du système et ce sera certainement nécessaire peu importe ce que nous faisons avec le train à grande vitesse, parce que vous devez avoir des systèmes d'alimentation.

J'ai fait cette observation uniquement pour démontrer qu'il y a des façons de faire profiter les deux parties du système, et qu'il n'est pas absolument nécessaire qu'ils soient en conflit. Mais vous avez absolument raison, monsieur: si vous voulez vraiment créer un système de trains à grande vitesse, il doit être séparé.

• (1600)

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma question s'adresse à vous, monsieur Langan. On a le potentiel client pour être capable de développer un

réseau indépendant. Vous avez analysé les différents types de réseaux. Lors de leur comparaison, des représentants de Transports Canada nous ont donné les définitions de ce que sont le train classique, le train à plus grande vitesse et le train à grande vitesse. Vous semblez nous dire qu'il faut utiliser le train à grande vitesse.

Une autre technologie serait-elle acceptable ou envisageable? J'aimerais entendre votre opinion à ce sujet, monsieur Langan.

[Traduction]

M. Paul Langan: Merci de cette question.

Encore une fois, pour les deux corridors, je suis d'avis qu'ils ont le potentiel pour le transport à grande vitesse à plus de 200 km à l'heure: Calgary-Edmonton et Ontario-Québec. Ils peuvent décider d'aller à une vitesse plus élevée, ce que Cliff a dit dans le cas de VIA Rail, aller un peu plus rapidement sur la même voie ferrée que VIA, comme les trains de marchandises, mais ce sont là les deux corridors. Et dans le corridor Ontario-Québec, 17 études on dit qu'il fallait aller de l'avant, et nous attendons l'étude n° 18.

Dans le cas du corridor Calgary-Edmonton, il y a deux possibilités. Vous pouvez utiliser la voie ferrée existante pour les marchandises avec le CP. Sa proposition est là, avec le JetTrain de Bombardier, pour aller jusqu'à 200 km à l'heure. Ou vous allez sur une voie complètement séparée, vous passez au TGV, train à grande vitesse, jusqu'à 300 km à l'heure. Notre travail, à Grande Vitesse Canada, lorsque je vais dans une collectivité et que je donne de l'information, c'est de présenter les choix aux gens. Voilà ce qui existe. Nous informons les gens. Nous montrons des vidéos, nous avons des séances de questions et réponses. Nous ne disons pas: « Voici le rapport de Calgary ». Nous ne disons pas que vous devez aller à 300 km à l'heure. Nous leur montrons quels sont les choix et allons-y. Ils sont viables. Les études disent que ces projets sont viables et une analyse de rentabilité, les revenus... Monsieur Volpe, vous vous êtes demandé ce qui serait arrivé si nous avions fait cela en 1995; en 2005, on peut lire ici, qu'il y aurait eu des revenus de 900 millions de dollars cette année.

Alors, pour répondre à votre question, nous ne disons pas voici la route à emprunter, mais nous informons les gens des choix qui s'offrent. Personnellement, je ne suis pas enchanté par l'idée d'avoir un train de passagers à grande vitesse et un train de marchandises sur la même voie, parce que je suis d'avis que la sécurité des personnes doit passer en premier. Dans le cas des trains à grande vitesse, il n'y a pas de passages à niveau. Il n'y a pas de possibilité qu'un accident se produise et c'est ce qu'il nous faut, surtout au Canada, où nous ne connaissons pas les trains à grande vitesse. Si nous avions des passages à niveau avec des trains à grande vitesse, ce serait très dangereux, à mon avis. Mais encore une fois, ce n'est pas ce que je préconise lorsque je vais faire des exposés. Nous présentons les choix.

Merci.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Langan, dans vos recherches, avez-vous examiné et analysé ce qui se passe en Europe? Résumez-nous le type d'analyse que vous avez faite.

[Traduction]

M. Paul Langan: Je trouve que c'est déprimant au Canada lorsque je regarde ce qui se passe dans le reste du monde moderne. Les gens me demandent toujours de leur donner un exemple en Europe ou en Asie et je ne fais que nommer les pays. Il y a quelques semaines, un journaliste me disait que la technologie existe à l'heure actuelle. Je lui ai répondu que la technologie existe depuis 30 ans. Alors, au Canada, vous vous demandez pourquoi nous ne l'avons pas fait avant. Un des problèmes, c'est que nous ne l'avons jamais vu. Nous ne savons pas ce que c'est. Lorsque j'étais jeune, je n'ai pas eu de voiture avant l'âge de 30 ans. Les gens m'ont toujours demandé comment je pouvais vivre sans voiture. Mais je n'avais jamais su ce que c'était. Dans le cas des trains à grande vitesse, nous ne savons pas à quoi ressemble un service ferroviaire de passagers moderne. Nous n'avons jamais eu cela.

Combien de fois dois-je répondre à des questions sur VIA Rail? J'essaie de dire aux gens de sortir des sentiers battus.

Désolé de radoter.

Le président: Monsieur Bevington.

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

Monsieur Mackay, vous avez dit ici qu'il doit faire partie d'un système de transport voyageurs multimodal, et je pense que c'est une voie sur laquelle nous devrions nous pencher ici, façon de parler.

Laissez-moi poser ma question ici. J'ai remarqué que les Chinois ont maintenant mis au point une voiture électrique ayant une autonomie de 400 km. Nous voyons qu'il se passe des choses différentes dans l'industrie du transport. Nous devons faire des choix, mais pour faire un choix au sujet du train à grande vitesse sans qu'on nous présente quels sont les autres choix, les systèmes qui pourraient être en place... Dans le corridor Québec-Windsor, y a-t-il eu des études qui traitent des choix?

•(1605)

M. Cliff Mackay: Je ne suis pas certain dans quelle mesure vous aimeriez regarder 10 à 20 ans en avant pour citer les nouvelles technologies, mais il y a certainement eu des études qui ont porté sur les relations intermodales et la façon dont tous les éléments sont agencés et ce qui devrait arriver.

La plupart des travaux qui ont été faits militent très fortement pour le genre de relations suivantes du côté passager. Dans les grands centres urbains, vous avez besoin d'une bonne combinaison, viable et efficace, de train léger et de système de transport urbain par autobus. Cela doit être lié étroitement à des noeuds importants dans les grands centres urbains pour ce qui est du transport ferroviaire, par avion et par autobus. Et vous devez vous assurer qu'il y aura un système à grande vitesse — c'est quelque chose qui est maintenant assez usuel en Europe —, votre système à grande vitesse étant directement lié aux noeuds importants, aux grands aéroports, aux grandes gares de chemin de fer et ces grandes gares étant directement liées au système de métro et de transport par autobus, et à tout le reste.

En ce qui concerne les voyages privés de passagers, il y a un certain nombre d'études qui portent maintenant sur ce qu'on appelle les systèmes de transports intelligents ou les systèmes d'autoroutes intelligentes, et elles sont toutes centrées sur ce que nous pouvons faire de mieux dans deux contextes. Que pouvons-nous faire de mieux pour accroître la capacité du système existant? En d'autres mots, permettre aux véhicules privés de voyager plus près les uns des autres et, idéalement, à des vitesses plus grandes, mais comment

pouvons-nous y arriver tout en améliorant de manière substantielle les marges de sécurité? Un certain nombre d'études réalisées en ce moment feraient essentiellement en sorte que... Pour dire vrai, vous ne seriez plus aux commandes de votre voiture. Ce serait un système d'ordinateurs qui le serait.

M. Dennis Bevington: À partir de là, si nous avons créé un système de train rapide dans ce corridor lorsque cela a été proposé en 1995, quelle aurait été la différence dans la croissance des autres services de transport à ce moment-là? Que serait-il arrivé des aéroports? Que serait-il arrivé du système d'autoroutes?

M. Cliff Mackay: Je pense qu'il y aurait deux différences substantielles et M. Langan en a mentionnée une dès le départ. La congestion de la 401 que vous voyez maintenant serait apparue beaucoup plus lentement, parce que beaucoup de gens auraient probablement choisi de prendre le train plutôt que leur voiture.

Deuxièmement, vous auriez probablement vu beaucoup moins de transport régional par air sur de courtes distances. Par courtes distances, j'entends les petits sauts à Ottawa et ce genre de choses. En même temps, si vous aviez bien configuré votre système, vous auriez probablement vu un accroissement du trafic à Dorval et à Pearson, parce que vous auriez eu une zone desservie beaucoup plus grande à cause de la distance couverte par le train à grande vitesse.

M. Dennis Bevington: Mais cela n'aurait pas fait une différence importante sur l'expansion du capital?

M. Cliff Mackay: Ça, je l'ignore. Je ne connais pas vraiment les seuils concernant les autoroutes...

M. Dennis Bevington: A-t-on une idée de ce qu'il pourrait en coûter pour modifier la 401 ou pour améliorer la 401 afin de réduire la congestion, pour préparer la 401 pour...? A-t-on une idée quelconque de ce que cela coûterait? Je veux vous amener...

M. Cliff Mackay: Monsieur, la réponse est oui. Je n'ai pas ces chiffres en mémoire, mais il en coûte des milliards de dollars pour passer de deux à trois voies sur la 401, ce qui est exactement ce qui se passe aujourd'hui.

•(1610)

M. Dennis Bevington: Oui, ce sont des types de coûts que nous devons inclure dans les comparaisons touchant le train à grande vitesse.

M. Cliff Mackay: Nous pourrions facilement vous obtenir ces chiffres. Le gouvernement de l'Ontario les rendrait facilement accessibles.

M. Dennis Bevington: Je pense que c'est quelque chose que nous devrions examiner, parce qu'évidemment, nous devons planifier en tenant compte des autres systèmes.

