



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 023 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 4 juin 2009**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le jeudi 4 juin 2009

•(1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à tous. Merci de votre présence à la 23<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Tous les membres du comité ont reçu un rapport du sous-comité faisant suite à la réunion précédente. Avant de passer aux témoignages, on m'informe que je dois le lire pour qu'il figure dans le compte rendu et pour que tous les intéressés sachent de quoi il retourne.

Le Sous-comité du programme et de la procédure du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a l'honneur de présenter son deuxième rapport.

Votre sous-comité s'est réuni le mardi 2 juin 2009 pour discuter les travaux du comité et a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que le comité entreprenne une étude sur l'administration et le fonctionnement de Postes Canada et que la présidente-directrice générale soit invitée à comparaître devant le comité aussitôt que possible.

2. Que le comité poursuive son étude sur les services de circulation aéroportuaires de NAV CANADA et invite le président et le chef de la direction à comparaître aussitôt que possible au sujet des changements à l'espace aérien et aux services de contrôle terminal à l'aéroport de Mirabel.

3. Que le comité entreprenne l'étude du projet de loi C-310, Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens, lorsqu'il se réunira de nouveau après l'ajournement d'été.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Je voudrais proposer une modification. Je propose que le comité entreprenne l'étude du projet de loi C-310, Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens, avant les deux autres études.

De la sorte, nous faisons passer l'étude du projet de loi avant l'étude sur Postes Canada et l'étude sur les services de circulation aéroportuaires. Je ne crois pas avoir besoin de m'étendre sur l'importance de cette modification. D'habitude, lorsqu'un projet de loi d'initiative parlementaire est soumis à l'étude d'un comité, la courtoisie commande que l'on s'en occupe. Le projet de loi a été soumis à l'attention du comité depuis un mois environ. Nous devrions l'étudier avant l'ajournement d'été.

C'est la modification que je propose d'apporter au rapport.

**Le président:** Merci.

Je précise, pour le compte rendu, que le projet de loi n'est pas encore à l'étude par le comité. La présente discussion porte justement sur ce point.

**Mme Olivia Chow:** Je suis désolée. Pour le compte rendu, je précise que je voulais dire que le projet de loi a passé l'étape de la seconde lecture à la Chambre des communes et qu'il devrait être à l'étude au comité. Quand le sera-t-il? C'est ce qu'on cherche à établir avec ce rapport.

**Le président:** Nous avons donc le rapport du sous-comité. Et on propose de le modifier pour que nous accordions la préséance au

projet de loi C-310, avant les études sur Postes Canada et les services de NavCanada.

Nous allons amorcer le débat.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Vous faut-il un second proposeur, monsieur le président?

**Le président:** Non.

**Mme Olivia Chow:** Je demande un vote par appel nominal.

**Le président:** Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je suis curieux de savoir. Si, dans sa motion — je n'en ai pas de copie, car je n'ai pas reçu de préavis — il est question d'interrompre l'étude en cours... Elle a mentionné dans son exposé qu'elle voulait faire passer l'étude du projet de loi avant ces deux études. Comme une des études est déjà en cours, je pense qu'il conviendrait mieux de parler d'interrompre l'étude.

**Le président:** Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Non, ce n'est pas le but recherché.

**Le président:** Y a-t-il d'autres commentaires?

Manifestement, il n'y en a pas. Je mets donc l'amendement aux voix.

**Mme Olivia Chow:** Ne devriez-vous pas faire un appel nominal?

**Le président:** Madame Chow, pourriez-vous, s'il vous plaît, me laisser diriger la réunion? Merci.

(L'amendement est rejeté.)

**Le président:** Il n'y a pas unanimité.

Êtes-vous en faveur du deuxième rapport qui nous a été présenté?

Invoquez-vous le Règlement, madame Chow?

**Mme Olivia Chow:** Comment consigne-t-on les votes par appel nominal dans ce comité? Je suis désolée, je remplace un collègue. Normalement, dans un vote par appel nominal, on consigne les noms.

**M. Brian Jean:** Oui, nous serions heureux de procéder au vote par appel nominal.

**Le président:** Le résultat du vote a été établi en fonction du nombre de mains levées, quand je l'ai demandé. Si le comité le souhaite et si nous avons un consentement unanime, nous pouvons tenir un vote par appel nominal, mais le procès verbal montrera qu'il n'a pas été unanime.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le président, un simple rappel au Règlement. Pour demander un vote par appel nominal, faut-il obtenir un consentement unanime? Je ne le crois pas.

**Le président:** Nous avons déjà reconnu le résultat du vote à main levée sur l'amendement. Si nous voulions tenir un vote par appel nominal, il faudrait le consentement unanime du comité.

**Mme Olivia Chow:** Vous m'excuserez, monsieur le président, mais j'ai demandé deux fois la tenue d'un vote par appel nominal. Une fois avant la tenue du vote. La deuxième fois, lorsque nous nous apprêtions à voter. Vous avez mentionné, à ce moment, que, effectivement, vous présideriez la réunion et j'ai pensé qu'il y aurait appel nominal. Je souhaitais la tenue d'un tel vote et je l'ai demandée au préalable.

• (1540)

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je ne me permettrais pas de m'immiscer dans l'application de nos règles ni dans le travail de la présidence, mais, nous sommes heureux de souligner que tous les membres du parti ministériel ont voté contre l'amendement.

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** Nous de même, nous ne sommes pas intéressés à entraver les procédures, mais nous avons déjà discuté de la question en profondeur. Autour de la table, nous avons un accord. Alors, s'il est important de faire montre d'unanimité — et, à l'évidence, il n'y en a pas —, les députés libéraux auraient voté contre la proposition.

**Le président:** Monsieur Laframboise, avez-vous un commentaire à faire?

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Les représentants du Bloc vont voter contre l'amendement.

[Traduction]

**Le président:** Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Merci.

**Le président:** Merci.

Alors, maintenant, je vais demander au comité de voter sur le deuxième rapport non modifié.

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'aimerais qu'on éclaircisse un point. Je ne crois pas que cela fasse réellement une grande différence, mais, dans la première recommandation, il est demandé que la comparution devant le comité se fasse « aussitôt que possible ». Pendant nos discussions, nous avons, de fait, précisé cette date. Je me demande alors si le président veut bien nous dire si la date dont nous avons discuté est celle sur laquelle nous nous sommes entendus et que le passage « aussitôt que possible » renvoie simplement à cette date pour la comparution.

**Le président:** Les représentants de Postes Canada se présenteront devant nous le jeudi 11 juin. Au début, il était question du 9 juin, mais il y avait un empêchement, de sorte que la comparution a dû être reportée au 11, avec l'accord de Postes Canada. Les représentants de NavCanada se sont libérés pour le 16 juin. Nous aurons à compter de cette date des réunions divisées, à raison d'une heure pour chaque groupe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Et nous poursuivrons sur le reste après...

**Le président:** Oui et nous poursuivrons avec l'étude sur le rail léger.

**L'hon. Joseph Volpe:** C'est acceptable pour nous.

**Le président:** D'accord? Bien.

Êtes-vous en faveur de l'adoption du deuxième rapport qui nous a été présenté.

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Le rapport est adopté.

Passons maintenant à nos invités d'aujourd'hui. Pour notre étude sur le train à grande vitesse, nous avons avec nous, comme représentants de VIA Rail, M. Paul Côté, président et chef de la direction; M. Gerry Kolaitis, directeur, Planification stratégique et financière; et André Gravelle, conseiller, Gestion de projets. Est également avec nous, Teresa Watts, associée, de l'Institut Van Horne.

Nous vous souhaitons la bienvenue. Je pense que vous connaissez les règles du jeu.

Monsieur Côté, pouvez-vous commencer?

**M. Paul Côté (président et chef de la direction, VIA Rail Canada inc.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour mesdames et messieurs membres du comité, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Je tiens à vous assurer que mon exposé sera très bref, ce qui laissera amplement de temps pour le dialogue.

Je suis accompagné de mes collègues, M. Gerry Kolaitis et M. André Gravelle, qui connaissent tous deux très bien le dossier du transport ferroviaire à grande vitesse, et à qui je ferai appel plus tard au cours de la séance de questions.

L'avenir du service ferroviaire voyageurs national du Canada constitue une question essentielle, tout comme le rôle que pourrait jouer le service de transport ferroviaire à grande vitesse dans le futur. Ces questions suscitent fortement l'intérêt du public, comme le démontre l'étude actuellement entreprise par les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario qui vise à actualiser les études de faisabilité se rapportant à l'exploitation du train rapide dans le corridor Québec-Windsor. La couverture médiatique entourant la possibilité de relier Calgary et Edmonton est un autre exemple de l'intérêt suscité.

[Français]

VIA Rail voit cet intérêt d'un bon oeil, et nous avons mis à contribution notre expertise en la matière dans le cadre de cette étude.

Par ailleurs, nous sommes ouverts à fournir tout renseignement, toute expertise et toute ressource pouvant faciliter la tâche de votre comité au cours des audiences sur le transport ferroviaire à grande vitesse.

J'aimerais profiter de cette allocution d'ouverture pour donner un bref aperçu du réseau ferroviaire de transport de voyageurs actuel, de ce que VIA réalise aujourd'hui et de la manière dont ces éléments cadrent avec les développements futurs, lesquels pourraient comprendre la mise en oeuvre d'un service de train rapide.

[Traduction]

Comme vous le savez, VIA exploite le service ferroviaire voyageurs national au nom du gouvernement du Canada. Nous assurons un service efficace, fiable et respectueux de l'environnement. Il nous incombe d'offrir ce service d'une manière responsable sur le plan financier, tout en assurant le meilleur service possible pour les Canadiens, et la meilleure gestion possible des actifs et des ressources investis dans le rail voyageurs.

Nous desservons de petites et de grandes collectivités, de l'Atlantique au Pacifique, et au nord jusqu'à la baie d'Hudson. VIA exploite environ 500 trains par semaine, dont 429 trains dans le corridor Québec-Windsor. Nos services transcontinentaux desservent les liaisons Toronto-Vancouver et Montréal-Halifax, et nos services régionaux et en régions éloignées relient de nombreuses collectivités rurales et du Nord. Dans certaines localités, le train représente le seul moyen de transport offert.

Notre réseau de services actuel a été établi en 1990. Depuis, une gestion efficace et un contrôle rigoureux des coûts ont permis au rail voyageurs de connaître une croissance substantielle, tout en amenant une amélioration de la qualité du service et une réduction des frais assumés par les contribuables.

Voici des exemples de nos réalisations: réduction de 48 p. 100 des besoins de financement d'exploitation de l'État, soit 200 millions de dollars par année; augmentation des recettes de 110 p. 100; augmentation du nombre de voyageurs de 33 p. 100; accroissement du recouvrement des coûts de 102 p. 100.

• (1545)

[Français]

Nous avons enregistré ces améliorations de façon constante sur une période de près de 20 ans. Nous avons maintenu cette feuille de route, et ce, même tout récemment, en cette période pleine de défis pour l'industrie des transports.

En 2008, VIA a accru ses recettes pour une cinquième année consécutive. Il s'agissait d'une augmentation de 5 p. 100 par rapport à 2007. Nous avons aussi établi un nouveau record d'achalandage en transportant 4,6 millions de voyageurs. Le rendement de VIA indique que nous réussissons à créer une entreprise et un réseau de services en expansion en nous fondant sur notre force principale dans le domaine du transport de voyageurs, à savoir la prestation d'un excellent service à la clientèle. Nous perfectionnons sans cesse notre capacité de concevoir et d'offrir un service qui correspond et répond aux besoins de nos clients. Nous avons créé une entreprise au moyen de la seule expertise d'exploitation nécessaire pour tenir la promesse faite à nos clients.

[Traduction]

Depuis la maintenance et l'exploitation ferroviaire jusqu'au marketing, en passant par l'élaboration d'outils de relations-clients et de technologies de pointe, tous les aspects de notre entreprise sont intégrés et évoluent autour de l'attention unique et principale que nous prêtons aux services à la clientèle.

Cette expertise est reconnue à l'échelle internationale. Les études se penchant sur l'exploitation ferroviaire voyageurs partout dans le monde ont donné à VIA Rail une cote supérieure à la moyenne pour des mesures d'exploitation clés. D'autres pays et sociétés ferroviaires nous demandent conseil en ce qui concerne tous les aspects des activités ferroviaires voyageurs. De plus nous travaillons actuellement en partenariat avec la SNCF de France en vue de commercialiser et d'offrir notre expertise à l'échelle mondiale.

Ici, au pays, le gouvernement du Canada a accordé un important vote de confiance à l'avenir du rail voyageurs canadien et à la capacité de VIA de produire des résultats. En 2007, le gouvernement a annoncé un investissement en immobilisations de cinq ans d'une valeur de 516 millions de dollars, dans le but de consolider les services ferroviaires voyageurs partout au pays et de s'assurer que le service demeure économique et viable dans le futur.

Dans le cadre du budget fédéral de 2009, VIA a obtenu un montant supplémentaire de 407 millions de dollars destinés aux projets d'immobilisations, ce qui porte la valeur totale du programme d'investissement actuel à 923 millions de dollars. Cet investissement profite à toutes les parties du réseau national; on compte des améliorations essentielles à l'infrastructure du corridor central, le perfectionnement de l'ensemble du parc de matériel roulant national, et l'amélioration des gares à l'échelle nationale en vue de répondre aux attentes des clients en matière de sécurité, de confort et de commodité. Cet investissement nous permet de continuer d'aller de l'avant, et d'établir les assises d'un service ferroviaire voyageurs à grande vitesse, d'un service plus fiable et d'un service viable d'un bout à l'autre du Canada.

[Français]

Tout ce que nous avons accompli et continuons d'accomplir est essentiel pour l'avenir du transport ferroviaire traditionnel pour voyageurs au Canada. Ces réalisations seraient tout aussi essentielles au succès d'un service de transport ferroviaire à grande vitesse, dans l'éventualité où le gouvernement choisirait cette voie.

Si vous le permettez, je ferai trois brefs commentaires sur cette dernière question.

Premièrement, si nous développons un service à grande vitesse, ce dernier ne pourra être une réussite que s'il est bâti sur une assise solide, déjà en place, dans le domaine du transport ferroviaire pour voyageurs. On parle ici d'une compréhension du marché et d'une capacité de desservir ce marché. Or VIA possède déjà cette assise.

[Traduction]

Deuxièmement, le transport ferroviaire à grande vitesse n'est pas une solution de rechange au transport ferroviaire traditionnel. Les expériences de services à grande vitesse effectuées dans le monde démontrent que ces services fonctionnent bien s'ils font partie intégrante d'un plus grand réseau de services de transport voyageurs intermodal coordonné — je sais que le comité en a entendu parler —, dont des services ferroviaires traditionnels efficaces qui relient le réseau à grande vitesse avec les collectivités et les régions éloignées.

Troisièmement, les compétences de VIA en matière de transport voyageurs, que nous avons mis plus de 30 ans à développer sur le marché canadien, sont uniques et essentielles à tout service de transport ferroviaire à grande vitesse. Voilà pourquoi l'étude de faisabilité de 2004 sur le transport ferroviaire à grande vitesse entre Calgary et Edmonton effectuée par l'Institut Van Horne, faisait appel aux compétences de VIA en matière de prévisions d'achalandage et de recettes, de questions opérationnelles, d'exigences des installations et d'avantages socio-économiques anticipés.

Reste à savoir si le transport ferroviaire à grande vitesse fera partie ou non de l'avenir au Canada. Nous attendons avec impatience les résultats de l'étude actuelle sur le transport ferroviaire à grande vitesse pour le corridor Québec-Windsor, ainsi que les constatations de votre comité. Peu importe ce qui adviendra, VIA reste fidèle à son engagement d'offrir le meilleur transport ferroviaire voyageurs possible aux Canadiens. Au fil de l'évolution des moyens de transport dans les années à venir, nous sommes confiants de pouvoir présenter des résultats qui combleront les attentes de nos clients et du gouvernement du Canada.

C'est donc avec plaisir que je répondrai à toutes vos questions et que je vous aiderai de quelque façon que ce soit lorsque votre comité étudiera les options qui s'offrent à nous pour l'avenir.

Merci beaucoup.

• (1550)

**Le président:** Merci.

Madame Watts.

**Mme Teresa Watts (associée, Institut Van Horne):** Merci.

Monsieur le président, chers membres du comité, au nom du Van Horne Institute et de Peter Wallis, son président et directeur administratif — il lui était impossible d'assister à la séance d'aujourd'hui et il m'a demandé de venir à sa place —, je vous remercie de votre invitation.

Le Van Horne Institute, pour ceux d'entre vous qui ne le connaîtraient pas, est un organisme sans but lucratif affilié à l'Université de Calgary, à l'Université de l'Alberta, au Southern Alberta Institute of Technology et à l'Université Athabaska. Il a été fondé pour aider l'industrie, le gouvernement et le public à régler des questions en matière de transport, et il compte 65 membres appartenant aux secteurs public, privé et sans but lucratif, dont VIA Rail.

Je suis une experte-conseil indépendante et je dirige la firme Shirocca Consulting. J'ai fait des études en planification et en économie, et j'ai 34 années d'expérience professionnelle principalement axée sur le transport. J'ai travaillé dans les secteurs public et privé sur des projets qui allaient des études de faisabilité à la mise en oeuvre d'importants projets d'immobilisations. Je suis une associée du Van Horne Institute depuis 2003 et j'étais la gestionnaire de projet pour l'étude de faisabilité de 2004 sur le transport ferroviaire à grande vitesse entre Calgary et Edmonton.

Tout comme pour le corridor Québec-Windsor, le transport ferroviaire à haute vitesse a été examiné et étudié auparavant en Alberta, d'abord en 1984 et de nouveau en 1995. Ces deux études concluaient que les coûts étaient élevés et que le nombre de voyageurs à l'époque était insuffisant pour justifier d'aller de l'avant, mais recommandaient d'autres examens dans l'avenir.

L'étude de 2004 a été entreprise à la demande du gouvernement de l'Alberta en réaction à l'intérêt renouvelé pour le transport ferroviaire à grande vitesse et aux progrès technologiques qui avaient été réalisés entre-temps.

Je m'en voudrais de ne pas reconnaître et remercier le gouvernement fédéral de sa participation financière et technique à l'étude, par l'intermédiaire de Transports Canada et de l'Office de diversification de l'économie de l'Ouest, de même que la Province d'Alberta. De plus, l'étude a bénéficié du soutien financier et des travaux et compétences techniques de plusieurs membres du Van Horne Institute, dont Bombardier Transport, CANAC, Chemin de fer Canadien Pacifique, SNC-Lavalin, et VIA Rail. Toutefois, je dois également insister sur le fait que tous les travaux techniques

accomplis par les membres ont été révisés par des experts-conseils indépendants et un comité de direction afin de veiller à ce que les conclusions de l'étude soient impartiales et que l'approche prudente utilisée pour l'ensemble l'étude soit respectée.

L'étude de 2004 visait à évaluer la faisabilité du transport ferroviaire à grande vitesse dans le corridor de 300 kilomètres qui sépare Calgary et Edmonton; à cerner, pour les gouvernements et les autres groupes, les répercussions économiques et autres de la mise en oeuvre d'un service de transport ferroviaire à grande vitesse; et de recommander les prochaines étapes à suivre. L'étude a examiné deux corridors: une nouvelle ligne, sur laquelle les deux études antérieures étaient entièrement axées; et l'utilisation partagée de la ligne actuelle de CFPC. Toutefois, les deux options portaient du principe que la ligne de CFPC serait empruntée pour accéder aux centres-villes afin d'éviter les perturbations et les coûts élevés, alors que les études antérieures supposaient que le service s'arrêterait à l'extérieur des centres-villes pour les mêmes raisons.

L'examen de la ligne de CFPC était rendu possible par l'arrivée récente d'une technologie non électrique élaborée par Bombardier à la demande de la U.S. Federal Railroad Administration. Le JetTrain, comme on l'appelle, est conçu pour respecter les normes de conception nord-américaines permettant un service mixte de transport de marchandises et de transport à grande vitesse, et peut voyager à des vitesses allant jusqu'à 240 kilomètres-heure.

Pour l'option prévoyant la construction d'une nouvelle ligne, l'étude a également examiné des trains électriques semblables à ceux qui circulent en Europe dont les vitesses peuvent atteindre 330 kilomètres-heure, ce qui a permis de comparer les deux corridors sans que la technologie influence les résultats.

Les deux technologies ferroviaires ont été retenues parce qu'elles pouvaient effectuer le trajet dans un délai de deux heures ou moins, délai qui, selon les études de marché, représente le seuil à partir duquel les voyageurs accepteraient d'abandonner les autres modes de transport, en particulier la voiture, au profit du train. En comparaison, les déplacements entre Calgary et Edmonton durent, à l'heure actuelle, en moyenne trois heures en voiture et un peu plus longtemps en avion et en autobus.

L'étude supposait qu'il y aurait cinq gares, une dans chaque centre-ville, deux près de l'aéroport respectif de chaque ville et une à Red Deer, située à peu près à mi-chemin de la ligne. Elle prévoyait également la construction d'un nouvel atelier d'entretien.

Le plan de service supposait qu'il y aurait cinq trames, dont quatre en service et une à l'entretien ou en réserve selon un calendrier de rotation, dans le but d'offrir 11 départs pendant les jours de semaine et cinq pendant les week-ends, en partance de Calgary et d'Edmonton respectivement, et un départ supplémentaire, ou des demi-trajets, tous les jours en partance de Red Deer.

Le prix était fixé — pour optimiser les revenus et le nombre de passagers compte tenu des études de marché — à 115 \$ pour un voyage aller-retour en classe affaires et à 97 \$ pour un voyage aller-retour en classe économique.

On estimait que le coût en capital de ce projet fluctuerait entre 1,7 milliard de dollars pour la ligne partagée avec CFPC et 3,4 milliards pour la nouvelle ligne électrique — et un peu moins pour la nouvelle ligne non électrique. La principale différence entre les coûts des deux nouvelles lignes était imputable à l'électrification. Les dépenses supplémentaires liées à l'achat des terrains et aux nombreuses exigences en matière d'infrastructure expliquaient la différence entre les coûts de la ligne partagée avec CFPC et ceux de la nouvelle ligne.

• (1555)

Les coûts d'exploitation annuels avaient été estimés à 71 millions de dollars pour la ligne partagée avec CFCP et à 97 millions de dollars pour la nouvelle ligne, selon l'option choisie au cours de la troisième année, la première année stable du point de vue des activités, et ils avaient été ensuite augmentés de 2 p. 100 par année pour tenir compte de l'inflation. On estimait que le nombre de passagers s'élèverait à 1,7 million pour la ligne partagée avec CFCP et à 2 millions pour la nouvelle ligne, la différence étant due à la durée plus courte du voyage. Cela représenterait une part de marché de 28 p. 100 de tous les déplacements effectués entre les deux villes, dont 75 p. 100 seraient des déplacements effectués antérieurement en voiture, laquelle est et demeurera le principal mode de transport dans ce corridor. Les recettes reposaient entièrement sur le prix des billets et on estimait qu'elles fluctueraient entre 83 et 101 millions de dollars par année, selon l'option choisie.

Deux structures financières avaient également été examinées: un projet entièrement financé par le gouvernement, et un PPP, un partenariat public-privé, dans lequel le secteur privé financerait tout le matériel roulant et l'équipement, comme les distributrices de billets et les appareils de communication, et le gouvernement financerait les coûts d'infrastructure. Cette analyse a révélé que les revenus d'exploitation permettraient, sur une période de 30 ans, d'assumer tous les coûts d'exploitation de toutes les options et de rembourser soit le coût total des immobilisations de la ligne partagée avec CFCP, en plus de générer un excédent de 700 millions de dollars, soit 73 p. 100 des coûts d'immobilisations de la nouvelle ligne électrique. Ces chiffres ne tiennent pas compte des autres avantages, comme la création d'emplois et de revenus, les économies de temps pendant les déplacements, les avantages en matière de sécurité, la réduction des gaz à effet de serre et le développement économique, ni, dans le cas de la ligne partagée avec CFCP, des avantages dont les transporteurs de marchandises et l'industrie bénéficieraient en raison des améliorations apportées aux services ferroviaires.

L'étude concluait que le transport ferroviaire à grande vitesse pourrait être grandement profitable à la province et que la demande, en 2004, était suffisante pour justifier un service ferroviaire à grande vitesse qui offrirait des déplacements d'une durée de deux heures ou moins dans le corridor. Elle a également permis de confirmer que les deux choix de corridors, la ligne partagée avec CFCP et la nouvelle ligne, ainsi que les deux choix de technologie ferroviaire étaient techniquement et financièrement réalisables. J'ai noté que, parmi les avantages de la ligne partagée avec CFCP, il y avait les suivantes: de coûts d'immobilisations et d'exploitation beaucoup moins élevés, moins de perturbation sur le plan des propriétés, une mise en œuvre moins complexe et plus rapide, des avantages pour l'industrie du transport des marchandises. Mais, j'ai également signalé qu'il était nécessaire d'opposer ces avantages au plus grand nombre de passagers sur la nouvelle ligne, aux autres avantages associés à sa construction ainsi qu'aux longues négociations qu'elle nécessiterait.

L'étude recommandait, entre autres, d'effectuer une analyse de bonne qualité du nombre d'utilisateurs afin de réduire le degré d'incertitude qui entoure cet aspect. Le nombre d'utilisateurs constitue habituellement le plus grand facteur de risque et d'incertitude dans ce genre de projets. Je peux vous signaler que le gouvernement de l'Alberta a accepté cette recommandation et entrepris depuis cette analyse, mais, à ma connaissance, ses résultats n'ont pas encore été publiés,

En terminant, j'aimerais ajouter, à titre personnel, que bien qu'en tant qu'experte-conseil, je me réjouis à la perspective de mener

d'autres études, et qu'en tant que contribuable, j'estime et je respecte la nécessité de faire preuve d'une diligence raisonnable, j'ai également constaté au cours de mes 34 années de services professionnels que, pour entreprendre des projets, il faut en fin de compte avoir la foi et du courage, être convaincu des avantages qu'ils comportent et des effets positifs qu'ils pourraient avoir, et être déterminé à les mener à bien.

Il ne fait aucun doute que, si on veut que le transport ferroviaire à grande vitesse aille de l'avant, il faudra que le gouvernement participe au projet. Il n'y a également pas de doute que le gouvernement doit participer pleinement à sa mise en œuvre. Il possède l'autorité et le pouvoir nécessaire à l'acquisition des droits de passage et il s'intéresse à la façon dont ces droits de passage et ce service pourraient façonner notre avenir, mais je n'ai également aucun doute que le secteur privé est disposé à participer à ces projets, s'ils sont structurés de manière appropriée, et qu'il est en mesure de le faire. Le secteur privé est également prêt à partager les risques qu'ils comportent.

Je suis heureuse d'abandonner au comité la tâche de délibérer sur les actes de foi et je vous souhaite bonne chance.

[Français]

Je suis désolée de ne pas avoir eu la confiance nécessaire pour m'exprimer un peu en français. Quoi qu'il en soit, je suis très contente d'être ici.

Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Volpe.

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

Je remercie également les témoins.

Je suis heureux que Mme Watts ait injecté un élément de religiosité dans cette étude, parce que, pendant un moment, j'ai cru qu'il s'agissait d'une décision purement pragmatique sur le plan économique qui était intimement liée à la croissance et au développement économique du pays. Mais son intervention était la bienvenue.

Je ne cherche pas à traiter cette question à la légère et je vous remercie de votre exposé parce que certaines personnes avaient l'impression que la liaison Calgary-Edmonton n'était peut-être pas un bon exemple à étudier, mais je pense que vous leur avez prouvé le contraire. Merci.

J'aimerais poser quelques questions à M. Côté.

D'abord, simplement pour nous éclairer, nous les membres du comité, relevez-vous du ministre?

• (1600)

**M. Paul Côté:** Eh bien, nous sommes une société d'État qui relève du ministre des Transports, des Infrastructures et des Collectivités.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais vous n'êtes pas sous les ordres directs du sous-ministre?

**M. Paul Côté:** La compagnie ne l'est pas, non.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je veux juste mentionner ce fait, faire en sorte que nous comprenons nos voies de communication.

Monsieur Côté, VIA Rail a effectivement mené le genre d'étude dont Mme Watts a parlé pour le corridor Calgary-Edmonton, mais elle l'a fait pour le corridor Windsor-Québec il y a quelque temps, n'est-ce pas?

**M. Paul Côté:** Nous avons participé à une étude. Avons-nous vraiment mené notre propre étude?

**M. André Gravelle (conseiller, gestion de projets, Stratégie, VIA Rail Canada inc.):** Oui, nous avons mené notre propre étude.

**L'hon. Joseph Volpe:** Cette étude vous aura déjà permis de délimiter l'emplacement d'une voie spécialisée. Est-ce le cas?

**M. Paul Côté:** Une conclusion a été tirée, mais je n'ai pas participé à cette étude, monsieur Volpe. C'est pour cette raison que M. Gravelle et Gerry sont ici. Ils y ont joué un rôle direct; c'est certainement vrai pour André. Si vous voulez nous interroger sur les conclusions précises de cette étude, je vais devoir demander à André de répondre puisqu'il a joué un rôle plus actif que moi dans ce processus jusqu'à maintenant.

**L'hon. Joseph Volpe:** Ce que nous voulons savoir — du moins en ce qui me concerne —, c'est si VIA Rail a délimité un emplacement optimal pour une voie spécialisée. Vous rappelez-vous l'avoir fait?

**M. Paul Côté:** Avons-nous délimité un corridor?

**M. André Gravelle:** Oui, nous avons délimité un corridor pour un train à grande vitesse. À l'époque, nous avons examiné plusieurs options, essentiellement les mêmes que les études subséquentes ont reprises.

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur Gravelle, si je ne me trompe pas, cette étude et les autres auxquelles vous avez participé ont eu pour résultat que VIA Rail a commencé à faire du regroupement de terrains ou, du moins, à acquérir des terrains lorsqu'ils étaient mis sur le marché. Jusqu'où êtes-vous allés?

**M. André Gravelle:** Eh bien, VIA Rail a acquis la subdivision de Montréal et d'Ottawa du Canadien Pacifique, qui avait été abandonnée au début des années 1980; elle en est encore propriétaire.

**L'hon. Joseph Volpe:** Y a-t-il d'autres grandes parties du réseau ferroviaire que vous avez acquies qui sont utilisées actuellement pour les marchandises?

**M. André Gravelle:** Eh bien, oui, mais elles ne se trouvent pas nécessairement sur le trajet d'un train à grande vitesse. En fait, VIA Rail a acquis certaines subdivisions qui se faisaient abandonner.

**M. Paul Côté:** Par exemple, monsieur Volpe, nous avons acquis la subdivision d'Alexandria, une portion de la voie entre Montréal et Ottawa, après la tempête de verglas. Le Canadien National, qui en était propriétaire à l'époque, ne voulait pas investir dans sa réparation; nous l'avons donc acquise à ce moment-là.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais pour un train à grande vitesse comparativement à un train plus rapide que la norme, cela sous-entend que vous disposez déjà d'une partie de l'infrastructure — et quand je dis infrastructure, je veux dire le terrain, par opposition aux améliorations qu'il faut apporter au terrain.

**M. Paul Côté:** Encore une fois, à cet égard, j'imagine qu'une des conclusions des études en cours portera sur le trajet. Je ne peux pas prédire le trajet qui sera choisi, mais si on décide d'utiliser un trajet existant, disons entre Montréal et Ottawa, pour ne pas changer de sujet, et si ce trajet passe par la subdivision d'Alexandria, évidemment, ce terrain nous appartient. Toutefois, l'état de l'infrastructure en place ne satisfait pas les exigences des trains à grande vitesse — tout ce que vous devez faire pour constater ce fait est voyager sur la voie et compter le nombre de passages à niveau de fermes et de paliers qui s'y trouvent.

**L'hon. Joseph Volpe:** Oui, nous comprenons ces faits, monsieur Côté, mais je pense que la toute première chose à faire est d'acquérir le terrain afin de pouvoir l'améliorer pour y installer une voie spécialisée.

C'est uniquement une question de coûts. Une partie dépendra des coûts, l'autre partie sera déjà disponible. Elle sera donc disponible soit pour un exploitant, soit pour un consortium d'exploitants. Certains ont mis en doute la capacité de VIA Rail de bâtir, c'est-à-dire de mettre en place, la voie ferrée et les gares associées, ainsi que d'exploiter ensuite le produit final.

J'imagine que la question que je vais vous poser est un peu facile, mais les gens vont mettre en doute l'expertise dont VIA Rail dispose pour mettre en place et exploiter un tel projet. Mis à part le fait que l'organisme de Mme Watts s'est tourné vers vous pour obtenir des renseignements et un peu d'expertise, avez-vous vraiment l'expertise nécessaire pour exploiter une voie ferrée spécialisée de 1 200 km qui serait ensuite reliée aux voies secondaires rapides et à vitesse normale?

• (1605)

**M. Paul Côté:** Nous travaillons dans ce domaine depuis 30 ans. Nous exploitons maintenant une partie de l'infrastructure. Nous sommes propriétaires de la subdivision d'Alexandria et d'une partie dans le Sud-Ouest de l'Ontario. Nous les employons pour l'expédition, nous les entretenons, nous en faisons la mise en marché et nous nous en servons pour desservir les gens. Nous avons bâti et rénové nos gares, nous avons mis en place des systèmes d'information technologiques pour servir nos clients, et plus encore.

Chacun a droit à son point de vue. Si jamais le gouvernement nous demande de participer au projet du train à grande vitesse ou à un projet semblable, j'espère qu'il nous demandera d'intervenir sur un pied d'égalité. Nous ferons connaître nos compétences et notre expertise, et j'espère que nous convaincrions les gens que nous sommes capables de le faire. Je suis convaincu que nous le sommes.

**L'hon. Joseph Volpe:** Vous avez l'appui de certains collaborateurs derrière vous qui paraîtront un peu plus tard devant le comité, tant sur le plan du contrôle des systèmes que sur celui de la gestion — ou même sur celui d'un partenariat avec le Conseil des aéroports, ou du moins avec un des aéroports. Ils sont peut-être très intéressés à entendre comment nous établissons cette relation. Je soupçonne qu'ils auront leur mot à dire sur la manière de fonder le consortium.

J'imagine que vous leur avez parlé, n'est-ce pas?

**M. Paul Côté:** Nous n'avons pas nécessairement parlé de ce sujet en particulier, mais sur le plan de l'intégration intermodale, nous sommes champions. Dans le cadre de nos travaux, nous avons eu de nombreuses discussions avec M. Langis d'Orléans Express; je sais qu'il s'est aussi présenté ici. Nous avons discuté avec Greyhound. Nous avons discuté avec quelques aéroports, à Montréal, par exemple, sur la liaison entre l'aéroport et le centre-ville, et sur la manière d'intégrer le service de navette proposé, si jamais il voit le jour, à nos activités pour répondre aux mandats interurbains dans le contexte actuel.

Donc oui, nous allons le faire; nous leur parlions juste avant la séance. Évidemment, nous devons le faire.



Comme je l'ai dit dans ma déclaration — j'ai aussi lu ces observations dans les transcriptions d'autres témoins qui ont paru devant le comité —, je crois que la clé dans tout ceci est de ne pas envisager le tout comme un projet autonome, mais plutôt comme un projet à multiples facettes, non seulement avec le train à grande vitesse et le train traditionnel, mais aussi avec d'autres modes de transport, comme les avions, les autobus, les automobiles et les réseaux routiers. J'y crois très fortement.

**L'hon. Joseph Volpe:** Merci.

[Français]

**Le président:** Monsieur Laframboise, c'est à vous.

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre dans le sens de M. Volpe. L'une des dernières études que vous avez réalisées sur le train rapide portait sur VIA Fast. Y en a-t-il eu d'autres?

**M. Paul Côté:** Notre dernière étude détaillée portait sur VIA Fast, mais VIA Fast n'était pas un projet de système de train à très grande vitesse. La vitesse était plus élevée que la vitesse conventionnelle, mais ce n'était pas de la très grande vitesse.

Monsieur Laframboise, la caractéristique de ce projet est que les trains peuvent utiliser les infrastructures actuelles, ce qui n'est pas le cas du train à très grande vitesse. Dans ce cas, on a toujours considéré qu'il fallait une infrastructure nouvelle ou extrêmement différente de celle qu'on utilise actuellement.

**M. Mario Laframboise:** Parlons des sommes additionnelles. Le gouvernement vous a accordé à peu près 100 millions de dollars. Vous l'avez mentionné plus tôt. Êtes-vous en train de préparer ou de mettre en oeuvre VIA Fast?

**M. Paul Côté:** Présentement, ce que nous ajoutons à notre système, suite à l'obtention de ces sommes additionnelles, est basé sur les idées de VIA Fast. Nous avons donc choisi les éléments du projet qui peuvent être mis en place maintenant. On établit graduellement des zones où on peut accroître la vitesse des trains et leur fréquence, faciliter la fluidité du trafic et le partage des voies entre les trains de marchandise et les trains de voyageurs.

• (1610)

**M. Mario Laframboise:** Vous avez dit plus tôt être ouvert à l'idée de nous fournir tous les renseignements. Pourrions-nous obtenir une copie de l'étude de VIA Fast? On a demandé à Transports Canada, et les responsables nous ont répondu qu'ils avaient besoin de l'autorisation de VIA Rail.

**M. Paul Côté:** Il faut l'autorisation de VIA Rail. Je suis bien prêt à le faire pour le comité, mais l'étude contient des données qui sont de nature confidentielle et pour lesquelles on devrait obtenir une autorisation de divulgation avant de pouvoir vous remettre le rapport. Ce rapport a été préparé sur cette base, avec nos partenaires, dont, entre autres, le CN et le CP. Certaines données sont confidentielles.

**M. Mario Laframboise:** J'aimerais que vous vous penchiez là-dessus parce qu'à l'époque, le gouvernement libéral était divisé. Je suis intéressé de savoir ce qui causait cette grande division. Aujourd'hui, les libéraux semblent plus unis, mais à l'époque, ils étaient divisés.

**M. Paul Côté:** Je vais répondre à la première partie de votre question.

Je suis prêt à m'engager à faire des démarches pour déterminer si on peut le faire. Nous coordonnerons cela avec le comité ou avec Transports Canada.

**M. Mario Laframboise:** Monsieur Gravelle, vous avez participé à d'autres études qui portaient précisément sur le train rapide. Vous en avez aussi réalisé. C'est exact?

**M. André Gravelle:** Oui. J'ai participé ou contribué à toutes les études.

**M. Mario Laframboise:** Ce qui est important pour les gens de Transports Canada, c'est l'étude de 1995. C'est ce qu'ils nous ont dit. Elle serait mise à jour dans la foulée d'un nouvel appel d'offres provenant des gouvernements du Québec et de l'Ontario ainsi que du gouvernement fédéral. On se fonderait sur les tracés qui avaient été définis à l'époque. Vous avez certainement suivi l'évolution de ce nouvel appel d'offres.

Parle-t-on en effet de mettre à jour l'étude de 1995? Pensez-vous qu'il y ait autre chose également?

**M. André Gravelle:** On va remettre à jour les prémisses qui ont servi aux études préalables. Je pense qu'il va aussi y avoir des changements importants. On ouvre la porte à des améliorations progressives. Cette approche n'avait pas nécessairement été envisagée auparavant. Cette bonification ou amélioration du cadre de référence me paraît très intéressante.

**M. Mario Laframboise:** Vous parlez d'approche progressive, et j'aimerais savoir ce que ça implique.

**M. André Gravelle:** On pourrait prévoir, comme ça s'est fait ailleurs dans le monde, que des trains à grande vitesse circulent sur certains tronçons et que des trains à moins grande vitesse circulent sur d'autres. Tout ça dépendrait des exigences du marché et des moyens dont on disposerait au fil des ans. C'est un peu ce qui s'est passé en France, en Italie, en Allemagne et partout ailleurs.

**M. Mario Laframboise:** Avez-vous fait le tour du monde pour étudier cette question?

**M. André Gravelle:** Très certainement. Je m'intéresse à la question depuis 30 ans, et ça fait 50 ans que je suis ingénieur ferroviaire. J'ai donc eu l'occasion de le faire.

**M. Mario Laframboise:** Comme l'a mentionné plus tôt Mme Watts, la population augmente le long du corridor, mais selon vous, le Canada est-il présentement en mesure d'assumer les coûts d'un train à grande vitesse? Faudrait-il réaliser de nouvelles études pour s'en assurer?

**M. André Gravelle:** Les nouvelles études sont intéressantes dans la mesure où elles peuvent apporter un éclairage différent sur certains aspects du projet. Il n'empêche qu'il faut trouver les fonds nécessaires. Dans ce système, ce n'est pas le matériel roulant qui est le plus coûteux: c'est plutôt l'infrastructure de base. Elle exige des efforts importants sur une courte période. À mon avis, si l'étude en cours nous amène à des conclusions semblables à celles qui ont été émises au fil des ans, c'est peut-être que le moment est opportun.

**M. Mario Laframboise:** Madame Watts, la dernière étude que vous avez réalisée date de 2004. Êtes-vous d'accord avec M. Gravelle quand il dit que les investissements dans le corridor seraient l'aspect le plus coûteux, mais qu'une fois ce problème réglé, le projet pourrait être réalisé avec succès. Avez-vous noté des améliorations en ce sens? Selon votre étude, le financement de l'acquisition et la réalisation du concept sur le terrain dans le corridor Calgary-Edmonton se financeraient sur 30 ans, ce qui semble assez raisonnable.

•(1615)

[Traduction]

**Mme Teresa Watts:** Depuis l'étude, il n'y a eu absolument aucun investissement dans le corridor. Je parle d'Edmonton-Calgary, et c'est le seul dont je peux vraiment parler.

Le seul travail qui a été fait en réponse à nos recommandations est l'étude de première qualité sur le nombre de passagers. Le corridor du Canadien Pacifique est toujours exploité, évidemment, par le Canadien Pacifique. L'avantage de ce corridor est qu'il est presque droit comme un i; il n'est pas aussi tortueux que le corridor Québec-Windsor. Or, il a été bâti en 1891; essentiellement, ils ont creusé deux fossés, puis ils ont posé le matériel sur le dessus. Il faudra donc certainement investir dans ce corridor, comme dans celui de la subdivision d'Alexandria que vous avez mentionné, je crois, si on veut qu'il soit utilisé pour un train à grande vitesse.

À ce que je sache, il n'y a pas eu d'acquisition pour un tout nouveau corridor. Bien sûr, il y a eu des développements à l'intérieur du corridor, même depuis 2004. C'est un corridor qui prend très rapidement de l'expansion. Évidemment, chaque fois qu'une nouvelle étude sur un train à grande vitesse est effectuée qui mène à la décision de créer un nouveau corridor, il faut se pencher à nouveau sur l'emplacement du corridor pour éviter de traverser des subdivisions qui ont été construites entre-temps.

Donc non, à ce que je sache, aucune dépense en immobilisations n'a été faite dans le corridor Calgary-Edmonton, et certainement pas par le gouvernement.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Maintenez-vous toujours qu'environ 70 p. 100 des coûts d'aménagement seraient récupérés sur 30 ans?

[Traduction]

**Mme Teresa Watts:** Eh bien, notre étude était certainement une étude de préféabilité. