



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 020 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 26 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 mardi 26 mai 2009

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous. Soyez les bienvenus à la 20^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. La question à l'ordre du jour aujourd'hui est le train à grande vitesse au Canada.

Nous accueillons aujourd'hui George Haynal, Dan Braund et Paul Larouche, de Bombardier; Ashley Langford, d'Alstom; et Mario Pélouin, de Siemens Canada Ltée.

Soyez les bienvenus.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Avant de remercier nos témoins d'être venus à la réunion, je me demande si je peux faire un rappel au Règlement, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. En fait, j'ai simplement deux questions à des fins d'information plus qu'autre chose.

Premièrement, je sais que nous allons entendre des entreprises qui ont un intérêt précis, et c'est merveilleux; j'ai hâte d'entendre leurs exposés. Mais j'aimerais savoir ce qui arrive de VIA Rail. Cette dernière a-t-elle exprimé un intérêt pour comparaître devant le comité? L'a-t-on invitée et quelle a été sa réponse?

Le président: Je peux répondre à cette question. VIA Rail a été invitée et elle a laissé entendre que l'Association des chemins de fer du Canada parlerait en son nom.

L'hon. Joseph Volpe: Mais elle ne l'a pas fait. Pourrions-nous l'inviter de nouveau?

Le président: Nous pouvons le faire.

L'hon. Joseph Volpe: Parce que je pense qu'elle a une perspective dont nous pourrions profiter.

Le président: Elle a entendu l'exposé de l'Association des chemins de fer du Canada et a dit que c'était suffisant, mais nous pouvons lui poser la question encore une fois. Je serai heureux de le faire.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, à vrai dire, je suis d'accord avec M. Volpe en ce qui concerne VIA Rail, surtout compte tenu du témoignage que nous avons entendu d'autres témoins individuels. En fait, cela est cohérent avec une proposition que j'allais faire au comité à la fin de journée, à savoir inclure le train léger interurbain dans cette étude, parce que nous avons une discussion de façon générale sur le train à grande vitesse et nous ne parlons pas de manière spécifique de la façon dont nous allons les relier au train léger dans les villes. Alors, je pense qu'il serait approprié d'inviter de nouveau VIA Rail parce que c'est cette entreprise qui a l'expertise dans ce domaine, surtout dans des endroits comme Montréal et Toronto, et, effectivement, elle pourrait

peut-être, à ce moment-là, élargir la portée de son témoignage pour inclure la question même du train léger à l'intérieur des villes et des centres-villes pour soulager la congestion, surtout dans des villes comme Vancouver, Montréal et Toronto.

Alors, je suis du même avis que M. Volpe.

Le président: Nous allons inviter VIA Rail une nouvelle fois.

L'hon. Joseph Volpe: La deuxième question est... Je suis heureux de la direction que nous prenons ici, avec des gens qui nous parleront de ce sujet.

[Français]

J'ai encore une préoccupation parce que, selon des experts en procédure parlementaire, le comité a l'obligation d'étudier des projets de loi que la Chambre a déjà décidé d'accepter et de lui référer. Donc, est-ce qu'il y a un projet en attente en vue d'étudier le projet de loi C-310 prochainement, oui ou non? Ou est-ce que le gouvernement adopte des positions différentes de celles qu'on me dit être les bonnes, en ce qui concerne la procédure parlementaire?

[Traduction]

Le président: Je ne veux pas parler de la position du gouvernement sur cette question, mais je peux signaler au comité que nous avons des témoins prévus pour jeudi, ainsi que pour le mardi et le jeudi suivants. C'est le comité qui dicte ma conduite, alors, peu importe ce que nous décidons de faire, je pense que cela me conviendra. Je sais que la règle en vigueur dans le présent comité, c'est que nous devons étudier, je crois, les projets de loi gouvernementaux au fur et à mesure qu'ils sont présentés, mais cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas avoir cette discussion.

M. Brian Jean: Monsieur le président.

Le président: M. Laframboise et ensuite, M. Jean.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Ça va, en ce qui me concerne.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean

M. Brian Jean: Merci.

Certainement, je veux rappeler à M. Volpe et au caucus libéral qu'en tant que comité, nous avons accordé la priorité aux projets de loi gouvernementaux; évidemment, cela a très bien fonctionné en termes de productivité du comité. Mais c'est notre intention de présenter le projet de loi C-310 à l'étude du comité et je proposerais que nous fassions ce travail après la présente étude sur le train à grande vitesse pendant au moins quelques réunions avant l'ajournement pour l'été. Je proposerais que nous terminions cette étude en premier lieu et j'aimerais étendre l'étude, comme je l'ai proposé, pour inclure le train léger interurbain.

Alors, cela nous donnerait probablement deux jours avant la pause estivale pour entendre au moins les compagnies aériennes concernant le projet de loi C-310 et ensuite, nous pourrions évidemment revenir sur cette question à l'automne si c'est nécessaire après avoir entendu le témoignage des compagnies aériennes sur certaines des conséquences économiques — comme nous l'avons vu dans certains articles récents — et sur ce que ces dernières croient qu'il arrivera.

Alors, voilà ma suggestion.

Le président: Monsieur Laframboise.

• (1540)

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je sais que le comité est maître de sa destinée, vous avez tout à fait raison. Toutefois, on a pris un bel élan par rapport au train rapide, et le secrétaire parlementaire veut ajouter la question du train léger. Vous connaissez la position défendue par le Bloc québécois par rapport aux investissements dans le rail. Puisque ça va bien, essayons de maintenir la cadence pour être capables d'avoir un train rapide.

Je sais que l'on a l'obligation de discuter des lois, mais il reste qu'on a pris un bel élan. J'espère qu'on va respecter l'horaire que vous avez présenté, monsieur le président. Pour ce qui est du reste, des projets de loi, le secrétaire parlementaire a prévu quelques journées pour faire cela d'ici la fin de la session. Je pense que ça devrait aller.

[Traduction]

Le président: Il y a deux autres noms sur la liste. Je n'ajouterais pas d'autres noms sur la liste; je pense que nous allons entendre le témoignage de nos invités et que je vais prévoir 10 minutes à la fin de la présente réunion pour discuter de ces questions en suspens. Nous avons un sous-comité qui établit l'orientation du comité. Si les membres du sous-comité veulent que je convoque une réunion pour discuter des travaux futurs du comité, je serai heureux de le faire.

Madame Chow, avez-vous des observations?

Le président: Je veillerai à ce que ces observations soient soulevées à la réunion du sous-comité.

Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le président, merci.

Effectivement, mes collègues ont raison de penser que les projets de loi du gouvernement doivent généralement avoir priorité. Ce n'est pas une règle absolue, à ce que je sache. Toutefois, une règle s'impose en ce qui concerne les projets de loi émanant des députés. Si je ne m'abuse, 60 jours après avoir été référé à un comité, si le projet de loi n'a pas été étudié et si le comité n'a pas statué, on considère qu'il l'a fait et le projet de loi est renvoyé à la Chambre sans amendement. Je ne sais pas s'il s'agit de 60 jours ouvrables ou 60 jours de session. Il faudrait que j'aie vérifié. À ce moment-là, il y aurait peut-être lieu, pour votre sous-comité, d'élaborer une stratégie pour traiter du projet de loi C-310.

[Traduction]

Le président: J'informe le comité que c'est 60 jours de session du Parlement, ce qui nous amènerait au 23 novembre.

Nous allons passer à nos témoins, qui attendent.

Merci de votre patience. Je ne sais pas si vous voulez suivre un ordre particulier pour ce qui est de savoir qui va commencer. Y a-t-il un groupe qui désire prendre la parole en premier?

George, allez-y.

M. George Haynal (vice-président, Affaires gouvernementales, Bombardier inc., Bombardier): Merci, monsieur le président, et merci aux membres du comité de nous donner l'occasion de vous faire part de nos réflexions sur le train à grande vitesse.

Je vais faire quelques observations préliminaires et ensuite, je serai heureux de participer à la discussion que vous voudrez certainement avoir avec tous les participants.

Je suis accompagné ici aujourd'hui par deux collègues spécialistes: Paul Larouche qui est responsable de notre groupe sur la stratégie et qui a travaillé personnellement à l'étude sur la liaison à laquelle nous avons participé en 1995, ainsi que Dan Braund, qui est responsable de notre groupe sur les systèmes, dont le bureau est situé à Kingston, et qui a la responsabilité pour le monde entier de la planification et de la mise en oeuvre des systèmes dans le système ferroviaire.

[Français]

Mon introduction couvrira quatre sujets principaux. Tout d'abord, je voudrais commencer par un bref aperçu de Bombardier Transport. Une discussion suivra au sujet de ce qu'est au juste un train à grande vitesse. Il y a des définitions diverses, selon le contexte. En troisième lieu, je voudrais parler de l'expérience de Bombardier dans le domaine des trains à grande vitesse dans le monde. Pour terminer, je dirai quelques mots au sujet du potentiel des trains à grande vitesse au Canada.

[Traduction]

J'espère que cela ne prendra pas trop de temps. Je vais essayer d'être aussi concis et pointu que possible.

Je suis certain que vous connaissez Bombardier. La plupart des Canadiens nous connaissent parce que nous sommes le troisième constructeur d'avions civils dans le monde. Ce qui est moins bien connu, c'est que Bombardier Transport est, en fait, le principal fabricant de solutions pour le transport ferroviaire de passagers dans le monde, avec des activités dans près de 23 p. 100 des marchés mondiaux dans ce domaine. Nous avons plus de 100 000 voitures en service aujourd'hui dans le monde. Alors, nous sommes actifs dans ce domaine depuis un certain temps et nous avons eu un succès considérable dans un environnement très compétitif, dont vous allez entendre parler plus tard, j'en suis sûr.

Nous avons 50 sites de production et d'ingénierie dans le monde et 21 centres de service dans 24 pays. Comme je l'ai dit, nous sommes présents partout dans le monde.

Au Canada, nous avons deux centres d'excellence qui sont à l'avant-garde dans le monde — un qui est situé à La Pocatière, au Québec, et l'autre, à Thunder Bay, en Ontario — ainsi que notre centre d'ingénierie de notre groupe des systèmes à Kingston, en Ontario. Le siège social de Bombardier Transport pour l'Amérique du Nord, qui dirige nos activités au Canada, aux États-Unis et au Mexique — nous sommes présents à titre de fabricant dans les trois pays — est situé à Saint-Bruno, au Québec. Nous avons des voitures, à bord desquelles vous avez sans doute tous voyagé à un moment donné ou à un autre, en service à Vancouver, dans la région du Grand Toronto, à Toronto même, à Ottawa et à Montréal. Un grand nombre de voitures utilisées par VIA Rail ont été construites par Bombardier au Canada.

Alors, voilà qui nous sommes, de manière générique.

•(1545)

Je suis certain que vous avez beaucoup réfléchi à ce qu'est un train à grande vitesse. C'est un sujet qui se prête à un grand nombre de définitions. Il englobe une multitude de possibilités de trains interurbains, variant des systèmes qui fonctionnent à environ 150 milles à l'heure, comme le système Acela qui relie actuellement Washington, New York et Boston jusqu'à la technologie expérimentale Maglev qui roule — je vais maintenant passer au système métrique, parce que les chiffres sont plus impressionnants — à 400 km à l'heure. Il s'agit d'une technologie expérimentale et elle se situe actuellement dans l'étendue limite. Mais il y a aussi toute la gamme entre les deux.

Si je peux dire, la question qui se pose aux décideurs, ce n'est pas tellement de savoir si vous allez avoir un train à haute vitesse. C'est la question beaucoup plus complexe et difficile de savoir quelle haute vitesse est appropriée dans un contexte particulier et, effectivement, si la haute vitesse est appropriée dans des contextes particuliers. Les choix sont relatifs et politiques et se résument à déterminer si les besoins d'un corridor particulier justifient un certain niveau d'investissement dans un certain type de service ferroviaire.

La technologie existe aujourd'hui pour satisfaire à presque que n'importe quelle exigence de haute vitesse. En effet, n'importe laquelle des trois entreprises représentées à cette table aujourd'hui pourrait vous offrir tous ces choix. Les décisions à propos des choix sont de nature économique, sociale, environnementale et politique, et les calculs sont souvent relatifs, et non absolus. Par exemple, plutôt que de comparer les vitesses maximales absolues de ces modes, comparez le temps qu'il faut pour se rendre d'un centre-ville à un autre par différents modes de transport et dans quelle mesure la réduction de ces temps attirerait la clientèle. Après tout, les avions volent à environ 600 km à l'heure et plus. Alors, la comparaison est très difficile à faire lorsqu'il s'agit simplement de regarder les vitesses maximales de n'importe quel mode de transport.

J'ai un dernier mot de nature générale sur le choix du transport. De toute évidence, les choix sont relatifs et les coûts peuvent être décourageants, mais c'est un fait que tous les systèmes ne coûtent pas la même chose. Différentes options comportent des coûts différents. Souvent, la différence n'a rien à voir avec le véhicule choisi. Les coûts principaux liés aux divers choix ont surtout à voir avec l'infrastructure, le choix des emprises, la nécessité ou non de construire une nouvelle assiette des rails, et le coût de l'électrification, si c'est nécessaire. Je pense que c'est une considération importante dans la décision de quiconque sur ces questions. Cette décision est dictée, à son tour, par une évaluation de l'équilibre approprié entre les coûts, la vitesse, l'utilité et l'intérêt public.

Ce qui est enthousiasmant, et certainement ce que nous avons tous constaté, j'en suis sûr, c'est le changement que le train à grande vitesse apporte dans les collectivités et chez les personnes. Un bon exemple est l'intense intégration des pays et des villes de l'Union européenne apportée par le train à grande vitesse. Par exemple, il est courant de voir des Londoniens travailler à Paris, des Parisiens travailler à Bruxelles et des gens faire la navette entre deux villes, non seulement pour le travail quotidien, mais pour les loisirs. C'est une idée qui aurait été impensable avant l'avènement du train à grande vitesse.

L'idée que des gens de Kingston ou d'Ottawa pourraient travailler à Toronto et à Montréal, et vice versa, que des habitants de Red Deer pourraient faire la navette quotidiennement entre leur ville et Calgary ou Edmonton, et qu'il serait courant de voir des gens voyager fréquemment dans les corridors Québec-Windsor et Edmonton-

Calgary pour le travail, les loisirs ou les contacts sociaux sont des avantages sociaux extrêmement importants qu'il n'est pas facile de quantifier.

Une autre question qui, je crois, est importante lorsqu'on envisage un train à grande vitesse, et je suis certain que c'en est une avec laquelle vous jonglez, c'est qu'il s'agit d'un système coûteux, peu importe ce que vous faites. L'investissement peut être plus ou moins intense. Il n'y a pas de calculs de coût absolu dans cet exercice. Ce qui ne fait pas de doute, c'est que l'investissement doit être fait par le secteur public, exactement comme c'est le cas de tout autre investissement d'infrastructure majeure dont les retombées ne sont pas nécessairement commerciales, mais sont réparties partout dans la société et dans l'économie.

Le secteur privé apporte beaucoup au succès de tels investissements. En effet, c'est un partenaire indispensable. Mais au final, comme c'est le cas des routes, des ponts, des aéroports et des corridors aériens, le nerf de la guerre de l'économie moderne est une responsabilité publique. Puisque c'est le cas, les décideurs devront faire des calculs soigneux sur les avantages d'un tel investissement, parce que les questions en cause portent sur une vision du pays qui va au-delà de l'immédiat.

•(1550)

Alors, les investissements doivent être mis dans un contexte à long terme, plus large. Ils font également intervenir des questions de capitaux propres, et en particulier, il faut déterminer si les fonds publics consacrés à ce mode de transport causent un préjudice à un autre, et si tel est le cas, si ce préjudice est justifié par une préférence politique motivée — par exemple, si un mode de transport apporte des avantages supérieurs à court et à long termes par rapport à un autre dans un contexte particulier.

Il s'agit véritablement d'une décision qui relève des personnes à qui l'on a confié une responsabilité politique, et non pas de l'industrie ou des défenseurs de quelque point de vue que ce soit. Je sais que dans mon cas, j'ai de la difficulté à me prononcer sur cette question, étant donné que nous avons à la fois des trains et des avions; en fait, nous fabriquons le meilleur avion régional du monde. Alors, c'est difficile lorsque vous demandez à l'un d'entre nous quels sont les choix, mais il est agréable de pouvoir offrir toutes les solutions.

Comme je l'ai dit, les trois entreprises représentées ici sont des chefs de file dans ce domaine, mais peut-être que je peux dire quelques mots sur les réalisations de Bombardier. Nous avons participé à presque tous les projets de train à grande vitesse des 20 dernières années, souvent en collaboration avec d'autres fabricants, y compris ceux que mes collègues ici représentent.

Mais nous avons notre propre gamme de technologies installées hautement réussies qui varie en vitesse de 200 à 300 km à l'heure. Nous avons également notre Zefiro de prochaine génération, une famille de trains qui représente le dernier cri en matière de technologie. C'est un système qui offre des vitesses allant jusqu'à 360 km à l'heure. Nous avons des trains en service, y compris en Chine, où vous avez un système roulant à 250 km à l'heure avec des voitures-lits le plus rapide au monde.

Il y a deux choses qui sont particulières à notre sujet et à notre approche au train à grande vitesse qui méritent d'être soulignées pour référence future. Une de ces choses, c'est que ce qui compte le plus pour nous, c'est la souplesse d'application aux différents besoins des clients; par exemple, être en mesure d'offrir différents modes de propulsion dotés d'interopérabilité, selon la demande — diesel, électrique —, selon le cas.

Mais une chose qui est encore plus importante pour nous, et sur laquelle nous insistons et qui est particulièrement importante dans le contexte canadien, c'est la synergie entre nos technologies aéronautiques et ferroviaires. La technologie aéronautique de Bombardier nous a aidés à mettre au point des matériaux plus légers, des techniques de soudage améliorées, des caractéristiques aérodynamiques plus stables, des conceptions et des intérieurs plus ergonomiques ainsi que des commandes plus raffinées pour nos systèmes à haute vitesse. Il s'agit d'un atout important unique sur lequel nous allons nous concentrer de manière intensive. Et comme je l'ai dit, dans le contexte canadien — étant donné que Bombardier Aéronautique fait à ce point partie du paysage technologique canadien —, cela constituera un atout important.

Laissez-moi conclure par une brève observation, de notre perspective, sur la possibilité d'un train à grande vitesse au Canada. Il n'est pas exagéré de dire que ce pays a été forgé par le rail. Et même si nous sommes allés bien au-delà de cela pour ce qui est de ce qui nous unit maintenant, le rail continue de jouer un rôle important dans notre vie nationale, bien qu'un rôle décroissant. Et peut-être que le moment est venu pour que cet équilibre change.

Le service ferroviaire voyageurs offre effectivement un choix vital pour le transport entre nos collectivités et cela comprend nos grandes villes, particulièrement celles qui contrôlent des corridors économiques importants. Il est insensible aux caprices de notre climat difficile, il est sûr face à la menace et il peut répondre à des besoins spéciaux. Et il relie également le cœur des villes.

Ce n'est pas parce que ce n'est pas évident, mais la politique publique, pour dire la vérité, n'a pas favorisé le service ferroviaire voyageurs dans la mesure où elle aurait pu le faire au cours des dernières décennies. Les investissements dans l'infrastructure publique ont été beaucoup plus importants dans d'autres secteurs, comparativement à l'investissement dans le chemin de fer. Ce n'est pas un phénomène qui est unique à notre pays. Les États-Unis, qui s'embarquent maintenant dans une nouvelle phase de réflexion politique dans ce domaine, a fait la même chose. Ce n'est pas une critique. Il y a de nombreuses décisions difficiles à prendre.

Mais cela ne rapporte rien que nous soyons en danger de perdre du terrain. Il n'y a pas que les pays d'Europe qui investissent dans le train à grande vitesse. J'ai parlé de la Chine dans ce contexte. Un chiffre que j'ai encore du mal à croire, c'est que d'après nos calculs, la Chine dépense 80 milliards de dollars en trains à haute vitesse cette année. Vous ne m'avez pas mal compris. C'est ce que nous avons calculé que la Chine dépensait.

Mais plus près de nous, évidemment, les États-Unis jettent également un nouveau regard sur le train à grande vitesse et l'administration Obama investit dans les toutes premières étapes 8 milliards de dollars pour l'étude des corridors de transport par train à grande vitesse, 10 corridors. Ces 8 milliards de dollars permettront probablement de faire les études de faisabilité concernant ces 10 corridors, mais cela indique bien avec quel sérieux ils envisagent ce défi.

•(1555)

Je devrais noter que parmi ces corridors, il y en a trois qui relient des villes canadiennes aux États-Unis. Il y a le corridor dans l'est qui, au niveau de la conceptualisation, relie le sud de Montréal; il y a le corridor dans l'ouest qui lierait Vancouver à Seattle et il y a le corridor de Chicago à Détroit-Windsor qui relierait le centre de l'Ontario au nord et au sud. Alors, même si c'était la seule raison, il sera important pour notre pays de déterminer s'il y a lieu de lier nos grandes villes de manière semblable, sur un axe différent.

Je vous remercie de votre indulgence.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Péloquin.

M. Mario Péloquin (directeur, Division Mobilité, Siemens Canada limitée): Bonjour, mesdames et messieurs les membres du comité.

[Français]

Il me fait plaisir de comparaître devant le comité aujourd'hui concernant les trains à grande vitesse au Canada.

J'oeuvre dans le domaine ferroviaire depuis les années 1980. J'ai travaillé à la société Canadien National, à Transports Canada, au Bureau de la sécurité des transports du Canada et, finalement, chez Siemens. Je m'intéresse depuis longtemps au milieu ferroviaire, plus particulièrement aux trains à haute vitesse au Canada.

[Traduction]

J'ai eu l'occasion de contribuer à diverses études, de participer à des symposiums sur les trains à grande vitesse, d'offrir des conseils sur la technologie, sur les façons d'exploiter, etc., à des groupes importants de parties intéressées pendant plusieurs années. Tout cela m'a permis de rester au fait des derniers développements dans ce domaine fascinant de l'élaboration des réseaux à haute vitesse.

Plusieurs entreprises peuvent parler des véhicules à haute vitesse et de la technologie que chacune peut appliquer. Mon commentaire général, c'est que plusieurs entreprises peuvent construire des trains à grande vitesse d'excellente qualité, offrant une variété de caractéristiques esthétiques et autres, mais je ne pense pas que c'est de cela que le comité veut entendre parler aujourd'hui. Je ne veux pas essayer de comparer nos véhicules à ceux des autres entreprises. Ils sont tous très bons et roulent à très grande vitesse.

Ce que j'aimerais dire à partir de l'expérience, c'est que beaucoup trop de gens se concentrent sur la technologie des véhicules au début de la discussion sur la haute vitesse lorsqu'ils évaluent la faisabilité d'un tel système, plutôt que d'évaluer d'abord les éléments fondamentaux.

[Français]

En effet, une vision ou une stratégie doit d'abord être déterminée avant d'évaluer les technologies, afin de s'assurer que celles-ci sont appropriées pour le projet. Une technologie trop raffinée ou pas assez sophistiquée peut nuire à l'atteinte des résultats et au niveau de service. Si la technologie est trop sophistiquée pour le système qu'on désire avoir, on va dépenser beaucoup trop. Si on choisit la mauvaise technologie et qu'on veut avoir un système donnant un meilleur rendement, on aura beaucoup de difficultés tout au long du projet.

La vision doit déterminer si le but est de servir le plus grand nombre de centres urbains ou de transporter le plus grand nombre de personnes possible à très grande vitesse. Ces deux buts ne sont pas nécessairement compatibles.

•(1600)

[Traduction]

Une fois que la vision est arrêtée, l'évaluation des divers aspects du projet peut avoir lieu. Par exemple, une décision favorisant une vitesse moyenne permet d'envisager l'utilisation des emprises ou des corridors existants, contrairement à un système véritablement à grande vitesse qui nécessiterait fort probablement des emprises réservées exemptes de passages à niveau, par exemple.

Comme aux États-Unis, il y a certaines règles assez strictes que toutes les compagnies de chemin de fer doivent respecter au Canada en vertu du régime réglementaire de Transports Canada, qui assure la sécurité ferroviaire au Canada. Jusqu'ici, la vitesse maximale applicable aux passages à niveau est de 100 milles à l'heure. VIA Rail roule à cette vitesse à l'heure actuelle. Il y a eu beaucoup de discussions sur cette question, mais aucune solution n'a été trouvée au cours des quelque 20 dernières années.

Le fait de faire côtoyer des trains à grande vitesse qui roulent à 250 km à l'heure, disons, avec des trains de marchandises relativement lents — au Canada, à l'heure actuelle, la vitesse de ces derniers est d'environ 100 km à l'heure — est très compliqué. Comme vous pouvez l'imaginer, la différence de vitesse est très simple. La différence de vitesse est tellement grande que vous devez avoir beaucoup de capacité dans votre réseau ferroviaire pour pouvoir avoir un train à haute vitesse qui s'approche d'un train de marchandises lent tout en leur permettant à tous les deux de fonctionner sans retard.

À l'heure actuelle, la subdivision la plus rapide au Canada est la subdivision Kingston entre Toronto et Montréal. Il y a de petits segments de cette voie ferrée qui permettent à un train de voyager à 100 milles à l'heure ou 160 km à l'heure. C'est la vitesse la plus grande au pays et c'est la meilleure voie ferrée au pays. Elle ne serait tout simplement pas suffisante pour exploiter un véritable système à grande vitesse avec un mélange de trains de marchandises, ce qui correspond à environ 70 trains de marchandises par jour à l'heure actuelle. Il n'y a tout simplement pas suffisamment de capacité pour exploiter un train à grande vitesse sur ce réseau.

Il y a également plusieurs considérations à analyser, que l'on envisage un train à grande vitesse ou un train à vitesse moyenne. Par exemple, la plupart des trains à grande vitesse ne peuvent pas nécessairement rouler à la vitesse maximale sur les voies ferrées construites en fonction des normes qui existent au Canada aujourd'hui. La meilleure classe de voies ferrées au Canada, qui comprend la méthode de construction des voies ferrées ainsi que la fréquence d'entretien, etc., ainsi que le jeu que vous pouvez permettre à la voie ferrée, ne serait pas suffisamment performante pour permettre à un train à grande vitesse de rouler à pleine vitesse. Il nous faudrait définir de nouvelles normes pour la construction et l'entretien des voies ferrées.

De la même manière, le système de contrôle des trains pour suivre le mouvement des trains devra être adapté à des trains qui circulent plus rapidement. Nous devrions également souligner que le système de trains à grande vitesse véritable devra être un système électrique, et l'électrification de n'importe quel réseau est une entreprise assez importante. Nous devons prendre cela en considération.

La méthode de construction et d'entretien du réseau de voies ferrées, les systèmes de signalisation et la technologie des trains seront grandement affectés par le climat canadien. Que ce soit dans le corridor Calgary-Edmonton ou dans le corridor Québec-Montréal-Toronto-Windsor, nous avons l'honneur ou le privilège d'avoir un des climats les plus froids au monde pour l'exploitation d'un chemin de fer. En fait, au Canada, nous exploitons le système de trains légers dans le climat le plus froid dans le monde. Nous sommes la référence en matière de froid pour le reste du monde.

Les assiettes des rails sur lesquelles reposent les rails, ainsi que l'acier des rails eux-mêmes, sont considérablement affectés par l'écart de 70° Celsius entre la température estivale et la température hivernale au Canada. Très peu de trains à grande vitesse ont été conçus pour fonctionner dans un climat froid. L'adaptation de ces

trains ne devrait pas être sous-estimée. Personne ne veut être pris à bord d'un train en panne en pleine nature au cours d'une froide nuit d'hiver. Cela m'est déjà arrivé, étant donné que je viens du Nord, et ce n'est pas une expérience agréable.

Alors, il y a plusieurs décisions difficiles à prendre pour réaliser une vision qui équivaldrait à un bond en avant aussi grand que celui qui a été réalisé au moment de la construction initiale du premier chemin de fer transcontinental au Canada, qui a effectivement permis la création de notre grand pays. Cette décision, semblable à celle qui a été prise de construire le Canadien Pacifique à la fin des années 1800, dépassera probablement le mandat de n'importe quel politicien. Il est absolument nécessaire de faire preuve d'audace et d'être tourné vers l'avenir en ce qui concerne les objectifs à long terme.

• (1605)

Les répercussions économiques liées à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien d'un réseau de trains à grande vitesse au Canada seront extraordinaires pour le pays. Il y a des avantages secondaires très importants liés au changement de paradigme en ce qui concerne le lieu où les gens peuvent habiter et faire la navette, y compris le fait d'attirer des touristes et de faciliter les déplacements de ces derniers, de développer un important savoir-faire technologique nouveau et d'améliorer les avantages environnementaux du voyage sur de grandes distances. Nous avons entendu parler du président Obama chez nos voisins du sud qui a annoncé une telle vision et a engagé des sommes d'argent importantes pour le projet de train à grande vitesse en Californie.

Je crois que le Canada, un pionnier dans toutes les questions liées à l'ingénierie en matière de chemin de fer, peut et devrait aller de l'avant avec son programme de trains à grande vitesse et passer de la phase d'étude à la phase de prise de décision.

[Français]

Merci de votre attention.

[Traduction]

Je répondrai aux questions plus tard.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Langford.

M. Ashley Langford (vice-président, Alstom Transport, Alstom): Oui, je suis prêt.

Est-ce que tout le monde a reçu le document rempli de petites images? Je suis davantage un visuel. Désolé, je n'ai pas un gros document à vous remettre, mais j'estime que vous allez vous souvenir de la plupart des détails, si vous avez des repères visuels.

Premièrement, Alstom, comme certains d'entre vous le savez et d'autres non, possède la plus grande flotte de trains à grande vitesse au monde. Nous détenons le record de vitesse sur rail à près de 575 km à l'heure, ou près de 360 milles à l'heure.

Vous connaissez mieux certaines autres entreprises. Bombardier, que les gens voient généralement comme étant principalement une entreprise canadienne, possède une division du transport ferroviaire qui est allemande; elle est située à Berlin. Siemens aussi est basée en Allemagne, à Nuremberg. Et nous sommes basés à Paris.

L'industrie du transport est centrée sur l'Europe parce que près de 70 p. 100 du marché mondial se trouve en Europe. Alors, la technologie est mue par une perspective européenne et la façon dont l'Europe fonctionne.

Pour ce qui est de notre présence au Canada, la plupart de nos employés, près d'un millier, je pense, se trouvent dans la région de Montréal. Nous avons deux groupes: propulsion et transport. Par transport, nous entendons le transport ferroviaire. Et au sein du transport ferroviaire, nous avons un groupe de systèmes d'information qui, essentiellement, soutient l'industrie ferroviaire. Pour nous, il s'agit d'une activité d'exportation mondiale. Montréal est le siège social mondial de cette activité et nous faisons de l'information sur les passagers et des systèmes de sécurité. Nous avons environ 2 500 employés dans le nord-ouest de l'État de New York dont l'intérêt premier est le marché de la ville de New York, parce que cette ville achète beaucoup de voitures de métro et que nous en fournissons beaucoup.

Alors, je pense que cela vous donne une idée générale de notre entreprise au Canada et en Amérique du Nord.

Si vous regardez la diapositive où il est écrit: « Pourquoi la grande vitesse ferroviaire? », je pense que cette dernière montre vraiment les raisons qui expliquent pourquoi les gens ont choisi le train à grande vitesse. Si vous regardez les deux cartes que j'ai ici, vous avez une carte verte qui est une simple représentation géographique de la France et ensuite, une carte rouge, qui montre comment la géographie a été transformée par les trains à grande vitesse. Vous pourriez dire: « Eh bien, nous pouvons faire cela avec des avions ». Mais en réalité, les avions sont trop coûteux et, à dire vrai, ils ne peuvent fournir les liaisons à distance moyenne que peut offrir le rail. Si vous voulez vous rendre à une distance de 400 à 500 km, il est de loin préférable de déplacer les gens par train. Les vitesses du point de départ au point d'arrivée, de porte à porte, sont plus grandes.

Ensuite, si vous regardez les autres avantages, que l'on retrouve sur la diapositive suivante, c'est une question de sécurité. Si vous déplacez les gens durant l'hiver, voulez-vous que les gens se déplacent essentiellement sur des routes dangereuses, sur lesquelles on dénombre un grand nombre de décès chaque année? J'ignore quelles sont les données statistiques pour le Canada; peut-être que vous les connaissez mieux que moi. Mais lorsque vous regardez les TGV en France, personne n'est décédé sur l'un de ces trains. Alors, dans une perspective pure de sécurité, il s'agit de la façon la plus sûre de transporter les gens.

En termes d'enveloppe, ou de superficie de terrain nécessaire, par exemple, pour construire une deuxième autoroute 401 pour répondre à la demande future dans le corridor Montréal-Toronto, si vous construisiez plutôt un système ferroviaire, vous utiliseriez la moitié de l'emprise au sol et les émissions de gaz à effet de serre ainsi que l'utilisation du carbone du train à grande vitesse ne seraient qu'une fraction de celles qui sont liées à l'utilisation de l'autoroute.

Comme l'a souligné Mario, la seule façon vraiment logique d'aller de l'avant avec ce type de projet, c'est de recourir à l'électricité. La raison, c'est que les coûts de fonctionnement même d'un train à carburant diesel par rapport à un train électrique sont environ quatre à cinq fois plus élevés. À l'heure actuelle, cela ne semble pas être une si grosse affaire, mais si Jeff Rubin a raison et que le prix du baril de pétrole remonte à 120 ou à 140 \$ et qu'il continue d'augmenter par la suite... Cela n'arrivera pas du jour au lendemain, étant donné que nous sommes dans une récession, ce qui nous a donné un peu de répit, mais je pense que d'ici une décennie, nous pourrions, en termes réels, nous retrouver encore dans cette fourchette de prix. Si c'est le cas, alors, la demande pour le transport sera réduite à cause du fait qu'il sera trop coûteux de transporter les gens.

●(1610)

Je pense que ce sont là certaines des principales raisons qui expliquent pourquoi les Européens... Si vous regardez à la page suivante, vous pouvez voir l'évolution de l'Europe jusqu'en 2010. Tout le réseau a changé et a été développé à partir de 2001. Essentiellement, l'Europe a commencé par quelques petites liaisons entre des grandes villes. Ensuite, elle a continué à les étendre. D'ici à 2010, qui est à nos portes, il y aura des liaisons importantes entre presque tous les pays européens.

Même la Russie compte des liaisons entre Moscou et Helsinki en passant par Saint-Pétersbourg. Siemens possède une partie de ce trajet, de Moscou à Saint-Pétersbourg, et nous avons de Saint-Pétersbourg à Helsinki. Cela dépend uniquement des commandes qui ont été passées par le gouvernement.

Si vous regardez l'avenir, ce réseau est en train de s'étendre et de s'étendre encore. Vous devez vous demander pourquoi c'est si intéressant là-bas, même en Russie, alors que nous n'avons rien fait ici? Je pense qu'il y a certaines raisons historiques qui expliquent cela.

Lorsque nous avons essentiellement privatisé le CN, plutôt que de faire ce que les Européens font — à savoir ils gardent toute l'infrastructure ferroviaire à titre de propriété du gouvernement et ensuite, ils accordent des licences d'exploitation —, nous avons fait le contraire. Nous avons donné toute la propriété. Ensuite, nous avons donné une licence d'exploitation pour le service voyageurs, ce qui signifie que le service voyageurs est entièrement dépendant du CN et du CP pour ce qui est de l'accès et, par conséquent, occupe le deuxième rang des priorités.

En Europe, le premier rang des priorités est accordé aux passagers. Le deuxième, au transport des marchandises. En conséquence, vous voyez un scénario de fonctionnement très différent. Vous voyez une technologie de signalisation et de contrôle du trafic ferroviaire bien supérieure dans l'ensemble du système. Vous avez également des voies ferrées de bien meilleure qualité, parce que c'est la propriété du gouvernement. C'est exactement comme le système d'autoroutes. Les Européens ne font pas de différence entre les deux.

Ce sont certaines des raisons fondamentales qui expliquent pourquoi ils ont une organisation différente de la nôtre. Je ne veux pas juger notre façon de faire par rapport à la leur, mais ce sont les raisons qui sont à l'origine des ensembles de décisions différents.

Si nous voulons avoir des liaisons à grande vitesse, nous pouvons exploiter un trafic mixte comportant le transport de marchandises, mais cela signifierait également avoir des vitesses plus faibles ou contrôler la qualité des voies ferrées. Vous devrez également construire des sauts-de-mouton et ce sont ces derniers qui font augmenter véritablement les coûts.

Certaines personnes se demandent comment il en coûterait pour électrifier la ligne entière. Eh bien, c'est vraiment rien. Pour les véhicules, l'électrification, c'est des peccadilles. Le coût important, c'est le terrain et les sauts-de-mouton. C'est vraiment une question de construire des ponts de sorte que les routes puissent passer par-dessus les voies ferrées et que les gens ne puissent pas errer dans les emprises. Ces trains roulent trop vite et vous ne les voyez pas venir. Vous ne les entendez pas venir. Ils sont sur vous, un point c'est tout. Si vous roulez à 300 km à l'heure, vous n'avez pas le temps d'arrêter.

Alors, si vous décidez d'utiliser les mêmes corridors que le CN entre Montréal et Ottawa, vous devrez réserver une partie de cette emprise uniquement pour les trains à grande vitesse. Autrement, vous allez sans cesse vous heurter aux trains de marchandises ou ralentir.

Combien de temps faut-il pour construire le système? À partir du moment où vous prenez véritablement la décision de faire quelque chose, il y a habituellement une période d'un an à un an et demi d'activités de conception. Après cela, la construction prendrait entre cinq et six ans selon un échéancier raisonnable. Avant cela, vous devez déterminer comment vous allez attribuer le contrat. Vous devez acquérir l'emprise. Alors, il s'agit vraiment d'un programme qui s'échelonne sur une période de plus ou moins 10 années.

Si vous regardez vers l'avant et que vous dites que vous avez un plan d'intervention en place au cas où le prix du pétrole doublait, ou triplait, alors, vous devez faire beaucoup de ces choses fondamentales dans l'intervalle. Même si vous voulez construire une autoroute, vous devez vous assurer que vous avez cet espace. C'est une bonne chose de définir le corridor, d'en faire l'acquisition et de le verrouiller, et ensuite, d'obtenir tous les plans nécessaires. Tout cela ne coûte pas très cher.

Si le prix du pétrole n'augmente jamais et que les gens cessent de conduire des voitures, alors, tout ira bien. Si les gens continuent de conduire des voitures et que notre population continue de croître, alors, les autoroutes seront congestionnées et le taux de mortalité augmentera. Il semble que le prix du pétrole augmentera lui aussi.

• (1615)

C'est donc faire preuve de bon sens que de montrer un peu de prévoyance, fait que j'ai résumé en vous parlant un peu de l'expérience d'Alstom. Nous avons en fait mené le programme Acela de pair avec Bombardier. C'est un projet conjoint qui a très bien fonctionné; les chiffres pour le corridor nord-est ne cessent de grimper. Chaque année, les investissements augmentent, et je pense que le projet a servi de précurseur à la stratégie en matière de transport du président Obama, dans le cadre de laquelle il a défini différents quadrants pour les États-Unis. George en a parlé brièvement. Je pense que les Américains le perçoivent comme une vision de l'avenir. Et je pense que nous devrions partager cette vision, pas pour l'ensemble du Canada, mais pour certains corridors définis qui semblent compter le nombre de passagers nécessaire pour appuyer un tel projet. Selon moi, ce serait une mesure positive.

J'ai ajouté un peu de renseignements au verso au sujet du corridor Helsinki—Saint-Petersbourg pour vous aider à comprendre de quoi il serait question si nous avions des trains à grande vitesse. Leur situation ressemble à la nôtre. En fait, je pense que les villes de Saint-Petersbourg et d'Helsinki sont plus petites que celles de Toronto et de Montréal; s'ils peuvent justifier la réalisation d'un tel projet là-bas, je pense que nous pouvons le faire au Canada aussi.

C'est tout.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup, messieurs, d'être ici et de partager avec nous votre point de vue.

J'ai déjà discuté avec vous ou avec des représentants de votre entreprise; il est donc probable que certains d'entre vous trouvent mes questions redondantes.

J'ai été frappé par le fait que vous abordiez le sujet en demandant si c'est quelque chose que nous devrions faire ou si nous devrions continuer à en parler. Monsieur Langford, je pense que vous avez dit — je m'excuse, je pense que c'est vous, ou était-ce vous, monsieur Péloquin? — qu'il faudrait simplement passer à l'étape de la décision, pas de l'étude, parce qu'il y a déjà eu quelque chose comme 14 ou 17 études; je ne me rappelle plus le nombre exact.

Sommes-nous rendus à un point où nous sommes en droit d'affirmer être prêts à prendre une décision puisque les études ont été faites?

M. Mario Péloquin: Je crois que oui en raison du fait qu'il est possible de répéter des études, comme le Canada l'a fait pour le transport à grande vitesse de passagers, et, selon les consultants choisis et la combinaison de personnes qui mènent les études, les résultats obtenus seront différents à tous les coups. Au bout du compte, nous savons que les gens veulent du transport ferroviaire efficace, et qu'ils prendront le train s'il est confortable, accessible et pratique. Alors, s'ils peuvent voyager entre les grands centres plus rapidement qu'ils le font aujourd'hui, et aussi si la fiabilité est augmentée — si nous pouvons faire passer le respect des horaires de quelque 50 ou 60 p. 100 à 95 ou 98 p. 100 —, vous constaterez que de nouveaux réseaux sont bâtis tous les jours un peu partout dans le monde et que ces trains sont toujours pleins. Si vous ne faites pas de réservations quelques semaines ou quelques mois à l'avance, vous ne pouvez tout simplement pas monter à bord du train.

L'hon. Joseph Volpe: Cela dit, est-ce que ces réseaux sont vraiment viables sur le plan financier, ou est-ce que le secteur public assume toujours une partie des frais d'exploitation?

• (1620)

M. Mario Péloquin: Je crois que mes collègues de Bombardier avaient raison tout à l'heure lorsqu'ils ont dit que la réalisation d'un tel projet d'infrastructure nécessite des fonds publics, car les coûts liés à l'ingénierie et à la construction sont très élevés, et des entreprises comme les nôtres seraient incapables de rentrer dans leurs frais en employant des méthodes d'exploitation régulières.

L'hon. Joseph Volpe: À court terme?

M. Mario Péloquin: À court terme ou à moyen terme. Il faudrait beaucoup de temps.

L'hon. Joseph Volpe: Les frais d'exploitation.

M. Mario Péloquin: Les frais d'exploitation pourraient être couverts par les tarifs-voyageurs de ces trains.

L'hon. Joseph Volpe: On peut diviser le concept en trois parties: le génie civil, le matériel roulant et l'exploitation. Les deux premières sont liées à l'infrastructure et continueraient à relever de l'entité qui s'occupe du financement. C'est pour cette raison que M. Haynal affirme que le gouvernement doit participer. Les trains pourraient toujours être pleins si les billets ne coûtent pas cher. L'étude de faisabilité cherche-t-elle en partie à établir les frais de remboursement à recouvrer pour toutes les parties et pour la maintenance continue, ou porte-t-elle seulement sur le matériel roulant et sur la maintenance continue?

M. George Haynal: C'est difficile de répondre à votre question puisqu'un si grand nombre d'études ont été menées. Je pense que chaque étude porte principalement sur un point différent.

Paul pourrait parler brièvement de notre expérience avec l'étude Lynx, qui a été effectuée il y a 14 ans.

M. Paul Larouche (directeur, Marketing et Planification de produits, Bombardier Transport, Bombardier): Ce fait ne me rajeunit pas. J'ai travaillé personnellement sur ce projet, mais...

L'hon. Joseph Volpe: Aviez-vous une barbe à cette époque-là?

Une voix: Pas une barbe grise.

M. Paul Larouche: Au cours de l'étude Lynx, nous avons mis à jour les données portant sur le nombre d'usagers obtenues par ce qui s'appelait à l'époque l'étude tripartite, menée par les gouvernements fédéral, du Québec et de l'Ontario. Nous avons fait venir des experts de SYSTRA, de la SNCF, la société de consultation des chemins de fer nationaux de la France.

J'ai été étonné de constater l'importance que joue une étude sur le nombre d'usagers dans la conception même du réseau. Il existe des modèles qui permettent de modifier légèrement la durée du voyage. Le fait de réduire la durée du voyage augmente le nombre d'usagers. Le fait d'augmenter le prix du billet réduit le nombre d'usagers. En intégrant ces données à un modèle financier et en essayant diverses itérations, on apprend la durée du voyage et le niveau de service optimaux qu'il faut offrir afin de créer un réseau viable sur le plan économique. L'étude sur le nombre d'usagers est essentielle. Il s'agit d'un processus itératif qui permet de concevoir le genre de réseau recherché.

L'hon. Joseph Volpe: Si je continue à voyager à une vitesse de 100 à 150, c'est peu probable que j'augmente le nombre d'usagers.

M. Paul Larouche: C'est exact, car des moyens concurrentiels vont offrir des voyages plus rapides. La hausse du prix du carburant automobile n'aura pas nécessairement pour résultat l'augmentation du nombre d'usagers. En augmentant la vitesse de déplacement, on réduit la durée du voyage. Ce n'est pas nécessaire d'offrir la vitesse absolue. Les gens se concentrent toujours sur la vitesse maximale d'une technologie, mais c'est le temps requis pour se rendre du point A au point B qui compte. C'est de cette donnée que dépend le nombre d'usagers.

L'hon. Joseph Volpe: Il en résulterait un changement de moyens pour les passagers.

M. Paul Larouche: Les moyens changeraient, oui.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Langford, vous avez parlé de la transformation des réseaux de transport européens. Lorsqu'il devient possible de faire la navette entre Paris et Marseille et entre Paris et Londres, quelles sont les conséquences sur le service aérien régional touché?

• (1625)

M. Ashley Langford: Les conséquences sur le service aérien régional sont négatives. En Europe, la plupart des gens parcourent des distances de 200 à 400 km. Ils voyagent par train, et non par avion. En comparaison, ici, je prévois une baisse de la demande de transport aérien des passagers qui se déplacent entre Montréal et Ottawa, et entre Montréal et Toronto. C'est seulement logique. C'est une réalité. Toutefois, la demande de transport s'en trouve aussi stimulée. Ce qui arrive, c'est que les gens qui vivent à Kingston et qui trouvent que Toronto est trop loin pour s'y rendre en voiture tous les jours peuvent maintenant prendre le train. Il devient possible de faire la navette à partir de cet endroit. Les gens peuvent donc déménager à Toronto ou à Montréal, puis se déplacer d'un endroit à l'autre. Le nombre de déplacements augmente donc de beaucoup.

L'économie régionale des petits centres s'en trouve aussi stimulée parce que les gens les perçoivent maintenant comme des villes-dortoirs. Au lieu de choisir de vivre à Pickering pour se rendre à Toronto, ils peuvent vivre à Kingston pour se rendre tous les jours à Toronto ou bien à Ottawa. Tant que les prix sont comparables à ceux de conduire une voiture tout seul tous les jours, ce moyen est beaucoup plus attrayant. En Europe, ce genre de service ferroviaire régionalisé est plus courant que les vols courts. Les vols courts existent encore pour les gens qui sont vraiment pressés, mais ils sont généralement rares.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présence. On a la chance de recevoir l'élite mondiale du transport par rail. C'est de votre expérience que j'ai besoin. Je vais demander aux trois groupes de me répondre.

Monsieur Haynal, vous avez parlé d'équité entre les services de transport. On nous a présenté des études de 1995, et la technologie a sûrement évolué depuis. Vous avez dit que les trains sont maintenant plus légers et vous avez parlé de la situation du transport ferroviaire. Avant la crise économique, le transport des marchandises était en forte croissance. On aura donc probablement besoin d'un réseau de transport de passagers indépendant.

Compte tenu de l'augmentation de la population dans les corridors Québec—Montréal, Montréal—Windsor et Calgary—Edmonton et d'après ce qui se passe ailleurs dans le monde, a-t-on la capacité de faire vivre un tel réseau avec un tant soit peu de volonté de la part des gouvernements?

M. George Haynal: Monsieur Laframboise, je vous remercie de votre question. Mes collègues feront probablement aussi quelques commentaires.

Il est certain que ce mode de transport est une réussite: les grands corridors de transport urbain sont fréquentés par de nombreux passagers, et la demande a augmenté. On n'a pas remplacé un moyen de transport par un autre; il est évident qu'un changement social a eu lieu.

De mon point de vue, le transport ferroviaire entre certains centres métropolitains du Canada présente de grandes possibilités. Il serait possible de procéder au même genre de transformation que celle qui a eu lieu en Europe. Les États-Unis ont consacré beaucoup d'énergie à ce secteur et on peut faire la même chose ici. Cinquante pour cent des passagers qui voyagent entre Washington et New York utilisent maintenant le système Acela, ce qui représente une croissance énorme de la demande. Ce n'est pas un simple remplacement de la demande de transport aérien, mais une augmentation très importante de la demande de transport ferroviaire, comme M. Langford l'a souligné. En plus, cela n'a pas nécessité d'investissements importants de la part de l'État.

Permettez-moi de vous montrer un schéma qui illustre les investissements des États-Unis entre 1949 et 2006 dans les trois modes de transport. La portion en jaune représente le transport aérien, celle en bleu, le transport routier, et celle en vert, le transport ferroviaire. Vous pouvez constater que cette dernière portion est presque absente. Ce que je veux souligner, c'est que la demande existe. Il ne reste qu'à faire les investissements nécessaires pour réussir.

• (1630)

M. Mario Laframboise: Monsieur Péloquin.

M. Mario Péloquin: Je peux répéter les commentaires de Bombardier parce qu'il est bien connu, partout dans le monde, que quand l'État décide de construire un nouveau système de train à haute vitesse, c'est immédiatement accepté — si ça n'avait pas déjà été demandé — par la population. Le niveau d'achalandage est toujours supérieur à ce que les études avaient prévu. Pour le Canada, on parle souvent des corridors stratégiques Calgary—Edmonton et Québec—Windsor. Je crois que l'exploitation d'un système de train à haute vitesse serait viable dans ces deux corridors.

M. Mario Laframboise: Vous semblez craindre l'effet de la température sur la technologie.

M. Mario Péloquin: Ce n'est pas une crainte, mais il ne faut pas négliger ce facteur. Or, mon expérience du domaine ferroviaire m'a permis de constater qu'il était souvent négligé. Ça cause un surplus de problèmes quand vient le temps d'exploiter le nouveau système ferroviaire. Ça se passe fréquemment. Une température inférieure à -20°C n'est pas considérée très froide pour le Canada, mais dans le cas de l'acier, c'est un niveau à partir duquel des problèmes se manifestent. La technologie, le véhicule, le train de n'importe quelle compagnie peuvent être modifiés pour s'adapter à la température. Ce n'est pas nécessairement ce qui cause le plus de problèmes. Ce sont surtout les autres technologies qui facilitent l'exploitation du système.

M. Mario Laframboise: Monsieur Langford.

[Traduction]

M. Ashley Langford: Je vais faire écho à un grand nombre des commentaires de mes concurrents, mes concurrents amicaux. Je pense qu'il y avait deux ou trois questions.

Au sujet du froid, les trois entreprises peuvent travailler avec de basses températures. Nous avons le projet du corridor Helsinki—Saint-Petersbourg, avec les trains Pendolino, qui sont des trains pendulaires. Nous avons relevé le défi avec les Russes. Siemens fait la même chose, et je suis certain que Bombardier est aussi capable de le faire.

Pour revenir à la question fondamentale du genre d'investissement requis, je ne suis pas vraiment certain de la réponse. Je ne connais pas exactement le mandat de l'étude actuelle; je ne sais pas si ce mandat est de se pencher sur une couverture par les usagers qui défraierait les dépenses en immobilisations.

De façon générale, ce que je vois les gouvernements faire, c'est évaluer le prix des dépenses en terres et en infrastructure ou les inscrire dans les comptes en tant que biens; je ne comprends donc pas aisément ce qui vous fait dire que ces dépenses en immobilisations corporelles devraient être récupérées par l'entremise du projet. Il n'en est pas ainsi avec les routes. Selon moi, les routes sont des infrastructures de transport au même titre que les chemins de fer destinés au transport de passagers; il est donc seulement question du coût marginal, qui inclut les véhicules, l'électrification et peut-être les gares.

Au sujet des gares, prenez l'exemple d'Union Station. Depuis quand dure-t-elle? Elle a besoin d'être rafraîchie, en passant, mais elle est là depuis quelque temps.

Ainsi, sur le plan des frais, prenez l'exemple de la SNCF ou de la Deutsche Bahn, en Allemagne, qui fonctionnent en tant qu'entités lucratives et qui réinvestissent leurs profits chaque année dans l'expansion et l'amélioration de leur réseau ferroviaire. Je crois que nous pourrions nous trouver dans la même situation si nous allions de l'avant avec la création d'une ligne de chemin de fer à grande vitesse.

[Français]

M. Mario Laframboise: Est-ce que vos compagnies ont conclu des partenariats avec certains gouvernements? Comme vous le savez, les partenariats entre les secteurs public et privé sont à la mode.

M. George Haynal: Il est clair que les partenariats sont indispensables. C'est l'État qui donne les directives et fournit les fonds requis, et c'est le secteur privé qui fournit la technologie et se charge d'exécuter le projet. C'est toujours un partenariat. La forme de

ce partenariat varie selon la situation. À ma connaissance, il n'y a jamais eu de projet totalement privé dans ce domaine.

• (1635)

M. Mario Péloquin: Il est vrai que le partenariat public-privé ou PPP est un système très populaire; du moins, il l'était avant la crise économique. En effet, bien des banques sont présentement plus prudentes concernant ceux à qui elles prêtent de l'argent. Il reste que partout dans le monde, les grosses compagnies comme les nôtres réalisent des PPP parce que de nos jours, procéder de cette façon est une nécessité.

Le président: Merci.

[Traduction]

M. Ashley Langford: Je suis d'accord avec les propos des représentants des deux autres entreprises. Essentiellement, on peut partager les risques entre le secteur privé et le gouvernement de façon à ce que ces risques relèvent de la partie qui peut le mieux les gérer; l'acquisition de terres doit donc relever du gouvernement. Le secteur privé est mieux placé pour gérer avec efficacité les risques liés à la construction et à la conception du réseau ainsi qu'à l'équipement. Le secteur privé est le mieux placé pour s'occuper de ces choses-là; puis, c'est généralement le gouvernement qui se charge du risque lié au nombre d'usagers, du moins au début, comme dans le cadre d'un projet routier. Les résultats sont bien meilleurs pour le gouvernement s'il établit le nombre d'usagers de base, puis s'il vend cette valeur opérationnelle à une société en exploitation, que s'il essaie de le faire sans avoir prouvé la présence d'usagers.

Ce genre de modèle peut être divisé de façon à revenir au projet de base même afin de le structurer. Puis, un projet de construction et de conception peut être alloué au secteur privé. Ensuite, on peut octroyer un contrat d'exploitation pour le côté opérationnel. Il peut y avoir trois parties principales.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je reviens d'un voyage à Beijing, Shanghai et Tokyo, où le réseau de trains à grande vitesse est phénoménal. Il y a quatre ou cinq ans, j'étais à Hong Kong. Une amie me ramenait à l'aéroport. Nous roulions sur l'autoroute quand j'ai vu un train grande vitesse quitter le centre-ville à destination de l'aéroport. Je me suis demandée pourquoi je me déplaçais en voiture. J'aurais dû être à bord du train.

Le Canada accuse un retard incroyable en la matière. L'Asie et l'Europe considèrent le rail comme le mode de transport qui connaît la croissance la plus rapide. Nous avons du rattrapage à faire.

Je viens de Toronto. Chaque grande fin de semaine, j'entends parler des nombreux carnages provoqués par des accidents de la route. Je me demande souvent combien d'automobilistes revenant du chalet, par exemple, prendraient le train si nous avions un système ferroviaire à grande vitesse. Un ami pourrait venir les chercher, ou encore ils pourraient laisser leur voiture près du chalet ou quelque chose du genre. En tout cas, ce serait beaucoup plus sécuritaire. Y aurait-il moins d'embouteillages et de congestion sur les autoroutes si nous avions un tel système? Ne serait-il pas pratique d'avoir un train grande vitesse entre Québec et Windsor, y compris entre Toronto et Ottawa? Est-ce que cela ne faciliterait pas les déplacements? Je fais la navette toutes les semaines.

J'ai une question précise à vous poser. Les modes de transport produisent des émissions de gaz à effet de serre. Environ le tiers des émissions au Canada proviennent de ce secteur, et le reste, des industries. Environ 77 p. 100 de ces émissions sont générées par les automobiles, 9 p. 100 par le transport aérien, 6 p. 100 par le transport maritime, et 4 p. 100 par le transport ferroviaire. Existe-t-il une étude qui montre que le nombre maximal d'usagers — à la condition que le fait de se déplacer dans ce corridor ne coûte pas trop cher, que ce soit rentable, que le gouvernement fédéral fasse preuve de clairvoyance et construise un réseau de trains grande vitesse sans délai, qu'il oublie les 17 études qui ont été réalisées dans le passé et qu'il aille de l'avant avec ce projet, car nous savons que c'est une bonne chose pour le Canada et pour l'environnement...? Combien de personnes doivent voyager à bord de trains grande vitesse pour qu'il y ait baisse des émissions de gaz à effet de serre? Quel est le pourcentage? Si nous voulons atteindre certains des objectifs de réduction qui ont été fixés, et que nous sommes censés réaliser, un tel mode de transport ne peut être que bon pour l'environnement, les contribuables, notre sécurité. Vous êtes des experts en la matière. Avez-vous des chiffres à nous fournir?

• (1640)

M. Ashley Langford: Il y a une question plus vaste qui se pose, soit celle d'assurer le transport des gens par le réseau GO ou, dans le cas de l'AMT, par des trains alimentés non pas au diesel, mais à l'électricité.

Mme Olivia Chow: Les trains électriques, oui.

M. Ashley Langford: Le nombre d'usagers qui se déplacent en train tous les jours est beaucoup plus élevé. Si nous avions des trains électriques, le nombre de voyageurs de banlieue se déplaçant en voiture diminuerait considérablement. Nous pourrions probablement réduire ce chiffre de 15 p. 100.

Mme Olivia Chow: Quinze pour cent?

M. Ashley Langford: Oui.

Mme Olivia Chow: C'est le chiffre que cite l'industrie?

M. Ashley Langford: Non, ce n'est qu'une estimation approximative. Je suis le dossier du réseau GO depuis un bon moment. Metrolinx cherche à accroître le nombre de personnes qui voyagent à bord des trains voyageurs. Comment y arriver? En augmentant la fréquence des trains. Toutefois, il faut électrifier le réseau pour pouvoir le faire.

Mme Olivia Chow: C'est l'argument qu'invoque Metrolinx pour établir un lien entre l'aéroport Pearson et la gare Union. Mais ne nous lançons pas dans un débat sur la question de savoir s'il faut opter pour le diesel ou l'électricité.

M. Ashley Langford: Paul a peut-être quelque chose à ajouter.

Mme Olivia Chow: Je sais que cela fait partie de la problématique, mais si nous prenons l'exemple du corridor, et non simplement du lien entre l'aéroport Pearson... En passant, cette question est à l'étude depuis environ 25 ans. J'ai déposé toutes sortes de motions pour encourager la construction de cette liaison. Nous avons eu droit au même genre de discussions dans le cas du corridor.

Avez-vous des chiffres à nous fournir?

M. Paul Larouche: Quand nous avons mis à jour l'étude tripartite en 1998, il était question, dès la première année, d'assurer le transport de 11 millions de voyageurs par année, chiffre qui atteindrait 16,4 millions de passagers au bout de la vingtième année, soit en 2028.

Les émissions de gaz à effet de serre devaient également subir une baisse correspondante. Nos calculs indiquaient que 41 p. 100 des usagers seraient des personnes qui, d'après l'étude, utilisaient l'automobile pour se déplacer.

Il est important de mettre à jour les données des études qui ont été réalisées. La situation a beaucoup changé depuis 1998. Les contrôles à l'aéroport prennent plus de temps. Le prix du carburant a atteint des sommets inégalés. Il y a de très nombreux facteurs qui militent en faveur du train grande vitesse, sauf qu'il faut mettre à jour les chiffres pour être en mesure de concevoir un système adéquat.

Mme Olivia Chow: En tout cas, il y a probablement une chose au Canada qui ne change pas: environ 70 ou 80 p. 100 des dépenses continuent d'être consacrées aux routes et non au transport public ou ferroviaire, par exemple. Nous faisons fausse route, à mon avis.

L'étude menée en 1998 est dépassée. Il n'y en a pas de plus récente qui nous donne une idée des réductions des émissions de gaz à effet de serre qui seraient enregistrées, par tonne, si 41 p. 100 des usagers étaient des personnes qui avaient l'habitude de prendre leur voiture, et si l'objectif de 16,4 millions de voyageurs était atteint. Ces chiffres seraient confirmés uniquement une fois l'étude terminée.

M. Paul Larouche: C'est exact. Vous êtes en train d'en mener une.

Mme Olivia Chow: C'est vrai. Je vous félicite. Réaliser une autre étude sur le sujet est une bonne chose. Toutefois, entre-temps...

M. Paul Larouche: Vous voulez dire la mettre à jour.

Mme Olivia Chow: C'est cela.

M. Mario Pélouin: Cette question est très importante. Il faut émettre beaucoup d'hypothèses quant au nombre de passagers, mais aussi quant à la façon de générer l'électricité nécessaire pour alimenter ces trains. Si toute l'électricité verte provenait de panneaux solaires ou d'éoliennes, les émissions de gaz à effet de serre seraient nulles.

Calgary alimente ses trains par l'énergie éolienne. Son réseau de trains légers sur rail ne produit aucune émission. L'Ontario continue de brûler des combustibles fossiles pour générer une partie de l'électricité dont elle a besoin. Si la tendance se maintient, elle n'arrivera jamais à se doter d'un système qui ne génère aucune émission.

Il est difficile de produire des chiffres. Pour y arriver, nous devons soit nous fonder sur d'innombrables hypothèses, soit établir des paramètres qui doivent être pris en compte dans les calculs.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Nous avons fait allusion aux émissions de gaz à effet de serre qui proviennent des différents modes de transport. Dans le cas du transport par rail, les émissions étaient de 8 p. 100, si je ne m'abuse...

• (1645)

Mme Olivia Chow: Quatre pour cent.

M. Mario Pélouin: Ou 4 p. 100.

Un train de marchandises du CN qui est composé de deux ou trois locomotives transporte la même quantité de fret que 200 camions gros porteurs. Voilà pourquoi le chiffre n'est que de 4 p. 100. Si l'on supprimait un des trains qui fait la navette entre Halifax et Vancouver, il faudrait utiliser 200 camions pour parcourir la même distance. D'où l'avantage du rail: nous avons ici de l'acier qui roule sur de l'acier, de sorte qu'il n'y a pratiquement aucune friction, autre que le vent. Cette façon de faire permet d'augmenter l'efficacité de manière considérable.

Le président: Monsieur Del Mastro.

M. Dean Del Mastro (Peterborough, PCC): Je remercie les témoins d'être venus nous rencontrer. Je suis content de vous revoir.

Monsieur Langford, vous serez heureux d'apprendre que les travaux d'amélioration proposés à la gare Union faisaient partie de la fiducie d'investissement pour les transports en commun annoncée en 2008.

Monsieur Haynal, vous devez être très satisfait des investissements qui ont été prévus dans les deux ou trois derniers budgets — plus de 1 milliard de dollars versés à VIA Rail pour le projet VIA Fast et la remise en état de l'équipement. C'est votre société, si je ne m'abuse, qui a obtenu le contrat. Ensuite, pour encourager les nouveaux achats, nous avons apporté des modifications à la déduction pour amortissement dans le cas des locomotives fabriquées au Canada. Nous avons réalisé beaucoup de progrès du côté du transport ferroviaire au cours des dernières années, et je suis fier du bilan du gouvernement.

Je veux vous parler de l'étude Lynx, que j'ai lue à plusieurs reprises. Vous êtes sur la bonne voie. Toutefois, quelques précisions s'imposent. D'abord, si le projet n'a pas encore vu le jour, c'est en raison des coûts initiaux effarants. C'est ce qui pose problème, à mon avis. Les gouvernements voient combien d'argent ils doivent investir dans un premier temps, et ils prennent peur. C'est beaucoup d'argent. L'inauguration du train Lynx devait avoir lieu en 2009, d'après le plan établi. Nous devons trouver un moyen de réduire les coûts.

On a mentionné deux ou trois fois le mot « électrification ». Je pense que l'électrification est une idée merveilleuse. On cherche à voir s'il est possible d'électrifier la ligne Lakeshore West du réseau GO. C'est très cher. À combien s'élevaient les coûts additionnels associés à l'électrification? Si nous voulons mettre en place un train à vitesse moyenne qui, d'un point de vue géographique, est tout à fait indiqué pour le corridor Toronto-Montréal, pourquoi regarder du côté de l'électrification? Est-ce que ce procédé ne représente pas le tiers du coût de construction du train?

M. Paul Larouche: C'est un élément important du coût. Nous voulons passer à l'électrification, entre autres, pour améliorer la performance du réseau, réduire la durée des trajets, attirer des usagers. Toute technologie qui n'est pas électrifiée a tendance à être plus lourde. Le poids est plus important. Or, le poids est l'ennemi de la vitesse. Un véhicule lourd ne peut rouler aussi vite.

Il y a d'autres facteurs qui viennent compliquer un peu les choses. Le poids combiné à la vitesse endommage les rails, ce qui entraîne une hausse des coûts d'exploitation du système. Tous ces éléments provoquent un effet boule de neige sur la faisabilité économique du projet.

M. Dean Del Mastro: Quelle était la vitesse maximale du turbotrain sur lequel Bombardier a travaillé?

M. Paul Larouche: Elle était de 240 kilomètres l'heure.

M. Dean Del Mastro: Ce qui correspond essentiellement à la vitesse du train Acela.

M. Paul Larouche: C'est exact.

M. Dean Del Mastro: D'après ce que plusieurs personnes m'ont dit, si l'on se fonde sur la géographie de l'Ontario, 260 kilomètres l'heure, c'est la vitesse maximale que vous pourriez atteindre avec la technologie actuelle. L'écart n'est pas très grand.

Monsieur Péloquin, il est vrai que l'on ne peut utiliser des trains à grande vitesse ou à vitesse moyenne pour assurer le transport de marchandises. Le VIA Fast qui est destiné à la ligne Lakeshore va devoir faire l'objet de nombreux ajustements si l'on veut qu'il atteigne une vitesse de 160 kilomètres l'heure. En fait, il est question

ici d'une ligne spécialisée. Je sais que l'étude Lynx prévoyait faire passer le train par Kingston. Or, un arrêt à Kingston prolongerait la durée du voyage, car il faudrait ajouter 85 kilomètres au trajet. Il faut un train qui fait la navette entre Toronto, Ottawa et Montréal. Si nous comptons construire une ligne spécialisée entre Toronto, Ottawa et Montréal, à combien s'élèveraient, si nous excluons le coût des terrains, les dépenses d'infrastructure? En a-t-on fait le calcul?

• (1650)

M. Mario Péloquin: Il serait très difficile de calculer celles-ci. D'abord, il faudrait s'entendre sur le choix du tracé. Le montant serait relativement faible s'il n'y avait pas de ponts, de tunnels ou de passages à niveau à considérer. Toutefois, nous savons tous que, dans le cas des régions rurales de l'Ontario, une telle chose n'est pas réaliste.

M. Dean Del Mastro: Eh bien, je suppose que c'est l'accès aux grands centres qui entraîne le plus de coûts. Si l'on prend Toronto, par exemple, vous devrez examiner sérieusement la viabilité d'un lien avec la station Union et peut-être envisager un endroit plus près de Summerhill.

En passant, vous avez prononcé les mots « confortable, accessible et pratique ». Il faut en ajouter un autre: « intégré ». Le secrétaire parlementaire a parlé plus tôt du train et du transport en commun dans les centre-villes en général. Tous ces modes de transport doivent fonctionner ensemble si nous voulons faire augmenter le nombre d'usagers.

Ce sera donc dans les grands centres que les coûts seront les plus élevés, car il faudra essayer d'intégrer le réseau, de le faire fonctionner et, franchement, de le faire traverser l'industrie, les logements et tout ce qui est déjà construit là. Sait-on quel serait le coût par kilomètre? Je n'ai jamais rien vu de tel pour le train à grande vitesse.

M. Mario Péloquin: Je ferai deux observations. L'une concerne l'intégration, un point qui a déjà été soulevé à deux reprises. C'est un commentaire que j'ai déjà entendu de la part de certains de nos bureaux principaux — nous avons plusieurs bureaux —, qui considèrent curieux qu'il n'existe pas de politique de transport intégré pour l'ensemble du Canada. Divers groupes sont responsables des différents niveaux de transports en commun au Canada, mais aucune politique ne couvre l'ensemble du pays, et je crois que c'est la raison pour laquelle il n'y a pas de réseau intégré.

Les trains interurbains se rendent à certains endroits, sans toutefois avoir de lien avec d'autres modes de transport à la gare. Quelqu'un me demandait l'autre jour si, lorsqu'on se rend à Montréal en train, on peut aisément sortir de la gare et avoir accès à un grand terminus d'autobus sur place afin de pouvoir aller n'importe où en ville. Je lui ai répondu que non, qu'il fallait emprunter le métro et faire de son mieux pour se rendre où l'on voulait aller. La situation est la même à Toronto et dans les autres grands centres urbains.

Pour ce qui est des coûts d'infrastructure, il ne se construit pas beaucoup d'infrastructures ferroviaires au Canada actuellement. Essentiellement, lorsque le CN et le CP, les deux grandes sociétés ferroviaires, possèdent un terrain et construisent un réseau ferroviaire de classe supérieure selon les normes actuelles, le coût pour une voie simple est approximativement de 1,5 million de dollars par mile.

M. Dean Del Mastro: Par mile?

M. Mario Péloquin: Par mile. On calcule encore en miles. Le secteur a été exempté lorsque nous sommes passés aux kilomètres.

M. Dean Del Mastro: Est-ce que ce serait des rails soudés?

M. Mario Pélouquin: Oui, mais n'oubliez pas qu'il s'agit du réseau de meilleur calibre que nous ayons aujourd'hui au Canada, lequel n'est pas suffisant pour ce qu'il est pour ainsi dire le train à grande vitesse, et n'est ni électrifié ni doté de signaux. À l'autre extrémité du spectre, la Hollande vient de construire un réseau ferroviaire à grande vitesse pour faire le lien avec la Belgique. Comme il s'y trouvait un magnifique champ dont l'environnement devait être protégé, on a décidé de construire le réseau sous terre. Vous pouvez imaginer le défi que représente un tracé souterrain dans une région déjà un mètre sous le niveau de la mer.

M. Dean Del Mastro: Vous pouvez consulter la Ville de Boston concernant les projets souterrains.

M. Mario Pélouquin: Ce sont des facteurs de coût que personne ne peut prévoir tant que l'on ne connaît pas le tracé.

M. Dean Del Mastro: D'accord. J'aurais une recommandation à formuler à ce sujet...

Le président: Je dois vous interrompre.

M. Dean Del Mastro: Merci.

Le président: Monsieur Wilfert.

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Notre pays s'est, bien sûr, édifié autour du chemin de fer. Je crois que c'est le seul pays ayant une mythologie fondée sur ce mode de transport, si vous connaissez la chanson de Gordon Lightfoot intitulée *Canadian Railroad Trilogy*. C'est vraiment singulier.

La CFCP a bien entendu constitué le premier partenariat public-privé. J'ai jeté un coup d'oeil aux commentaires formulés en 1998, alors que certains considéraient que le secteur privé ne pouvait agir seul. On aurait pu y parvenir, monsieur le président — je ne suis pas membre du comité —, mais je serais curieux de connaître l'avis des témoins sur un cadre stratégique.

Nous continuons de dire que nous nous sommes laissés distancés. Nous connaissons toutefois les avantages économiques et environnementaux. Si vous élaboriez un cadre stratégique pour le présenter au gouvernement, quels éléments clés y intégreriez-vous pour contribuer à la réussite de cette entreprise, compte tenu des objectifs visés? Quels résultats cherchons-nous? Quels sont les principaux instruments qui permettraient d'atteindre ces objectifs?

• (1655)

M. Mario Pélouquin: Je vais tenter le premier de répondre.

Je crois qu'il faudrait adopter une vision et une politique à long terme couvrant plus d'un mandat politique car, soyons franc, c'est impossible à réaliser en aussi peu de temps. Ashley a indiqué qu'il faut en moyenne dix ans pour passer du concept à la construction, et c'est une évaluation assez raisonnable.

Nous avons donc besoin d'une vision à long terme, mais nous devons l'appuyer par une politique viable de financement constant à long terme et non par un budget annuel qui pourrait ou non prévoir du soutien pour ce projet et être modifié à l'occasion. Il faut que ce financement soit essentiellement coulé dans le béton pour les 20 prochaines années et que l'on affecte chaque année des sommes substantielles à la construction de ce réseau. Pareil projet ne se concrétisera pas du jour au lendemain. Il faudra procéder en plusieurs étapes. Cette politique est difficile à élaborer et à faire adopter par tous les intervenants.

L'hon. Bryon Wilfert: C'est ce que l'on appelle la volonté politique.

M. Mario Pélouquin: En effet.

M. Ashley Langford: J'aurais peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet.

Disons que l'on a établi la vision à long terme, qui consiste à créer un réseau de transport ferroviaire intégré à grande vitesse qui empruntera les principaux corridors et sera prolongé si la demande peut être justifiée. Il faut également tenir compte de l'infrastructure de transport stratégique, comme on le fait pour le transport maritime, routier et aérien. Il faut donc que ces aspects soient mis sur un pied d'égalité avec ces importantes composantes à l'échelon fédéral.

On ne peut se dire qu'il ne s'agit que de trains et ne pas se soucier de ces aspects. C'est comme une petite société ferroviaire, VIA. Il faut vraiment conférer au projet la même importance qu'à notre programme de routes nationales et lui accorder la même intensité et le même niveau de financement annuel. Les dépenses pour les routes ne se comparent absolument pas à ce que l'on dépense pour le transport ferroviaire.

Il faut également tenir compte du fait que pour les grandes infrastructures, on recourt actuellement à des PPP dans le cadre des programmes d'immobilisations. Il n'y a pas de raison pour ne pas faire de même dans ce domaine également, car cette méthode convient parfaitement. Les risques sont considérables pour le propriétaire du projet s'il gère dans les moindres détails chaque aspect de l'entreprise, alors que si ce risque est assumé dans le cadre d'un grand contrat et transféré à d'autres intervenants... Il suffit de voir tout ce qu'OPG dépense sur ce foutu tunnel. La société a entrepris un programme de construction, mais n'a pas transféré le risque géotechnique au secteur privé. Je ne dis pas que nous voulons tous assumer ce risque, car il ne relève pas vraiment de nous. Il incombe à l'entrepreneur, aux ingénieurs civils.

Selon moi, c'est ainsi qu'il faut voir les choses — comment le projet cadre avec l'ensemble de la structure de transport fédérale —, et partir de ces prémisses. Cette façon de faire tient également compte des autres éléments qui interviennent dans ce dossier: l'environnement et la sécurité, qui revêtent vraiment une importance considérable, et les émissions de gaz à effet de serre. À ce que je sache, le ministère de l'Environnement n'a prévu aucun fonds à cet égard dans le domaine ferroviaire; pas un sous.

Offre-t-on des incitatifs, ne serait-ce qu'au CN ou à VIA Rail, pour passer du diesel à l'électricité? Je n'ai rien vu de tel, pas même une proposition à examiner sérieusement. Pourtant, ils continueront à se heurter aux mêmes problèmes.

En ce qui concerne les normes que nous utilisons ici, nous observons les Américains et faisons tout un plat de la Federal Rail Administration. C'est un fait que la FRA est très intéressante et satisfait aux besoins des Américains, mais le reste du monde applique les normes européennes. Ces dernières garantissent un degré supérieur de sécurité, car elles reposent sur une approche différente. Plutôt que d'affirmer que tout dépend des limites physiques des véhicules en cas de collision, on pense à réduire les risques et à établir la structure pour éviter les collisions. Cette approche est davantage axée sur la gestion des risques. Il faut envisager cette gestion du point de vue de la sécurité ferroviaire.

• (1700)

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Larouche.

Vous avez parlé de l'importance d'actualiser l'étude sur le projet Lynx. Par ailleurs, les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont commandé une étude, et le fédéral va aussi payer sa part.

Est-ce que le fait d'actualiser tout ce qui s'est passé depuis 1998 va répondre à vos attentes, à vos questions? Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance de l'appel d'offres et de déterminer si ça va permettre d'atteindre ce résultat?

M. Paul Larouche: Merci, monsieur Laframboise.

À ma connaissance, une mise à jour de l'étude tripartite de 1992-1993 est prévue, mais pas une revue du projet Lynx.

M. Mario Laframboise: Et pour vous, il serait important que...

M. Paul Larouche: Avant de me présenter ici aujourd'hui, j'ai eu le plaisir de relire les nombreux volumes de l'étude. Je peux vous dire qu'elle comporte beaucoup de très bon matériel, même si ce dernier a besoin d'être mis à jour, bien sûr. Je crois que cette étude serait utile.

M. Mario Laframboise: Il y a un volet achalandage et tout ça. J'ai toujours en tête l'exemple de l'Espagne, qui a osé aller un peu plus loin en examinant le potentiel futur. Elle a obtenu des résultats hors du commun par rapport à son développement. Il faut peut-être oser un peu. L'analyse de la clientèle est importante pour vous.

M. Paul Larouche: Effectivement, c'est le point fondamental sur lequel le design d'un système doit se baser. Mais je n'ai pas la prétention de dire que le Consortium Lynx a poussé son examen aussi loin que l'ont fait nos amis espagnols. C'était simplement une actualisation de l'étude tripartite, où plusieurs compagnies s'étaient réunies pour voir comment elles pourraient créer un tel système. On a examiné beaucoup de détails comme les horaires, les structures organisationnelles d'opération, etc. Il serait utile de réactualiser cette étude.

M. Mario Laframboise: Finalement, l'objectif est d'inciter la clientèle...

M. Paul Larouche: Il faut pouvoir combiner le niveau de service, par exemple la fréquence des trains, la durée des trajets, les coûts d'exploitation et le prix des billets, de façon à atteindre un équilibre et créer un projet économiquement viable.

M. Mario Laframboise: Les Espagnols sont allés un peu plus loin en étudiant le potentiel.

M. Paul Larouche: Ils ont eu de très bons résultats.

M. Mario Laframboise: Les Américains ont prévu, entre autres pour l'Est, vers Montréal... Au Canada, on ne semble pas se préoccuper du potentiel américain, même s'il existe.

M. Paul Larouche: J'ai parlé de l'évolution de la situation depuis qu'on a effectué le projet Lynx ou l'étude tripartite. Il y a eu une évolution du côté américain. On ne peut qu'ajouter à la viabilité du projet en ayant des points stratégiques d'interconnexion avec le réseau américain.

M. Mario Laframboise: Tout à fait. Le développement d'un réseau se base sur des études. J'ai l'impression que partout dans le monde, on fait des analyses du marché avant de réaliser les objectifs, ce que je comprends bien. Cependant, il faut pouvoir cibler les bons objectifs pour atteindre les résultats voulus.

D'après les conclusions de l'étude de 1995, ce qui semble être le plus important, c'est de ne pas nuire aux compétiteurs du transport

aérien et tout ça. C'est ce qui m'a sauté aux yeux. À ce que je comprends, le fait d'augmenter le trafic et l'utilisation d'un système de transport ne nuit surtout pas aux autres exploitants.

• (1705)

M. Paul Larouche: Il y a eu d'autres exemples de projets de train à grande vitesse aux États-Unis. Par exemple, au Texas, les compagnies aériennes ont réussi à trouver une technicalité dans le mode de financement et à faire avorter le projet. Quelques années plus tard, il y a eu le projet FOX, en Floride. Notre équipe avait trouvé la façon de s'allier aux compagnies aériennes. Le train qui se rendait à l'aéroport de Miami pouvait transporter des passagers de l'aéroport de Miami vers d'autres centres qui étaient peut-être moins intéressants pour les compagnies aériennes. En regardant un peu plus loin, on s'est allié aux compagnies aériennes, plutôt de s'en faire des ennemis.

[Traduction]

Le président: Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je voulais simplement faire une observation sur la question de la volonté politique dans ce dossier. Nous en avons déjà discuté et avons examiné la dernière étude dont nous disposons, qui date de 1995. Il semble qu'il n'y avait pas de volonté politique de participer à l'époque. Je suis ravi que nous en discutons maintenant.

J'aimerais détourner un peu la discussion. Ma circonscription se trouve dans la région d'York. Newmarket—Aurora est située tout au nord de la grande région de Toronto et ne sera probablement pas desservie par un train à grande vitesse avant des lustres. Cependant, j'ai été très heureux, en recevant récemment le *Canadian Transit Forum*, d'y voir le plan du train léger sur rail de Toronto. C'est vraiment un programme intégré que l'on entrevoit, et je me réjouis que l'on prévoit se rendre jusque dans la région d'York.

Je sais que nous avons parlé de nouveaux corridors. La région d'York a maintenant dépassé le seuil du million d'habitants et sera une région florissante du Sud de l'Ontario.

Avez-vous envisagé la possibilité d'établir un corridor desservant non seulement toute la région de Toronto, mais également celle d'York?

M. Mario Pélouquin: Il est toujours malaisé d'établir un réseau ferroviaire qui soit réellement à grande vitesse et de prévoir un certain nombre d'arrêts le long du parcours. Lorsque l'on parle de construire un corridor de train à grande vitesse, toutes les municipalités qui se trouvent sur son parcours veulent évidemment être desservies. J'ai vu des projets prévoyant une ligne droite entre deux villes et d'autres dont le tracé extrêmement tortueux n'était plus rapide du tout parce que tout le monde voulait que le train arrête dans sa ville.

Selon moi, si l'on veut vraiment un réseau à grande vitesse, la solution consiste à adopter une politique intégrée prévoyant un train de banlieue à vitesse moyenne ou réduite. On rencontre ce genre de système dans diverses régions et villes du monde, où un réseau en étoile permet aux voyageurs d'atteindre rapidement des gares de train à grande vitesse, ce qui leur évite d'effectuer plusieurs transferts.

Si le réseau à grande vitesse ne compte que quelques arrêts et communique avec un réseau à vitesse moyenne permettant aux voyageurs d'accéder aux centres urbains, et qu'à la fin de ce réseau à grande vitesse, on trouve des réseaux de transport en commun locaux, on dispose d'un réseau pleinement intégré permettant de partir de n'importe quel point pour se rendre à destination en passant par le réseau à grande vitesse.

Mme Lois Brown: Je suppose que c'est ce que je veux vraiment savoir.

Comme nous savons que nous ne pouvons utiliser les corridors qui se rendent déjà à la station Union, à l'extrémité sud de Toronto, serait-il plus logique, au point où nous en sommes, de faire finir — ou commencer, selon la manière dont on voit les choses — la voie à haute vitesse dans la région de York, les terrains étant un peu plus disponibles dans cette région et dans celle de Durham, et de l'intégrer à un programme comme le plan de train léger sur rail de Toronto et d'en faire la plaque tournante de tout le réseau? Je crois que pour l'instant, il est en bonne partie question d'un train à grande vitesse allant de Toronto à Montréal — en passant également par Ottawa. Ce serait le premier corridor si ce projet est considéré. Comme York est une région très accessible de Toronto, serait-il possible d'envisager ce genre de programme plutôt que de ne penser qu'à Toronto?

Est-ce que l'un d'entre vous a discuté de la viabilité d'un tel projet avec Toronto?

• (1710)

M. Mario Pélouquin: Je n'en ai pas discuté, mais...

Mme Lois Brown: Vous devez avoir une idée du tracé du meilleur corridor ou avoir des recommandations à ce sujet.

M. Mario Pélouquin: On m'a posé cette question à quelques reprises par le passé. Il est difficile d'y répondre, car le choix du meilleur corridor dépendra de la vision — pour en revenir à mon exposé — que l'on adoptera à long terme pour l'ensemble du réseau, selon que l'on veuille desservir le maximum de centres ou transporter les voyageurs du point A au point B le plus rapidement possible. Ce que l'on fera entre ces points ou aux extrémités du réseau aura une incidence considérable sur cette décision.

Par exemple, la région d'York est une bonne idée, mais je suis sûr que le maire Miller verrait les choses d'un autre oeil.

Mme Lois Brown: La région d'York a mon appui.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Bélanger. Nous sommes heureux de vous revoir.

L'hon. Mauril Bélanger: Je reviendrai simplement, si vous le permettez, à ma première question. Je resterai en périphérie, si l'on peut dire, étant donné que je suis un membre périphérique du comité.

Existe-t-il aujourd'hui dans le monde des réseaux reposant sur des systèmes de gestion de la sécurité qui sont pour ainsi dire automatisés?

M. Ashley Langford: Parlez-vous de systèmes de conduite entièrement automatisés?

L'hon. Mauril Bélanger: Non. Savez-vous ce dont il est question quand je parle de systèmes de gestion de la sécurité?

M. Mario Pélouquin: Oui. Le seul que je connaisse est au Royaume-Uni, où le gouvernement a décidé, il y a une dizaine d'années, que ces systèmes constituaient le seul moyen d'y faire fonctionner le réseau ferroviaire. Le Canada a fait de même au début de 2000 —

L'hon. Mauril Bélanger: Pour le train à grande vitesse?

M. Mario Pélouquin: Non, non, juste pour exploiter le réseau ferroviaire.

L'hon. Mauril Bélanger: Je parle du train à grande vitesse.

M. Mario Pélouquin: J'ignore si un pays utilise un tel système pour assurer la sécurité du train à grande vitesse.

L'hon. Mauril Bélanger: Voilà qui sera utile plus tard quand j'essaierai de démontrer quelque chose.

Est-ce que des recherches sont en cours au Canada concernant le train à grande vitesse, et, si c'est le cas, qui s'en charge?

M. Mario Pélouquin: Personnellement, je n'en sais rien.

L'hon. Mauril Bélanger: Qu'en est-il de vos entreprises? L'une d'elles effectue-t-elle des recherches sur le train à grande vitesse?

M. Mario Pélouquin: Sur le train à grande vitesse au Canada? Pas Siemens.

L'hon. Mauril Bélanger: Et Bombardier?

M. George Haynal: Nous en avons faite une sur le turbo train il y a plusieurs années et avons également travaillé avec l'Université Queen.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Savez-vous, messieurs, s'il y a présentement une entreprise au Canada, publique ou privée, qui fait de la recherche sur la question des trains grande vitesse?

M. Mario Pélouquin: Dernièrement, un groupe a été engagé pour mener une étude. Je pense que quatre ou cinq compagnies font partie de ce groupe. C'est le seul groupe qui fait une étude.

L'hon. Mauril Bélanger: Qui dans le monde fait de la recherche? Je parle de la recherche de base qui traite de parties du système en vue de l'améliorer.

M. Mario Pélouquin: Ça dépend vraiment de la question que vous posez. Par exemple, si vous parlez de recherche en vue d'améliorer les technologies de transmission d'électricité pour les moteurs de train ou de signalisation pour maximiser l'exploitation des trains, chaque compagnie fait ses propres recherches.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord, je comprends ça. Je vais poser ma question un peu plus directement, monsieur le président.

Est-ce que quelqu'un, quelque part, fait de la recherche pour trouver un autre type d'énergie à utiliser que l'électricité, comme des piles à hydrogène, par exemple?

M. Mario Pélouquin: Pas pour les trains à grande vitesse, à ce que je sache.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur Haynal, je crois que vous avez dit que dans le monde, il n'y a pas de train grande vitesse qui relève à 100 p. 100 du secteur privé. Je l'accepte.

Si on renverse cette équation, existe-t-il des systèmes de train à grande vitesse qui ne relèvent que du secteur public?

• (1715)

M. George Haynal: Parlez-vous de trains construits par l'État, sans la participation des sociétés privées?

L'hon. Mauril Bélanger: Oui. Je parle de systèmes construits et opérés par l'État.

M. Mario Pélouquin: Il y en a plusieurs.

L'hon. Mauril Bélanger: Je vais me tourner vers la recherche pour connaître lesquels ont été construits et sont opérés par l'État.

[Traduction]

Est-ce que l'on utilise quelque part dans le monde des systèmes en partenariat avec des transporteurs aériens?

M. Dan Braund (directeur, Développement des affaires et ventes, Bombardier Transport, Bombardier): Nous savons que c'est le cas à au moins deux endroits. C'est assez récent.

L'hon. Mauril Bélanger: De qui s'agit-il?

M. Dan Braund: Il y a Lufthansa, en Allemagne, avec la Deutsche Bahn. En France, je crois qu'il s'agit de SNCF et d'Air France.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci,

Lorsqu'il est question du train à grande vitesse au Canada, je serais curieux de savoir pourquoi nous n'envisageons même pas, au moins d'un océan à l'autre, premièrement... Je m'étonne qu'aucune des entreprises qui pourraient participer au projet, que ce soit en fournissant des trains ou en gérant leurs déplacements, n'effectue de recherches.

M. Ashley Langford: De quelles recherches parlez-vous?

L'hon. Mauril Bélanger: Je parle du genre de recherches qui nous permettraient d'innover, peut-être.

M. Ashley Langford: En Europe, où se trouve le plus gros du marché —

L'hon. Mauril Bélanger: C'est votre domaine, pas le mien.

M. Ashley Langford: — c'est là que la recherche s'effectue.

L'hon. Mauril Bélanger: Alors pourquoi ne fait-on de la recherche qu'en Europe et pas ici?

M. George Haynal: C'est une question d'argent.

M. Mario Pélouquin: Je peux dire également qu'étant donné le nombre d'études effectuées au Canada et les progrès assez modestes réalisés, je crois qu'aucune des entreprises ne considérerait cela comme un projet prometteur, dans lequel elles auraient investi des sommes importantes en recherche, comme elles l'auraient fait auparavant, parce que cela n'aurait rien donné.

L'hon. Mauril Bélanger: Selon vous, la situation évolue-t-elle actuellement?

M. Mario Pélouquin: Non, pas actuellement.

M. Ashley Langford: Je crois qu'il faut faire une distinction entre le coût total du projet et le coût des trains. Les trains ne représentent qu'une petite partie du coût total d'un projet, peut-être 10 p. 100. Ce qui coûte le plus cher, c'est l'acquisition des terres et la construction, notamment la construction de tous les ponts pour le trafic routier. À lui seul, ce volet représente 65 p. 100 du coût du projet, et peut-être plus.

L'hon. Mauril Bélanger: Il y a aussi le volet opérationnel.

M. Ashley Langford: Le volet opérationnel, ce sont les dépenses qui reviennent chaque année, mais qui représentent des dizaines de milliards de dollars plutôt que des milliards. Même si on dépense des milliards pour construire le réseau et acquérir des terres, ce qui est en fait un actif — on ne fait qu'échanger des liquidités contre un actif matériel, qui reste la propriété de l'État —, en réalité, cela ne coûte rien à l'État, qui conserve ses actifs. Ce qui perd de la valeur, c'est le matériel roulant et ce qui se trouve au-dessus du sol. Ce n'est qu'une fraction du budget total. Si l'on parle d'une ligne entre Montréal et Toronto pour l'étude initiale, de combien de trains a-t-on besoin? Le coût de 12 trains représenterait approximativement 10 p. 100 du coût total du projet.

Le président: C'est maintenant au tour de M. Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Bélanger, pour ces excellentes questions.

J'aimerais savoir s'il y a, au Canada, des propositions, des projets ou des études concernant un réseau intégré de lignes ferroviaires rurales à grande vitesse et de lignes urbaines à basse vitesse ou d'autres modes de transport, comme des gares routières, à l'échelle provinciale, fédérale ou municipale. Je sais que c'est une question complexe, mais c'est courant en Europe. Bien sûr, comme on l'a dit un peu plus tôt, en Europe, c'est une question d'argent, mais il y a aussi le fait que là-bas, il y a entre 16 et 30 personnes par mille carré, tandis qu'ici, c'est à peine plus de 1,1. Nous avons la plus faible densité de population au monde. De toute évidence, ce n'est pas uniquement une question d'argent.

Y a-t-il des études au Canada qui portent sur l'intégration d'un réseau, qu'il soit privé ou public?

• (1720)

M. Ashley Langford: Je pense qu'il y en a une en Alberta — mais je ne l'ai pas vue — sur la manière de rattacher les gares ferroviaires de Calgary et d'Edmonton à leur centre-ville afin que les gens puissent passer des réseaux de rail léger aux trains. Je pense que Dessau et Marshall Macklin Monaghan effectue actuellement une étude semblable pour le corridor Québec-Windsor.

M. Brian Jean: Vos entreprises ont-elles facilement accès à ces études?

Je crois que M. Haynal souhaite faire un commentaire à ce sujet.

M. George Haynal: Je suis désolé, je n'ai pas entendu votre question. On m'a dit d'éteindre mon micro.

M. Brian Jean: En fait, nous avons entendu tout ce que vous avez dit, monsieur.

M. George Haynal: Une transparence totale.

M. Brian Jean: C'est ce que nous aimons, au gouvernement, alors c'est très bien.

Je me demandais si vos entreprises ont accès aux données sur l'intégration d'un réseau de trains à grande vitesse à un réseau de transport urbain. En fait, je veux savoir si cela pourrait être utile.

Je n'ai jamais vraiment fait la queue pour voyager entre Toronto et Ottawa. Je suis de Fort McMurray, en Alberta, et je n'ai jamais fait la queue pour aller d'Edmonton à Calgary non plus. Mais je me suis trouvé bloqué dans une file d'attente durant quatre heures au centre-ville d'Edmonton, ainsi qu'au centre-ville de Toronto. Quand M. Del Mastro a abordé cette question tout à l'heure, j'ai vu que trois ou quatre personnes ont confirmé d'un signe de tête que nous devions envisager la mise en place d'un réseau intégré.

Je vois maintenant cinq personnes hocher la tête. C'est bon signe.

Comment pouvez-vous aider le comité pour cette partie de l'étude? Comment pourrions-nous faire plus qu'envisager un train à grande vitesse et envisager un réseau intégré? Comment pouvez-vous nous aider à ce sujet? C'est ma question.

M. Dan Braund: Premièrement, nous avons une vaste gamme de produits pour répondre aux divers besoins de transport ferroviaire dans un réseau intégré. Nous sommes prêts à vous aider quand vous en aurez besoin. S'il vous faut de l'information ou si vous voulez que nous participions aux études, nous sommes là pour ça, bien sûr.

Je crois que vous parlez des trains régionaux à plus grande vitesse. Le plan de transport régional de la région du grand Toronto et de Hamilton a été approuvé récemment. Il comprend un certain nombre de ce que j'appelle des trains à plus haute vitesse — je crois qu'on les appelle des trains express, qui se déplacent à environ 160 kilomètres à l'heure. Le plan comporte un certain nombre de ces lignes. Je pense que c'est probablement un bon début. Il y a un plan de transport régional qui inclut quelques-uns de ces trains régionaux. Si l'on intégrait ce projet à une étude sur le train à grande vitesse, on obtiendrait le genre de plan d'intégration dont nous parlons.

M. Brian Jean: Y a-t-il d'autres éléments que nos analystes pourraient examiner en vue de l'implantation d'un réseau intégré?

M. Mario Pélouquin: Je peux vous donner un très bon exemple, rapidement. Au centre de l'Allemagne, il y a une très petite ville appelée Nuremberg. Elle compte moins d'un million d'habitants. Il y a un métro, un train léger sur rail, un réseau d'autobus et un train rapide qui traversent tous la ville. Les gens n'utilisent pratiquement pas leurs voitures. Ils peuvent aller n'importe où. C'est une ville d'un peu moins d'un million de personnes.

Si l'on pouvait parler aux personnes qui ont pris les décisions dans des villes comme celle-là, on pourrait comprendre comment ces politiques intégrées ont vu le jour.

M. Brian Jean: Selon vous, y a-t-il d'autres ressources à utiliser au Canada, comme des rapports privés que nous pourrions consulter, qui ont été préparés au Canada et qui portent sur des municipalités qui ont mis en place des réseaux intégrés?

Il y a beaucoup d'expertise ici, et vous nous dites que vous êtes disposés à fournir toute l'aide nécessaire, mais en fait, ces rapports sont très coûteux à préparer, et sortir une liste de projets de nulle part pour un territoire aussi vaste que le Canada n'est pas une mince affaire. Je vous renvoie la balle, messieurs, pour que vous présentiez une proposition de quelque nature que ce soit au gouvernement afin de rendre cela non seulement profitable...

Je comprends ce que vous dites, monsieur Langford, mais le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et municipaux travaillent tous ensemble pour régler cette question de transport. Je comprends qu'il est très difficile pour vous de le faire, mais il est également très difficile d'amener les trois ordres de gouvernement à travailler ensemble.

• (1725)

M. Ashley Langford: En réalité, pour 20 projets dont nos entreprises entendent parler, il y en a peut-être un qui se concrétise. Notre tâche consiste en grande partie à discuter avec les différents ordres de gouvernement et à déterminer lesquels ont une véritable volonté politique, car c'est ce qui détermine surtout si un projet va aller de l'avant ou non, si l'on a pris des décisions politiques et dans quelle mesure on veut vraiment investir, financer le projet et le concrétiser. Habituellement, beaucoup d'entreprises effectuent des études de planification, dont Marshall Macklin Monaghan, IBI Group, Delcan et Hatchmont MacDonald. Toutes ces entreprises ont mené des dizaines d'études sur les systèmes de transport intégré. C'est leur travail.

Le nôtre est beaucoup plus limité. Il consiste à collaborer avec l'entreprise de construction et à bâtir quelque chose. Nous fournissons le matériel roulant et l'électrification. En général, nous ne nous occupons pas des opérations. De nombreuses entreprises s'en occupent. Ce sont elles qui exploitent les systèmes. Nous en effectuons la maintenance. C'est une chose dans laquelle nous excellons, parce qu'il s'agit de notre équipement, mais il y a des limites à ce que nous pouvons faire, en tant que constructeurs.

Le président: D'accord, très brièvement, monsieur Haynal.

M. George Haynal: Nous allons évidemment vous aider. Le Advanced Systems Group de Kingston réfléchit beaucoup à ces questions. Il a un mandat global et une expérience mondiale. Si nous pouvons vous être utiles, nous en serons ravis. Je sais qu'il est facile d'insister sur la volonté politique, surtout quand on sait que ce n'est pas nous qui allons l'exercer. Si nous pouvons vous aider à ce chapitre, nous en serons très heureux.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons faire une pause d'une minute pour permettre à nos témoins de se retirer. Je sais que les députés voudraient discuter brièvement de quelques points.

Je vous remercie beaucoup de votre participation et du temps que vous nous avez consacré.

Arrêtons-nous une minute, après quoi nous poursuivrons.

•

_____ (Pause) _____

•

Le président: Permettez-moi de demander l'attention du comité.

Madame Chow, y a-t-il quelque chose que vous vouliez présenter aujourd'hui?

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, je vous remercie de votre indulgence.

J'aimerais présenter un avis de motion. Je sais qu'il faut qu'elle soit présentée à l'intérieur d'un certain nombre d'heures. La motion propose que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande au gouvernement du Canada de divulguer les résultats des six années d'études effectuées par Transports Canada concernant la sécurité des sièges d'auto pour enfant.

J'ai vu le reportage de la CBC hier soir; je me disais que j'allais être grand-mère au début juin et j'imaginai ma petite-fille dans l'un de ces sièges. À un certain moment, on les voyait aller et venir, et je me suis mise à espérer que les Canadiens sauront quels sièges d'auto ne sont pas à la hauteur.

Je laisse donc cela entre vos mains, monsieur le président. J'imagine que le comité va probablement examiner cette question en temps opportun, et j'espère que le ministre va rendre ces études publiques.

• (1730)

Le président: Merci. Il y a un préavis de 48 heures, que vous venez de nous donner. Nous allons en tenir compte.

Mme Olivia Chow: Merci.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je tiens à préciser que le ministre a effectivement déclaré dans la presse aujourd'hui que les résultats seront rendus

publics. La sécurité est primordiale, surtout celle des enfants, alors il a demandé à ses fonctionnaires de rendre les résultats publics.

C'est une façon de prendre les devants.

Mme Olivia Chow: La motion n'est peut-être pas nécessaire, alors. Je vous remercie de nous en avoir informés.

Le président: Y a-t-il autre chose?

Jeudi, nous allons accueillir des représentants de Transport 2000, du Conseil des lignes aériennes du Canada, de l'Association canadienne de l'autobus, ainsi que des Teamsters et de la ville de London. Notre ordre du jour pour la réunion de mardi est complet. Je vais probablement discuter avec les membres du sous-comité dans les prochains jours pour organiser une brève rencontre afin de conclure nos travaux pour l'été.

Merci.

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.