M. Cliff Mackay: Oui, je suis d'accord.

M. Dennis Bevington: Avez-vous quelque chose?

M. Paul Langan: Je voulais simplement ajouter — et peut-être que nous ne l'avons pas mentionné — que vous obtiendriez vos deux corridors de train à grande vitesse, mais cela signifie également que vous auriez un système de transport régional avec des trains voyageurs qui existent toujours. VIA existerait toujours et non seulement seriez-vous relié à votre train léger et à vos autobus de transport en commun, mais au centre-ville, vous ne seriez pas... En Europe et en Asie, ils n'ont pas le train à grande vitesse et rien d'autre; ils ont encore leur système de train régional. Alors, je ne veux pas que des collectivités, par exemple Winnipeg et tout cela, qui ne sont pas au programme du train à grande vitesse pensent qu'elles ne pourraient pas figurer au programme du train à plus grande vitesse.

J'ai pris le train de Winnipeg à Saskatoon au beau milieu de la nuit et je me demandais pourquoi n'avons-nous pas un corridor quelconque ici pour déplacer les gens entre Winnipeg et Saskatoon? Pourquoi est-ce quelque chose que nous faisons au beau milieu de la nuit? Pourquoi VIA est-il un train touristique dans l'Ouest canadien?

Alors, je voulais simplement vous dire que ce n'est pas uniquement la grande vitesse; il est certain que les trains régionaux continueront d'exister et nous pouvons les améliorer également.

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, de votre présence.

Je suis députée de l'une des circonscriptions de la région du Grand Toronto. J'utilise le train entre Toronto et Ottawa aussi souvent que je le peux. Je crois que c'est une bonne utilisation de l'argent du gouvernement.

Je veux poursuivre cette discussion au sujet des liaisons. Je pense que c'est vraiment important, surtout dans ma circonscription.

Notre gouvernement a investi des sommes considérables dans le transport en commun et il continue de le faire. La région de Toronto et York, en particulier, a connu une augmentation extraordinaire du service d'autobus et du service de train GO. Dans ma circonscription, nous investissons dans un pont où circule le train GO. Cela aura des répercussions importantes pour Newmarket—Aurora.

Mais j'aimerais poursuivre cette discussion sur les liaisons. Je suppose que la plupart des trains qui se rendent à la gare Union à l'heure actuelle sont à pleine capacité. Vous dites que ces trains existeraient toujours, que nous aurions toujours une utilisation pour ces trains, et nous parlons d'un nouveau corridor. Y a-t-il une possibilité que le nouveau corridor comprenne les régions du Grand Toronto plutôt que la région de centre-ville? J'imagine que Montréal devra également envisager cette possibilité, comme c'est le cas pour Toronto; c'est-à-dire, construire une plaque tournante dans un endroit où l'acquisition des terres est peut-être un peu moins coûteuse en ce moment et où vous pourriez concevoir des systèmes de transport qui se rendraient dans vos centres-villes. Est-ce que cela a fait partie des discussions?

M. Cliff Mackay: Pour le moment, l'hypothèse, c'est qu'il faut des liaisons avec des grandes gares — par exemple, Union Station, la gare centrale à Montréal ou celle d'ici. Y a-t-il une autre façon de procéder? En deux mots, bien sûr, si ça s'annonce rentable. C'est ce que font d'autres pays. Par exemple, à Paris, le train à grande vitesse ne dessert pas qu'une seule gare, mais trois selon les provenances et les destinations. C'est également le cas dans d'autres grandes villes européennes, et même à Shanghai. L'idée n'est pas chimérique.

Je ne peux pas vous dire si l'étude existante s'est penchée sur cette question parce que je l'ignore, mais si l'idée semble logique et s'il y a de bonnes liaisons avec le centre-ville, il n'y a aucune raison de ne pas réaliser ce projet.

Mme Lois Brown: J'aimerais poser d'autres questions.

Au Canada, nous estimons que les coûts de construction de l'assiette des rails et ceux d'une route sont plus ou moins équivalents. Il faut creuser jusqu'à six pieds de profondeur, enlever tout ce qui empêche la pose des rails, étaler du gravier, s'assurer d'être sous le pergélisol pour éviter tout mouvement des rails ou de l'assiette des rails en hiver. Il faut veiller à cela.

Si l'on considère que les coûts sont égaux, peut-on dire aujourd'hui que le prix du billet de train Toronto-Montréal sera inférieur à celui du billet d'avion, par exemple? Avez-vous des informations à ce sujet? Qu'en pensez-vous?

M. Cliff Mackay: Tout ce que je peux vous dire, c'est que c'est exactement le cas dans la plupart des pays. Là où le train à grande vitesse est entré assez récemment en service — pour les trajets de trois ou quatre heures, pas pour ceux de douze heures — les voyageurs le préfèrent à l'avion pour deux raisons: d'abord pour des raisons pratiques; ensuite, parce qu'en général, les compagnies ferroviaires ont pu offrir de meilleurs prix vu que les trains peuvent transporter un plus grand nombre de passagers.

• (1615)

Mme Lois Brown: J'ai une autre question qui ne prendra pas beaucoup de temps, monsieur le président.

Nous avons des copies de l'étude faite en 1995. Nous avons constaté que l'étude a été faite et nous savons qu'il y avait des fonds à l'époque. Comment expliquez-vous qu'il n'y ait pas eu par le passé de volonté politique pour entreprendre ce projet?

M. Cliff Mackay: Je dois avouer que j'étais haut fonctionnaire dans les années 1980 et au début de la décennie 90. Tout ce que je peux vous dire, c'est que dans les années 1990, il y avait une seule et unique obsession, celle de réduire le déficit et d'assainir les finances publiques. À cette époque, les autres questions ne suscitaient aucun intérêt. C'est du moins ce que je pense.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci.

Vous devez faire allusion, monsieur Mackay, aux compressions de 25 milliards de dollars dans les transferts sociaux aux provinces effectuées par les libéraux.

Je vous remercie d'être venu aujourd'hui.

Deux ou trois choses attirent mon attention. Tout d'abord, est-ce que le commencement simultané d'une grande partie des travaux de construction entraînera une économie réelle dans l'approvisionnement? Retirerons-nous d'importants avantages des économies si le secteur privé et le gouvernement s'associaient et faisaient ces gros investissements?

M. Cliff Mackay: Je réponds oui si cela est fait sur plusieurs années. Cela dépend beaucoup des modalités des contrats. En accordant un environnement contractuel relativement sûr à des entrepreneurs privés, et ce, pendant une longue période, on disposera d'un important effet de levier sur les prix.

M. Brian Jean: Est-ce que le matériel disponible pour la technologie aura aussi un effet de levier sur les prix et permettra d'éviter les milliers de passages à niveau que, très franchement, la majorité des gens de ma circonscription détestent à cause des morts fréquentes? Il me semble que nous en avons déjà parlé. Il y a eu 85 morts l'an dernier. Est-il possible d'éviter ces morts grâce à la technologie ou d'autres moyens?

M. Cliff Mackay: Oui, dans une certaine mesure. Mais les trains à grande vitesse roulent si vite qu'aucune technologie ne peut offrir ce type de système d'avertissement. Il faut absolument des clôtures pour tenir le public à l'écart de la voie ferrée. Il faut des passages supérieurs ou des moyens de faire respecter la priorité de la circulation des convois ferroviaires et d'empêcher les gens d'accéder à la voie ferrée.

M. Brian Jean: Voici ma question. Existe-t-il une technologie de passages souterrains ou supérieurs — c'est ce qui m'intéresse — permettant de contourner ce problème? Je ne vois vraiment pas comment vous pourriez, vu les corridors de transport, éviter les passages à niveau n'importe où au Canada sans faire d'investissements.

Le coût d'un passage supérieur se situe entre 40 et 80 millions de dollars. Étant donné ces coûts, il doit exister une autre technologie plus économique, comme par exemple des passages souterrains ou supérieurs. Je ne sais pas si une telle technologie existe.

M. Cliff Mackay: Aucune technologie élimine tous les risques à un passage à niveau qui croise une ligne à grande vitesse. Il n'en existe pas. Personne au monde n'en a encore inventé.

Il est possible, et c'est assez courant d'ailleurs, de faire en sorte que le niveau de la ligne ferroviaire soit au-dessous de celui du sol, ainsi les clôtures ou les autres dispositifs de sécurité mis en place sur les voies ferrées sont plus discrets. Les passages reviennent moins cher puisqu'ils ne sont pas aussi élevés. On peut faire pas mal de choses de ce genre.

Dans le corridor du train à grande vitesse, on utilise un rail léger qui, selon le type de la structure, n'est pas nécessairement aussi large qu'une ligne à double voie pour les convois lourds. Les voies peuvent être plus proches l'une de l'autre, et on utilise ainsi moins de surface pour les voies.

Il existe donc des moyens de réduire les coûts, mais, à notre connaissance, il n'existe pas de technologie permettant de conserver les passages à niveau. Il n'y en a tout simplement pas.

M. Brian Jean: Monsieur le président, M. Langan ne cesse de lever la main pour répondre à cette question, mais on ne lui donne pas la parole. Lui permettez-vous d'y répondre?

Le président: Oui, s'il le fait très rapidement.

M. Paul Langan: C'est une technologie courante dans le reste du monde. Les deux ne vont jamais ensemble.

Les passages sont habituellement au-dessus du sol. Vous trouvez parfois des passages à niveau en Allemagne. Mais ce n'est pas nouveau; il y a 28 ans qu'ils le font en France sans un seul accident. Ce n'est pas quelque chose de nouveau. Siemens vient de faire la ligne Moscou-Saint-Petersbourg, encore une fois entièrement étagée, sans risque de collision entre une automobile et un train. C'est la façon la plus couramment utilisée depuis des décennies. Il n'y a rien de nouveau. Nous avons des experts chez Bombardier, Alstom, Siemens, tous dans notre pays.

• (1620)

Le président: Vous avez été rapide.

Monsieur Dhaliwal.

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Monsieur Langan, vous avez dit quelques mots sur la vision du président Obama concernant le corridor Seattle-Vancouver. Ça me rappelle ce que je dis quand je parle de la région métropolitaine de Vancouver. Je comprends que le train à grande vitesse aide le secteur touristique surtout durant des périodes difficiles au moment où le gouvernement conservateur supprime le remboursement de la TPS aux visiteurs; une mesure qui a frappé durement l'industrie du tourisme.

La semaine dernière, nous recevions des représentants de Transports Canada. Ils n'ont même pas examiné la proposition concernant le petit tronçon entre la frontière et Vancouver. Selon vous, quel rôle le Canada devrait jouer? Quel devrait être le rôle du gouvernement?

M. Paul Langan: Tout d'abord, je ne suis pas ici pour faire l'éloge du président américain, mais sa vision du service ferroviaire voyageurs... Quand des gens comme moi qui apprécient le service ferroviaire voyageurs — nous sommes passionnés par le train à grande vitesse et nous l'aimons — ont entendu son discours, nous l'avons affiché dans notre site Web environ six secondes après qu'il l'a prononcé.

Pour répondre précisément à votre question sur le corridor Vancouver-Seattle, j'ai participé à des émissions radiophoniques la semaine dernière et nous en avons discuté. Quelqu'un a dit que nous avons besoin d'un plus grand nombre d'autobus. Vous savez les problèmes de circulation routière ne vont pas être réglés si on ajoute plus de bus sur les routes. Il y a 30 ans qu'ils font cela.

Amtrak a un plan. Un plan détaillé pour améliorer ce corridor...

M. Sukh Dhaliwal: Mais le rôle du Canada...?

M. Paul Langan: ... Et des améliorations sont faites de l'autre côté de la frontière. Des fonds ont été avancés pour construire une autre voie pour la douane afin qu'ils ne soient pas avec les services marchandises à Vancouver.

Je pense, toutefois, que nous devrions mieux faire connaître le projet. On m'a demandé d'aller à Vancouver avec notre organisation pour sensibiliser les gens, pour dire que c'est une option viable. C'est un exemple parfait, tout comme Windsor d'ailleurs — je sais, Jeff, que vous êtes d'Essex et moi de Windsor —, un exemple qui montre comment nous sommes arrivés au blocage de la frontière.

Pourquoi ne transportons-nous pas les gens par rail aussi? C'est comme si c'était déjà fait. Le président avait tout à fait raison.

Encore une fois, nous ne parlons pas de 300 kilomètres-heure, mais peut-être de 150. Il y aura plus d'un train par jour.

Dans votre région la réponse est simple, mais nous devons faire en sorte que les pouvoirs travaillent ensemble, tous les niveaux de gouvernement. C'est un peu plus compliqué ici, parce que vous avez affaire avec les États-Unis, le Canada, les douanes des deux côtés, c'est donc un peu plus difficile. Mais réunissez-les. Le plan existe; nous devons le faire avancer.

M. Sukh Dhaliwal: En parlant de l'autre aspect, monsieur Mackay, vous avez mentionné le partenariat public-privé. Par exemple, au pont Port Mann, situé tout à côté de ma circonscription, ce type de partenariat s'est effondré. Quel rôle précis, selon vous, l'entreprise privée peut-elle jouer dans le projet de train à grande vitesse?

M. Cliff Mackay: Dans le cadre d'un partenariat public-privé pour le train à grande vitesse, le secteur privé devrait être responsable de l'exploitation et de l'entretien du système et de tout ce qui s'y rapporte. Il pourrait assumer une part de la responsabilité du financement du système. Je pense que le gouvernement doit être responsable de l'assemblage du corridor, directement ou indirectement par tous les moyens qu'il juge appropriés. Il doit mettre en place la structure institutionnelle adéquate. J'ai mentionné, entre autres, qu'il fallait veiller à ce qu'il n'y ait pas beaucoup de concurrents, surtout au début, afin de tirer des revenus de l'opération, comme ce fut le cas avec les aéroports. Le gouvernement doit probablement être le principal partenaire dans le financement initial de l'infrastructure.

M. Sukh Dhaliwal: Quand nous voyageons en Europe, nous pouvons voir de plus fortes densités de population, comparativement au Canada, qui utilisent les trains à grande vitesse. Compte tenu de nos plus faibles densités de population, pouvez-vous justifier la viabilité d'un train à grande vitesse au Canada?

M. Cliff Mackay: Je vais demander à M. Langan de répondre aussi à cette question. Pour répondre rapidement, les études justifient l'investissement surtout dans les deux corridors à grande vitesse dont il a été question. Si l'on compare le montant initial de cet investissement aux sommes que nous investissons dans les autoroutes, la viabilité du train à grande vitesse n'est pas difficile à justifier.

• (1625)

M. Paul Langan: Quand je voyage au pays, c'est la première chose que j'essaie d'éclaircir à propos du train à grande vitesse. Notre population est plus que suffisante pour justifier le train à grande vitesse. C'est un argument utilisé pendant 20 ans par les ingénieurs des routes pour ne pas en avoir. Notre population est de loin supérieure à celle implantée entre Madrid et Barcelone. Ce n'est pas un problème. Nous avons la population nécessaire. C'est quand même une bonne question

Le président: Monsieur Roy.

[Français]

M. Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Merci, monsieur le président.

Ma question s'adressera peut-être à la fois à M. Mackay et à vous, monsieur Langan, parce que dans la présentation qui vous nous avez remise, vous nous dites que 40 p. 100 du trafic passager des trains à grande vitesse sera constitué d'anciens automobilistes. Cela signifie que vous allez chercher 60 p. 100 des passagers ailleurs, soit dans le transport aérien, soit dans le système d'autobus ou dans le système ferroviaire actuel. Vous savez qu'on a déréglementé le transport depuis 1983-1984, à peu près.

Vous avez parlé, monsieur MacKay, de l'obsession du déficit. Il y a eu une obsession du déficit et de la déréglementation. On le constate chez Air Canada, chez VIA Rail, partout. Ce que cela a donné, pour nous dans les régions, c'est une réduction de plus en plus marquée des services. C'est ce que cela a signifié pour nous.

Si j'examine la situation d'Air Canada à l'heure actuelle, une compagnie constamment au bord de la faillite, je me dis que si vous allez chercher 20 p. 100 de sa clientèle, vous allez la terrasser.

Je ne me fais pas l'avocat du diable, parce que je suis absolument d'accord sur la mise en service d'un train à grande vitesse. Je me suis déjà battu pour le transport intermodal chez nous, le transport maritime le long du Saint-Laurent. Or, on n'en est pas encore arrivé là parce que, quand on vient pour rassembler les acteurs que sont

VIA Rail, toutes les entreprises de camionnage et les entreprises de transport par bateau, c'est pratiquement impossible parce que ce sont des entreprises privées, qu'il n'y a pas de volonté politique et que le gouvernement n'imposera jamais aux entreprises privées l'obligation de s'asseoir ensemble.

Vous nous dites que le gouvernement devrait investir dans le TGV. Si le gouvernement investit dans le TGV, les premiers à crier seront Air Canada et les transporteurs par autobus, qui vont vous dire que ça n'a aucun sens que le gouvernement aille soutenir un moyen de transport alors qu'il ne soutient plus ceux qui existent déjà. On va avoir ce problème.

Comment allez-vous faire pour résoudre une situation semblable. Si demain matin le gouvernement fédéral investissait dans Air Canada, VIA Rail crierait au meurtre. On s'entend? C'est aussi simple que ça. Les transporteurs par autobus feraient la même chose. C'est un peu le problème. On a déréglementé depuis le milieu des années 1980, et le gouvernement n'a pratiquement plus d'impact, sauf au chapitre de la réglementation en matière de sécurité. Il n'a pratiquement plus de lien avec le système de transport.

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Je vais faire quelques observations.

Vous avez raison au sujet de la déréglementation. La capacité du gouvernement à tout contrôler directement a été réduite et le marché est aujourd'hui beaucoup plus dominant qu'il ne l'était dans les années soixante et soixante-dix.

Cela dit, je pense que le gouvernement a encore beaucoup d'influence sur l'établissement des conditions générales dans lesquelles les entreprises du secteur privé opèrent. L'une des choses que nous avons été incapables de faire — et je pense que c'est un défi pour le gouvernement dans les prochaines années —, c'est de veiller à ce que ce cadre de travail aboutisse à l'utilisation optimale des différents modes, afin que les différents modes de transport, que ce soit pour les marchandises ou pour les voyageurs, soient utilisés le plus efficacement possible dans l'ensemble du système.

Compte tenu du fait que nous n'avons pas pu réussir à faire cela, l'augmentation considérable des gaz à effet de serre est l'un des prix que nous payons parce que nous n'utilisons pas les modes appropriés pour faire ce qu'il faut dans le système. Nous créons beaucoup plus de gaz à effet de serre dans le système que nous devrions.

En combinant une politique environnementale et des politiques qui émergent aujourd'hui, comme celles sur les points de passage, je dirais que le leadership du gouvernement sur la côte ouest a pu faire une grande différence — ce n'est certainement pas parfait, mais il a pu faire une différence importante, et les gens choisissent aujourd'hui plus rationnellement leurs modes de transport — il y a moyen d'avancer dans cette voie.

Vous avez mentionné en particulier les vols aériens. Vous avez tout à fait raison: si une ligne à grande vitesse reliait Montréal à Toronto, il est fort probable que les gens choisiraient ce service plutôt que d'aller en taxi jusqu'à Pearson pour s'envoler sur Dorval, puis prendre un taxi à Dorval jusqu'à l'endroit où ils se rendent. Mais ce n'est pas ce que Air Canada prévoit à long terme. Je ne suis pas le porte-parole d'Air Canada, mais quand je vois le type d'avions qu'ils ont et leurs réseaux dans le monde, je pense qu'ils misent leur avenir à long terme sur les long-courriers internationaux ou sur le service aérien en Amérique du Nord.

La situation est différente pour Porter Airways et Jazz qui pourraient très bien subir des revers commerciaux dans ces marchés particuliers; je ne le conteste pas. Mais dans le contexte élargi des politiques publiques, les compagnies doivent s'adapter à la réalité de la concurrence. Et elles s'y adapteront. Je ne pense pas que l'entrée en service du train à grande vitesse poussera les compagnies d'autobus canadiennes à la faillite. Elles devront desservir les points nodaux, toutes les correspondances au réseau dans toutes les petites villes du Canada où ces services seront offerts.

• (1630)

Le président: Je suis désolé, nous avons encore largement dépassé le temps.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

C'est le sujet que j'allais soulever: les conséquences pour les autres modes de transport. Beaucoup diront que l'industrie du transport aérien a du mal à accepter ce service. Je pense que l'un des effets du passage au train à grande vitesse sera le changement de préférence entre les différents modes de transport.

Je tiens à m'assurer que l'on compare bien des pommes à des pommes quand on parle de faisabilité. Je pense tout simplement à quelques chiffres approximatifs. On estime que l'Europe a une population de 830 millions d'habitants cette année. La nôtre est d'environ 35 millions. Celle de la région métropolitaine de Londres est de 7,5 millions, l'Angleterre compte 51 millions. Paris et sa banlieue a 1,2 million d'habitants et la France 62 millions. Madrid à 5,2 millions, l'Espagne 40 millions. Il semble évident qu'il y a un argument solide non seulement en faveur de la constructibilité de la ligne ferroviaire, mais aussi du coût d'exploitation permanent d'un service ferroviaire voyageurs.

Pour être honnête, je ne pense il y ait un manque de volonté en ce qui concerne la constructibilité. C'est la faisabilité de l'aspect opérationnel, particulièrement dans la ville de Windsor, qui est mise en question. La région métropolitaine de Windsor compte 350 000 habitants. VIA à Belle Rivière ne veut même pas m'accorder un arrêt sur demande alors que j'essaie depuis des années.

En ce qui a trait à la construction d'un corridor à grande vitesse, ne s'agit-il pas, du moins durant les étapes préliminaires, de la région située entre Toronto et Ottawa, Toronto et Montréal — quelque part dans ce triangle? Je dis cela aussi pour suggérer, dans le cadre de nos récents transferts budgétaires visant à réduire la durée du trajet dans ce corridor, que nous nous fondons certainement sur une bonne raison pour faire cela. Il y aurait lieu de présenter un argument en sa faveur dans cette région, du moins au début.

Avez-vous une observation à faire à ce sujet?

M. Paul Langan: Je ne veux pas parler pour ne rien dire. Nous sommes non partisans. Je tiens à ce que ce soit bien clair. Nous ne sommes pas des libéraux, des bloquistes ni des néo-démocrates. Quand nous parlons de...

Le président: Seulement par souci d'équité, je dois vous dire que vous n'avez pas mentionné les conservateurs.

M. Paul Langan: Oui, mais Freud est mort.

Je veux mettre les choses en perspective. Leur annonce de fonds pour VIA, pour la troisième ligne afin de réduire la durée du voyage, était une bonne chose. Mais je veux mettre cela en perspective pour montrer à quel point la situation est mauvaise.

Ils ont dit qu'ils allaient raccourcir le temps d'une demi-heure, et que le trajet entre Toronto et Montréal durera maintenant quatre heures. C'est très bien. Mais, c'est la même durée de voyage qu'en 1975. Voilà à quel point la situation est mauvaise. Voilà tout ce que nous devons faire pour améliorer la situation, que tous ceux ici présents le sachent. Oui, c'est une bonne chose d'avoir fait des progrès, mais voyez ce qu'il nous reste à faire pour monter la barre.

Je veux revenir sur vos propos concernant les aéroports. Je voyage par avion pour le gouvernement entre Hamilton et Ottawa. Quand la compagnie WestJet a annoncé qu'elle supprimait tous ses vols, elle n'avait pas consulté la clientèle. Quand Air Canada jazz a supprimé tous ses vols d'Hamilton à Ottawa, et que nous devions tous conduire jusqu'à Toronto, elle n'avait pas demandé l'avis des clients. Vont-elles perdre de la clientèle? Oui. Sont-elles de bonnes compagnies aériennes? De bonnes entreprises? Je peux vous dire que Air France vient d'acheter des lignes ferroviaires en France.

Est-ce que Air Canada peut se moderniser, s'adapter à la nouvelle stratégie multimodale adoptée par le reste du monde et y faire des acquisitions? Nous verrons bien.

• (1635)

M. Jeff Watson: Est-ce que la question est de savoir si nous préférons prendre le train dans les corridors au lieu de voyager par avion? Autrement dit, c'est un peu comme si on imposait un changement. Je pense qu'à l'heure actuelle nous avons soit... La voiture ou l'avion pourraient être, du moins à court terme, les modes de transport privilégiés. Nous demande-t-on de décider fermement ce que sera le mode de transport principal?

M. Cliff Mackay: La question peut se poser de deux façons. Cette façon en est certainement une. On peut la poser autrement. Historiquement, depuis au moins 50 à 70 ans dans notre pays — si l'on remonte aux années 1900, l'argument serait différent — depuis au moins la Deuxième Guerre mondiale, des gouvernements ont implicitement ou explicitement choisi les modes de transport par avion ou par la route puisque c'est dans ces secteurs qu'il a investi. Il y a bien longtemps qu'il n'y a pas eu d'investissements importants dans le service ferroviaire voyageurs.

Vous pouvez soit dire que vous choisissez un mode de transport soit que vous allez rétablir l'équilibre et laisser les consommateurs faire leurs propres choix.

M. Jeff Watson: Je ne dis pas du tout que je ne suis pas prêt à choisir. Je demande seulement si c'est bien de cela dont vous parlez.

M. Cliff Mackay: Vous pouvez poser la question d'une façon ou d'une autre.

Le président: Désolé, Jeff, il ne vous reste plus de temps.

La parole est à M. Kennedy.

M. Jeff Watson: Je m'apprêtais à vous demander si vous alliez permettre à M. Langan de répondre. Il allait essayer de...

Le président: Avez-vous une observation, monsieur Langan, très rapidement?

M. Paul Langan: Vous savez, les 50 ans mentionnés par Cliff. Nous disons tout simplement qu'il faut donner aux gens un choix que le reste du monde a déjà. La question n'est pas de savoir si je devrais prendre le bus, ma voiture ou le train, il s'agit de me donner la possibilité de choisir.

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): J'aimerais soulever quelques points. Tout d'abord, je me demande si vous pouvez faire d'autres commentaires sur la nécessité d'avoir une ligne pour les services marchandises et une ligne pour le train à grande vitesse — vous en avez tous deux parler en réponse à des questions. Il est évident que les coûts augmenteront considérablement, je le dis pour ceux qui pensent qu'un train à grande vitesse peut emprunter les lignes ferroviaires existantes.

Je vous remercie d'avoir mentionné les études en cours. Mais savons-nous déjà ce que cela signifie? Autrement dit, quelles seront les répercussions économiques sur les lignes existantes? Parce qu'il y aura assurément des répercussions. Y aura-t-il plus d'emplacements de stationnement pour les wagons de marchandises? Jusqu'à quel point la ligne est bien utilisée? Si nous retirons une grande partie ou la totalité du trafic voyageurs de cette ligne, quelles seront les retombées économiques sur ce qui reste, etc.?

M. Cliff Mackay: Je vous donne un exemple. Il y a un an — il y a moins longtemps aujourd'hui —, dans une conjoncture économique différente, environ 85 trains empruntaient chaque jour, dans les deux sens, la ligne principale du CN reliant Montréal à Toronto. Près d'une douzaine de ces trains étaient des trains de VIA. Il y en avait approximativement 70 ou plus par jour.

Avec un train à grande vitesse, tel qu'il a été décrit, il faut s'attendre à ce qu'on essaie d'augmenter la fréquence des trains de VIA. Il peut donc y avoir un supplément de 20 trains ou plus chaque jour. Cependant, si l'on considère la croissance économique future, la concrétisation de projets que nous voulons réaliser, le développement du Port de Montréal et toutes les autres choses que nous voulons faire, le nombre de trains de marchandises empruntant cette ligne augmentera également. Je ne sais pas de combien, mais ce sera considérable.

Avant la récession, le trafic des marchandises augmentait de 5 p. 100 annuellement. Quand vous choisissez cette option, oui, vous épargnez de l'argent à court terme, et oui encore, vous pouvez améliorer le service pendant une certaine période. Cependant, il faudra envisager à l'avenir un conflit potentiel entre ces mouvements de la circulation, car tôt ou tard, il y aura de très graves problèmes de capacité.

La question est de savoir s'il faut affronter les obstacles maintenant, installer des réseaux séparés, avec les trains à grande vitesse, en sachant que les coûts initiaux seront plus élevés, mais, qu'à long terme, le réseau sera plus efficace ou moins efficace.

M. Gerard Kennedy: Si M. Langan veut aussi faire des observations ou si vous voulez ajoutez quelque chose...

Je suppose que les lignes distinctes constituent la solution la plus viable. J'espérais obtenir des informations un peu plus précises sur l'effet que cela aura sur la viabilité de la ligne existante, comment ça fonctionnera et s'il sera possible, mis à part la croissance régulière, d'avoir d'autres utilisations si les trains de voyageurs étaient déroutés.

● (1640)

M. Cliff Mackay: Si les trains de voyageurs sont déroutés de la ligne principale du transport de marchandises — il y a quelques exceptions pour les lignes ferroviaires sur courtes distances et la desserte de régions éloignées — les retombées économiques seraient très faibles. Avec le temps, ils augmenteront leurs volumes de transport et leur exploitation sera probablement plus efficace, car ils auront moins de contraintes.

M. Gerard Kennedy: Très bien. C'est la réponse que j'attendais.

M. Paul Langan: Je le répète, le service ferroviaire régional continuera d'exister. Le train à grande vitesse ne va pas l'éliminer. En fait, les deux services sont reliés et tout fonctionne ensemble.

M. Gerard Kennedy: Mon autre question porte vraiment sur la capacité de notre pays à se lancer dans ce genre de projet. Les gens vont peut-être percevoir ce projet comme une balle que se rejettent les partis, mais c'est un peu mettre en accusation ceux qui ont participé à ce projet puisque nous avons entendu des choses être répétées.

Mais afin de bien comprendre, existe-t-il aujourd'hui un degré important de capacité? Par exemple, à la séance précédente, nous avons entendu les témoignages des responsables de l'étude et je crois que trois d'entre eux travaillent au ministère des Transports. Il semble qu'il y en avait plus pour l'étude faite en 1995. C'est une façon très simpliste de se pencher sur la capacité, mais... Ce qui est ironique et qui préoccupe probablement tous ceux assis autour de la table, c'est que nous avons des compagnies qui concluent des contrats dans le monde entier, nous disposons donc d'une partie de la capacité commerciale. Le gouvernement a-t-il une capacité? Avons-nous le savoir-faire? Pour faire avancer tout cela, il faut des gens qui travaillent au sein du gouvernement.

Cela a-t-il contribué au retard que nous voyons s'accumuler?

M. Cliff Mackay: Je ne peux pas dire que cela a contribué au retard, mais le gouvernement s'est engagé à un PPP ou un triple P — peu importe ce que vous voulez l'appeler — un partenariat public-privé qui est en cours de dotation. La personne choisie pour le diriger a énormément d'expérience. Si le gouvernement a décidé de se lancer dans un tel projet, ce serait à mon avis, en termes de l'intérêt du secteur public, l'endroit idéal pour le gérer.

M. Gerard Kennedy: Voulez-vous dire le bureau du PPP qui vient d'ouvrir au ministère des Finances?

M. Cliff Mackay: Oui.

M. Gerard Kennedy: Mais je crois que ces fonds attendent là-bas depuis 2007.

M. Cliff Mackay: C'est vrai, mais c'est ce que je recommanderais, que le gouvernement gère ses intérêts. Il y a bien sûr d'autres intérêts, les intérêts habituels en matière de sécurité et de surveillance, mais du point de vue de la gestion des intérêts économiques et des intérêts plus larges du gouvernement, c'est ce que je recommanderais.

Le président: Monsieur Langan, avez-vous une observation?

M. Paul Langan: Oui, à nos symposiums, de très bons exposés ont été présentés par des fervents partisans du modèle de la Californie, qui a une autorité californienne de train à grande vitesse, un organisme indépendant chargé de la surveillance. Et c'est ce qui compte — avoir les compétences et concrétiser le projet.

Je ne veux pas critiquer Transports Canada, mais j'estime que ce ministère n'a probablement pas l'expertise nécessaire à la réalisation du projet ni de rôle à jouer, même à titre de surveillant. Je crois donc en la création d'une autorité canadienne de train à grande vitesse. On pourrait croire que c'est une organisation bureaucratique de plus, mais en Californie, c'est la raison de la réalisation du projet — et croyez-moi, il y a beaucoup de bureaucratie là-bas, et beaucoup d'avocats.

Le président: Monsieur Mayes.

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

Est-ce que le montant d'environ 20 milliards de dollars calculé pour construire le corridor comprend tout le stationnement, les lignes de distribution, l'achat des terres, ce genre de choses?

M. Cliff Mackay: Oui, d'après ce que je comprends. Je répète que je ne participe pas directement à l'étude, mais je sais que les prévisions des études faites précédemment comprenaient ce genre de choses.

M. Paul Langan: Je veux simplement dire quelque chose à propos de la ligne Calgary-Edmonton, parce qu'il me semble que vous y croyez. Cette étude a été faite en 2004, et le gouvernement vient d'en faire une en 2007. Je crois vraiment que s'il y aura un train à grande vitesse au Canada, c'est là-bas qu'on verra le premier de ces trains. Moins d'organismes travaillent à la concrétisation du projet et c'est plus simple pour la seule raison qu'ils n'ont pas d'étalement urbain.

Par rapport à votre question, oui, l'étude faite en 2004 en fait déjà mention. Oui, il est plus facile de défendre le projet, puisqu'il s'agit essentiellement de Calgary, Red Deer et Edmonton. L'étude faite en 2007 et qui n'a pas été publiée par le gouvernement, parce que je pense qu'elle est très intéressante et qu'il la conserve pour lui, mentionne également ce genre de choses.

M. Colin Mayes: Au sujet de la pénétration dans des villes comme Vancouver ou Toronto... Elles ont de bons réseaux de transport, il n'est donc pas vraiment nécessaire d'avoir le taux de pénétration dans les villes et de se préoccuper des corridors. N'est-ce pas?

M. Paul Langan: À Calgary, la municipalité a déjà acheté le terrain réservé à la gare du train à grande vitesse. À Edmonton, le terrain situé au-delà du pont High Level Bridge appartient à la municipalité. Je connais personnellement le maire d'Edmonton parce qu'il s'était décidé à épouser la cousine de ma femme...

Des voix: Oh, oh!

M. Paul Langan: Il veut que le train aille jusqu'au centre-ville d'Edmonton, jusqu'à la fin du corridor, c'est bien précisé.

Pour ce qui est du corridor Ontario-Québec, je répète que 17 études ont été faites et on va encore en faire une autre. Nous devons passer à la prochaine étude.

• (1645)

M. Cliff Mackay: Je crois comprendre que dans l'étude sur le corridor Ontario-Québec, le plan préliminaire prévoyait la liaison entre Union Station à Toronto et la gare centrale de Montréal. C'est la base de référence. Je ne sais pas si ce sera le plan final, mais je sais que c'est ce qui est prévu dans le plan préliminaire.

Le président: Merci. Je serais très curieux d'en savoir plus sur le corridor Winnipeg-Saskatoon.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Voilà qui met fin à la première série de questions. Les partis auront tour à tour la parole.

Commençons par M. Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Mackay, je reviens à la question que je vous ai posée il y a quelques minutes sur les finances. En tant que haut fonctionnaire dans des gouvernements précédents, je sais que les sommes, les montants, auraient toujours été considérables. Les chiffres dont il est question aujourd'hui — 4 milliards de dollars, 20 milliards, 30 milliards — auraient été impossibles à gérer il y a 15 ans. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

M. Cliff Mackay: C'est vrai.

L'hon. Joseph Volpe: Heureux de vous l'entendre dire.

Pourriez-vous, en vous fondant sur toute votre expérience avec les gouvernements, nous donner une idée des fonds présentés par le gouvernement fédéral, les montants qui devront être affectés, disons, durant les cinq premières années, puis les cinq années qui suivront, avant de tirer des revenus de l'opération?

Prenez un chiffre, n'importe lequel, puis utilisez-le pour faire vos calculs.

M. Cliff Mackay: Disons tout simplement que le coût initial s'élève à 15 milliards de dollars. Je prends pour exemple le corridor central du Canada, pas le corridor de l'Alberta. Franchement, le coût du corridor de l'Alberta sera de très loin inférieur, bien moins élevé.

Le facteur de variation dépendra du degré de remembrement des terres et de la longueur des corridors existants pouvant être utilisés. Je ne connais pas la réponse. Si le remembrement est important, premièrement, il prendra beaucoup de temps, et deuxièmement, il augmentera considérablement les coûts initiaux.

En supposant que vous pouvez procéder assez efficacement au remembrement des terres, je dirais qu'il faudrait les deux ou trois premières années pour regrouper les terrains, déterminer le tracé du corridor, faire tous les travaux et les études techniques nécessaires pour entamer très énergiquement la phase de construction.

Pour la phase de construction d'un tel projet, je suppose que ce sera une voie ferrée électrique, si vous voulez vraiment un train à grande vitesse. Deux options se présentent pour les voies ferrées électriques. On peut, grâce à la technologie récente, poser les installations électriques sur le sol; l'autre option est qu'elles soient aériennes, c'est la méthode la plus utilisée dans la plupart des pays. Je pense que les installations électriques aériennes sont plus coûteuses que celles posées sur le sol, il est donc possible de faire des économies, mais la construction de la ligne prendra probablement de deux à trois ans au minimum, même entre Montréal et Toronto.

Il faut ensuite faire des essais et tout le reste, vous devez donc prévoir cinq ans de décaissement assez important. J'estime qu'il sera de l'ordre de 10 milliards de dollars, soit deux ou trois milliards par an, avant d'arriver au stade où vous pouvez commencer à envisager le passage à un système opérationnel.

Au cours de cette période, vous vous occuperez aussi de l'achat du matériel roulant et d'autres équipements. Il y a beaucoup d'autres choses dont il faut se préoccuper relativement au mouvement des voyageurs, à l'intégration dans les gares, et ce genre de choses. En même temps, il y aura bien sûr toute la surveillance. Transports Canada surveille les constructions ferroviaires dans notre pays et le ministère jouera certainement un rôle au plan de la sécurité et de bien d'autres choses.

Voilà comment je décrirais le processus. En étant optimiste, je dirais qu'il faut attendre de six à sept ans avant de tirer des revenus.

L'hon. Joseph Volpe: Les gouvernements devraient affecter à ce projet un maximum d'environ 2 milliards de dollars par année.

M. Cliff Mackay: Je n'irais peut-être pas jusqu'à dire que les gouvernements verseraient intégralement ce montant. Cela dépendrait de l'analyse de rentabilisation et de l'intérêt des financiers. Comme vous le savez, de très grands investisseurs sont très intéressés par les projets d'infrastructure à long terme. Certains sont canadiens.

• (1650)

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Mackay, puis-je revenir sur cette question? Certains de ces grands investisseurs sont des sociétés qui pourraient souhaiter établir des partenariats ou s'occuper de la gestion. Corrigez-moi si j'ai tort, mais même les compagnies de chemin de fer ont envisagé cette possibilité, et au moins un transporteur aérien a effectué une étude de faisabilité pour déterminer le rôle qu'il pourrait jouer. Suis-je dans l'erreur?

M. Cliff Mackay: Non. Vous avez parfaitement raison. Cependant, je ne dirais pas qu'ils seraient des investisseurs importants.

À mon avis, il serait beaucoup plus probable que les établissements comme ceux qui gèrent les régimes de retraite des enseignants et des employés municipaux de l'Ontario ou encore les très grands investisseurs comme ceux qui administrent le fonds de M. Schwartz s'intéresseraient davantage à ce genre de projet que les sociétés dont vous venez de parler. Celles-ci souhaiteraient peut-être être des investisseurs minoritaires et non, à mon avis, des investisseurs majoritaires au sens où vous l'entendez.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Mackay, le projet qui est venu le plus près de démarrer au Canada, c'est VIA Fast, en 2003. Avez-vous eu à travailler à ce dossier? En avez-vous eu connaissance?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Non, monsieur. À cette époque-là, je travaillais dans le secteur du transport aérien.

Des voix: Oh!

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Langan, avez-vous vu le dossier VIA Fast?

[Traduction]

M. Paul Langan: À cette époque-là, je m'intéressais uniquement aux activités quotidiennes de VIA Rail, cherchant à obtenir d'elle un deuxième train de voyageurs et lui demandant de respecter les horaires, entre autres. Je ne m'intéressais donc pas à ce dossier.

[Français]

M. Mario Laframboise: Évidemment, dans tout ce concept, vous avez examiné l'appel d'offres Ontario-Québec qu'Ottawa a financé aussi en partie, soit à hauteur d'un million de dollars.

Monsieur Langan, je sais que ça fera une étude supplémentaire alors que vous voulez que ça se réalise, mais le Bloc québécois était déjà en faveur de VIA Fast. M. Duceppe a pris position par rapport au train rapide Québec-Montréal, Montréal-Windsor et même Québec-Montréal, Montréal-New-York. On y croit.

On peut en parler, l'espérer et voir ce qui se passe partout dans le monde, mais il faut être capable de prouver aux gens que l'idée est bonne. Vous avez raison, monsieur Langan, il faut leur en faire la démonstration.

Pensez-vous que l'appel d'offres lancée par le Québec, l'Ontario et le Canada fera en sorte qu'on sera capable d'atteindre cet objectif?

[Traduction]

M. Paul Langan: Je veux simplement signaler que je ne crois pas que vous devriez dire que ce sera VIA Rail.

Le train à grande vitesse nécessite des partenariats. Je vous donne l'exemple de la liaison Moscou-Saint-Petersbourg en partenariat avec Siemens, une société bien connue à Edmonton à cause de son train léger. Elle a conclu un accord de 30 ans pour les travaux d'entretien du train à grande vitesse. Je pense que, pour le train à grande vitesse, il faut envisager les partenariats possibles et déterminer la soumission la plus intéressante.

Je ne veux pas être négatif à l'endroit de VIA Rail. Je dis simplement que nous ne devrions pas affirmer que ce sera VIA Rail. Nous devrions demander qui est intéressé par ce projet et choisir les partenaires.

Croyez-moi, je le sais parce que des représentants d'Alstom et de Siemens ont assisté à mes conférences. Je n'ai qu'à leur téléphoner. Ces deux entreprises sont intéressées, tout comme Bombardier d'ailleurs.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Mackay, vous aviez fait une bonne présentation sur le transport de marchandises. Pensez-vous que l'intérêt de vos membres, le Canadien Pacifique et le Canadien National, qui feront toujours du transport de marchandises, sera peut-être aussi présent pour le transport de passagers?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Ce n'est pas une inconcevable. Ce n'est certes pas leur principale activité.

Les deux compagnies diraient que le transport continental des marchandises est davantage l'activité sur laquelle elles se concentrent actuellement, mais cela dit, elles sont avant tout en affaires pour faire des affaires. Alors, si on leur présentait une proposition en leur faisant valoir qu'elle pourrait leur être avantageuse sur le plan commercial, je serais surpris si elles ne l'envisageaient pas sérieusement. J'ajouterais cependant qu'une telle situation est inhabituelle. Je ne penserais certainement pas que ces sociétés modifieraient leur stratégie d'ensemble.

• (1655)

M. Paul Langan: Je sais que je reviens au dossier de Calgary et d'Edmonton, mais l'étude sur l'itinéraire Calgary-Edmonton comporte deux solutions. L'une est très claire. Elle est proposée par le Canadien Pacifique qui utiliserait le turbotrain de Bombardier.

Cliff a tout à fait raison, mais je dis simplement qu'il y a un exemple en Alberta où une analyse de rentabilisation a prouvé la faisabilité du projet avec une voie du Canadien Pacifique.

M. Cliff Mackay: Dans ce cas particulier, il s'effectue très peu de transport de marchandises sur cette voie.

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: J'ai écouté avec intérêt les échanges sur la façon dont le train à grande vitesse fonctionnerait avec le train express et le train local.

Le train local partagerait-il la voie du train à grande vitesse? Non. Les voies de correspondance au train à grande vitesse seraient donc distinctes?

M. Cliff Mackay: Il faudrait alors un pivot intermodal pour permettre les correspondances avec entre autres les autobus, les trains et le métro locaux.

Le train à grande vitesse utilise une voie qui lui est propre. Je ne veux pas entrer dans les détails techniques, mais les trains réguliers ne peuvent pas circuler sur une voie de train à grande vitesse.

M. Dennis Bevington: Vous ne faites pas circuler le train à grande vitesse pour l'arrêter plus souvent.

M. Cliff Mackay: L'un des avantages du train à grande vitesse, c'est qu'il peut s'arrêter et se déplacer très rapidement.

M. Dennis Bevington: Je comprends. Ne serait-il pas possible alors de s'en servir pour le service local?

M. Cliff Mackay: Ce serait possible parfois, mais pas toutes les cinq minutes. Vous me comprenez? Les gares seraient suffisamment éloignées les unes des autres pour que le réseau soit efficace.

Il faudrait donc pouvoir compter sur le transport intermodal. C'est ce qui a été mis en oeuvre dans les autres pays.

M. Dennis Bevington: Oui, parce que j'ai voyagé au Japon à bord de trains à grande vitesse. C'est assez stupéfiant de voir comment ces trains, à trois ou quatre minutes d'intervalles, peuvent atteindre une vitesse avoisinant les 300 km/h.

Et j'ai voyagé à bord des trains français en Europe. Le réseau français intègre cependant beaucoup mieux le train à grande vitesse aux trains à petite vitesse et aux autres modes de transport.

Vous dites cependant qu'il n'y aurait pas d'intégration ici...

M. Cliff Mackay: Je ne dis pas qu'il n'y aurait pas d'intégration. C'est simplement que les deux ne circulent pas sur les mêmes voies.

Prenons l'exemple du réseau français. Le trajet entre Lyon et Paris comporte plusieurs arrêts. Si vous consultez la carte, vous constaterez qu'il y a des voies de correspondance à chaque arrêt. Il s'agit de trains régionaux, mais il y a une correspondance avec le TGV.

M. Dennis Bevington: Donc, à Ottawa, la correspondance serait possible entre le train à petite vitesse et le train à grande vitesse Toronto-Montréal.

M. Cliff Mackay: C'est difficile à dire. L'agglomération d'Ottawa compte plus d'un million d'habitants. Par conséquent, elle pourrait plutôt faire partie de l'itinéraire d'un train à grande vitesse.

M. Dennis Bevington: Et il faudrait probablement alors davantage de voies — au moins une ou deux de plus — dans le corridor emprunté par les trains à petite vitesse. Par conséquent, combien faudrait-il de voies supplémentaires?

M. Paul Langan: Les voies seraient encore les mêmes pour le transport des passagers et celui des marchandises. Ce dont il est question...

M. Dennis Bevington: Une voie différente.

M. Paul Langan: Non. Le train à grande vitesse circulerait sur une voie différente, mais il n'y aurait aucun changement en ce qui concerne les trains réguliers de VIA Rail. Vous comprenez? Cependant, le train à grande vitesse circulerait sur une voie différente. Il n'y aurait pas de...

M. Dennis Bevington: Par conséquent, on n'utiliserait pas la même gare terminale dans chaque localité?

M. Paul Langan: Ce serait le cas dans les grandes villes. Vous comprenez?

Je vais vous donner un exemple pour vous éclairer. M. Dean Del Mastro est l'honorable député de Peterborough. C'est l'exemple parfait. Il veut que l'itinéraire du train à grande vitesse à destination d'Ottawa passe par Peterborough. C'est une bonne idée. Une voie y est disponible. J'aime bien qu'on fasse preuve d'imagination.

Cela signifie-t-il que Kingston sera moins desservie? Non. Kingston sera probablement desservie par davantage de trains circulant sur les voies de VIA Rail, et il y aura une correspondance possible pour le train à grande vitesse à destination d'Ottawa.

Je ne dis pas que tout cela se réalisera. J'essaie simplement de vous donner un exemple.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

• (1700)

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président. C'est l'occasion rêvée d'aborder une autre question.

Je voudrais que nous examinons quelques instants l'importance de ce projet pour notre pays, particulièrement pour un endroit qui en est actuellement le moteur économique. Je veux parler de Fort McMurray et de l'Alberta en général, mais également d'Edmonton et de Calgary.

Comme vous le savez, Fort McMurray est dans ma circonscription. Je serais ravi qu'un tel projet soit réalisé entre Edmonton et Calgary également, et je sais que le gouvernement provincial a exécuté quelques études sur la question. Je pense que le coût était de 1 à 2 milliards de dollars.

Ce chiffre a-t-il augmenté ou a-t-il baissé à cause des coûts de construction et de la conjoncture actuelle?

M. Cliff Mackay: Je ne saurais dire. Les résultats de l'étude la plus récente, celle de 2007, ne sont pas encore connus. Selon ce que nous avons appris des auteurs de l'étude, les coûts se seraient plutôt chiffrés entre 4 et 5 milliards de dollars, et je ne vous le cacherai pas, car vous le savez mieux que moi, la situation était alors passablement corsée dans le secteur de la construction.

M. Brian Jean: À Fort McMurray, je payais plus de 20 \$ l'heure des gens qui faisaient des sandwiches. Je vous comprends donc parfaitement.

Je voudrais cependant vous poser une question de portée générale qui ne concerne pas cette étude. Dans le secteur ferroviaire, les coûts de construction ont-ils diminué considérablement depuis cette estimation s'élevant entre 1 et 2 milliards de dollars? C'est ce que je voudrais savoir, parce qu'on peut faire venir temporairement des travailleurs des autres régions du pays, tout comme nous l'avons fait lorsque nous avons construit ce grand chemin de fer d'un bout à l'autre du pays. Le temps est-il propice à cela? Est-ce là l'occasion d'économiser de l'argent et de faire travailler les Canadiens?

M. Cliff Mackay: En règle générale, le prix de l'acier et celui du granulat ont baissé considérablement. On parle d'une diminution variant de 15 à 30 p. 100 et parfois davantage. Naturellement, il n'y a pas de pénurie de main-d'oeuvre, comme vous le savez. Si vous deviez donc entreprendre un projet d'une telle envergure, je vous conseillerais vivement d'essayer de conclure des ententes fermes le plus tôt possible.

M. Brian Jean: Sauf le respect que je vous dois, vous savez que notre gouvernement intensifie ses mesures pour stimuler l'économie. Nos ressources sont donc mobilisées au maximum parce que nous nous efforçons de procurer de l'argent aux Canadiens.

Votre organisation a-t-elle envisagé les économies susceptibles d'être réalisées et en a-t-elle parlé au gouvernement provincial de l'Alberta? À mon avis, il vaudrait la peine que votre organisation prenne une telle initiative, et le plus tôt serait le mieux.

M. Cliff Mackay: Je vous répondrai brièvement que nous ne l'avons pas encore fait. Nous tiendrons certainement compte de votre conseil. L'un de nos problèmes, c'est que, jusqu'à présent, le gouvernement de l'Alberta n'a pas jugé pertinent de mettre l'étude à notre disposition. Si nous connaissions les conclusions de l'étude, nous pourrions alors très facilement conseiller le gouvernement sur les coûts de construction à court terme.

M. Brian Jean: Par contre, vous savez ce qui a transpiré de cette étude qui a coûté entre 1 et 2 milliards de dollars. Vous en avez une idée.

Je vous encourage donc à prendre cette initiative. Je pense que la plupart des Albertains, tout comme la plupart des Canadiens, vous en seraient reconnaissants, car vous savez sans doute qu'environ 85 000 Ontariens et des centaines de milliers d'autres Canadiens travaillent directement ou indirectement dans le domaine des sables bitumineux, même à Fort McMurray.

Je voudrais poser une autre question à cet égard. Selon vous, quelles mesures supplémentaires le gouvernement pourrait-il prendre pour faciliter la tâche à votre organisation en ce qui concerne les études de ce genre? Hier soir par exemple, j'ai eu l'occasion de parler à deux représentants de Bombardier. Nous avons abordé d'une façon générale certaines mesures adoptées par le gouvernement. Nous souhaitons certes prendre tous les moyens nécessaires pour vous venir en aide à l'égard de ces propositions et de ces études.

M. Cliff Mackay: À propos du train à grande vitesse, je pense que le gouvernement pourrait accélérer cette étude de sorte qu'une décision puisse être prise afin que nous puissions procéder aux études de remembrement et aux études techniques. Ce serait la meilleure solution. Naturellement, le prix ne serait pas aussi élevé que les coûts de construction, mais c'est un préalable incontournable pour nous permettre d'avancer.

M. Brian Jean: L'emprise a-t-elle été déterminée en Alberta? Je sais qu'on en a entendu parler.

M. Cliff Mackay: D'une façon générale, le gouvernement albertain a procédé au remembrement depuis un certain temps, plusieurs années, et pas uniquement pour le train à grande vitesse. Il envisage un corridor qui répondrait aux divers besoins sur les plans des services publics de base. Il a entrepris cela il y a longtemps.

M. Brian Jean: Est-il possible que le train à grande vitesse relie Fort McMurray à Edmonton? Ce projet m'emballe. On construit une route à quatre voies, mais il faudra plus de temps que prévu.

M. Cliff Mackay: Cela ne se fera probablement pas à court terme, à mon avis, mais j'ai une bonne nouvelle pour vous. Vous êtes fort probablement au courant que le CN investit actuellement 100 mil-

lions de dollars dans ce trajet, et je peux vous affirmer que le transport des marchandises sera beaucoup plus efficace que par le passé.

M. Brian Jean: C'est effectivement une bonne nouvelle, parce que le CN économise 30 p. 100 par rapport au montant initial prévu, qui était de 123 millions de dollars. N'avez-vous pas indiqué qu'au cours de l'année écoulée, les coûts ont diminué de 30 p. 100 dans le secteur ferroviaire? Le montant initial devait donc être de 123 millions de dollars.

M. Cliff Mackay: Il faudrait que je consulte le CN pour obtenir le montant exact, mais je sais par contre que la compagnie obtient des prix inférieurs à son estimation.

● (1705)

M. Brian Jean: Excellentes nouvelles.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Mackay et monsieur Langan, je m'arrose le droit de vous remercier, au nom du comité, de comparaître aujourd'hui. Les échanges de points de vue et d'idées que nous avons eus ont été instructifs.

Monsieur Mackay, je voudrais revenir encore une fois sur l'aspect financier, puis je m'adresserai à vous, monsieur Langan, en ce qui concerne l'avenir.

Vous venez de répondre à une question de M. Jean sur le remembrement. Lorsque je vous ai demandé le montant que les gouvernements devraient accorder annuellement au projet de TGV entre Windsor et Québec, je pense qu'on en est arrivé à un chiffre d'environ 2 milliards de dollars. Ce montant ne serait pas nécessairement versé par un ordre de gouvernement. Il pourrait être réparti entre les trois ordres de gouvernement.

Un des aspects que vous n'avez pas précisé mais auquel vous venez de faire allusion, c'est que les terrains qui font l'objet d'un remembrement ne sont pas perdus. Au fur et à mesure de la construction de la voie, le gouvernement, quel qu'il soit, acquiert ainsi un avantage matériel.

Par conséquent, lorsque vous citez un chiffre — c'était 15 milliards de dollars, mais on aurait pu dire 20 milliards —, vous n'avez pas soustrait de ce montant la valeur des terrains dont le gouvernement restera propriétaire. C'est donc un avantage pour plus tard. N'est-ce pas ce que vous dites?

M. Cliff Mackay: Tout à fait. Et il serait très difficile d'établir quel en serait le montant avant de savoir quelle serait la relation entre l'exploitant et le propriétaire des terrains. Dans une certaine mesure, c'est ce qui déterminerait la valeur des terrains. Par conséquent, il est très difficile de donner un chiffre.

L'hon. Joseph Volpe: Il y a un lien. Je crois que vous avez dit que quand on utilise de nouveaux terrains, cela représente une augmentation de coût importante, mais il y a également des économies importantes qui s'observent à long terme.

M. Cliff Mackay: Absolument.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Langan, je sais que vous militez pour cette cause, pour ainsi dire, mais vous avez parlé de l'engouement qui entourait les technologies de l'innovation au Canada, mais pas nécessairement dans le reste du monde, des technologies qui feraient leur entrée dans notre économie parce que nous avons embarqué dans un projet comme celui-ci, pour la grande vitesse, mais pas la très grande vitesse. Je suppose que vous avez évalué le nombre d'emplois qui seraient créés pendant la phase de construction.

Je pense, monsieur Mackay, que vous avez participé aussi à ces études.

Avez-vous une idée des technologies qui pourraient être visées? Vous ne les avez pas nommées au comité, vous nous laissez les imaginer.

M. Paul Langan: Vous parlez des technologies que nous allons choisir pour ces types de trains?

L'hon. Joseph Volpe: Non, je ne pensais pas vraiment au matériel roulant.

Ce doit être M. Mackay qui a dit que vous devriez probablement réfléchir à la technologie, pour le matériel roulant lié non pas à des appareils pilotés, mais à des technologies informatiques. Quelles technologies envisageons-nous? Au Canada, il y a le SkyTrain, à Vancouver, qui les utilise.

M. Paul Langan: C'est une question qui revient beaucoup lors de nos symposiums: avons-nous les connaissances qu'il faut au Canada en matière de technologie pour moderniser notre réseau ferroviaire? Dans quelle mesure devons-nous importer du savoir-faire? C'est du nouveau pour le Canada. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas jouer un rôle important à cet égard et ce n'est pas une raison pour ne pas aller de l'avant.

Toutes les études évoquent le pourcentage de la technologie fabriquée au Canada et le pourcentage que nous devons importer. Nous devons reconnaître qu'il y a des technologies que nous ne maîtrisons pas. Si nous choisissons de faire affaire avec Bombardier, c'est une chose, mais si nous optons pour autre chose, la technologie n'est pas encore ici.

M. Cliff Mackay: Nous parlons ici de types de technologies. Nous parlons de technologies de communication. Nous parlons de technologies de télédétection. Nous parlons de technologies de contrôle sous diverses formes. Nous parlons de technologies pour toutes sortes d'appareils, selon la nature de la bête. Enfin, bien sûr, nous parlons de technologies que les sociétés canadiennes connaissent très bien, mais qui n'existent pas encore ici, parce que nous ne les produisons pas — par exemple, les rails spécialisés.

L'hon. Joseph Volpe: Mais nous pourrions produire tout cela ici.

• (1710)

M. Cliff Mackay: S'il y a assez de volume, bien sûr. Nous avons les compétences de base pour ce faire.

L'hon. Joseph Volpe: Vous avez lancé qu'il faudrait quelque six milliards de dollars pour installer de nouveau rails. J'imagine que les entreprises sous-utilisées actuellement seraient assez promptes à se doter de systèmes de production pour satisfaire à la demande. Je pense à Stelco, à Dofasco et à Algoma Steel.

M. Cliff Mackay: Peut-être. Il faudrait voir ce qu'il en coûte pour mettre ce type de système en place. Idéalement, nous voudrions effectuer une analyse de rentabilité en vue de créer un réseau nord-américain. Nous voudrions profiter non seulement de ce qui se fait au Canada, mais de ce qui se fait dans toute l'Amérique du Nord. Personne en Amérique du Nord ne produit ce type de rail.

Le président: Merci.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Mackay, je vous remercie de soulever cette question. Je suis sûr que certains députés ont été surpris d'apprendre que votre association souhaitait faire une présentation, et je suis content que vous l'ayez faite. Je me demande une chose. Le marché nord-américain est à peu près aussi grand que celui de l'Europe, c'est un marché d'environ 330 millions, si nous n'incluons pas le Mexique. Nous n'avons pas ici les applications ou

les technologies qui sont maintenant prises pour acquises en Europe et qui sont partout là-bas. Nous n'avons pas pensé à utiliser ce type de projet pour projeter nos industries dans le grand bassin de l'Amérique du Nord. Je me demande si c'est un modèle d'affaires que votre association envisage.

M. Cliff Mackay: Pas directement. Nous avons quelques membres associés qui s'intéressent à cette formule, et nous travaillons de très près avec une organisation du nom de l'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer. Il n'est pas inusité en développement industriel de réfléchir à ce type de modèle, surtout quand on sait que les gouvernements prévoient se lancer dans un projet à long terme, à coups de milliards de dollars, qui va profondément transformer le paysage. Je parle des projets annoncés par le président Obama, entre autres. Les avantages industriels qui pourraient découler de ce type d'activités à l'échelle de l'Amérique du Nord ne sont pas à négliger.

L'hon. Joseph Volpe: Il ne serait surtout pas à négliger d'assumer un rôle de leadership dans le développement de ce marché.

M. Cliff Mackay: Précisément.

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown: Pour les gens du public qui ne lisent peut-être pas les bleus, j'aimerais corriger une chose. Nous venons de parler du coût démesuré de l'établissement d'un système de train à grande vitesse au Canada. Quelqu'un a dit qu'en 1995, les Canadiens évaluaient le projet à 15 milliards de dollars, un montant astronomique, mais selon l'étude de 1995 qu'on nous a soumise, le chiffre pour le segment Toronto-Montréal serait de 5,4 milliards de dollars.

Pour ce qui est de l'assimilation des terres et des questions connexes, il est écrit dans cette étude qu'on n'a jamais conçu de réseau ferroviaire à grande vitesse exploité à des vitesses de plus de 200 kilomètres-heure dans des conditions climatiques comparables à celles du Canada. Ces conditions comprennent des cycles de gel et de dégel, des températures extrêmement basses et de grands écarts de température à l'intérieur d'une même journée ou d'une saison à l'autre.

On y parle un peu plus en détail des conditions climatiques. Il est écrit qu'en France, les rails des trains à grande vitesse ne tolèrent pratiquement aucun mouvement vertical. C'est très différent des chemins de fer canadiens ou de nos conditions routières. Le grand défi demeure la conception et la construction de structures ferroviaires stables dans les conditions géotechniques exigeantes de gel et de dégel qu'on trouve dans le corridor Québec-Windsor.

En Ontario, la géographie varie énormément, ne serait-ce qu'entre Toronto et Montréal. En Ontario, la moraine d'Oak Ridges est protégée depuis l'entrée en vigueur d'une loi en 1998 qui touche tout ce qui se passe dans cette région. L'autoroute 404 passe directement dans l'est de ma circonscription, entre Aurora et Newmarket. Son prolongement devrait s'étendre vers le nord, le long du lac Simcoe. C'est ce qui est planifié et a été annoncé à maintes reprises, mais les évaluations environnementales retardent le projet depuis des années.

Quand nous calculons les coûts totaux, est-ce que nous tenons compte de tous ces facteurs dans les 15 milliards de dollars estimés? Y a-t-il des évaluations environnementales qui ont déjà été faites et qui pourraient s'appliquer aux projets futurs?

•(1715)

M. Paul Langan: Toute les études passent en revue l'analyse coûts-avantages et l'analyse des risques associés à ce projet. Il y a énormément d'études sur l'analyse des risques et des coûts-avantages. Il y en a une nouvelle à l'Université de Montréal qui porte exclusivement sur les méthodes d'analyse des coûts-avantages. Il est assez risqué de dire que le projet va coûter tant de milliards de dollars, parce qu'il est énorme. On peut facilement se tromper, parce que tout monte.

Les rails de train à grande vitesse ont-ils une empreinte environnementale? Oui, une grande. On ne peut pas le nier. Il va falloir utiliser du territoire, il représentera peut-être 40 p. 100 de moins qu'une autoroute à six voies, mais il va y avoir une empreinte environnementale. Il ne faut pas le nier.

Il y a aussi le froid. En 1995, la technologie pouvait-elle résister aux grands froids canadiens? En 14 ans, depuis 1995, bien des choses ont changé. Je vous ai donné l'exemple de St. Petersburg, à Moscou, et je ne pensais pas le répéter si souvent.

Mme Lois Brown: Est-il déjà construit?

M. Paul Langan: Oui, il l'est. Il fait l'objet de tests en ce moment.

Pour aller un peu plus loin, nous avons quelqu'un de Siemens qui participe à nos discussions. Siemens, bien sûr, a un réseau de rail léger à Edmonton. Il fonctionne depuis quelques dizaines d'années déjà. Quand le monde l'interroge sur les froids extrêmes, il donne l'exemple d'Edmonton et du rail léger.

Il y a donc deux exemples. Nous avons déjà un produit à Edmonton d'une société qui a aussi déjà un produit à grande vitesse qui peut atteindre de 200 à 250 kilomètres-heure dans le climat russe. D'ici à ce que nous nous lancions dans l'aventure, s'il y a des problèmes qui surgissent en Russie, nous le saurons depuis longtemps. C'était un problème dans les années 1960 quand nous avons eu le premier train à grande vitesse appelé le Turbo. C'était toute une affaire, mais c'est de l'histoire ancienne maintenant.

M. Cliff Mackay: Brièvement, je vais apporter quelques précisions sur l'environnement.

Premièrement, je crois que l'harmonisation récente va nous aider beaucoup. S'il y a des exigences particulières, au moins elles ne se présenteront pas deux fois sur les consignes des deux gouvernements.

Deuxièmement, pour ce qui est de savoir si les évaluations environnementales vont freiner le projet, tout dépendra beaucoup des corridors. Par exemple, il a été mentionné qu'on pourrait peut-être utiliser des corridors ferroviaires existants. Il y a des corridors de transmission et des corridors d'autoroute qui, franchement, seraient tous des corridors potentiels pour le train à grande vitesse. Plus on pourra les utiliser, moins le risque environnemental sera grand.

Mme Lois Brown: J'ai demandé à nos témoins de mardi de nous parler des corridors des lignes hydroélectriques, des terrains qui sont déjà réservés et qui ne servent à rien d'autre. Pourriez-vous envisager de les utiliser?

M. Cliff Mackay: De toute évidence, ce sera au gouvernement provincial d'en juger, mais il devrait certainement y réfléchir, si la configuration de ces corridors convient aux itinéraires qu'on envisage. Je pense qu'il faut examiner tous les droits de passage qui existent déjà et leur configuration et évaluer si on peut les utiliser à bon escient.

Le président: Merci.

Si vous n'avez pas d'autres observations à formuler, j'aimerais remercier nos témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Encore une fois, vous nous avez fourni beaucoup de matière à réflexion pour nos discussions futures.

J'informe les membres du comité que nous allons recevoir les représentants de Bombardier et du Conseil des aéroports du Canada mardi, dès notre retour, et que nous avons lancé d'autres invitations auxquelles nous devrions recevoir des réponses instamment.

Je vous souhaite une bonne semaine de relâche dans votre circonscription. Bonne fin de semaine.

La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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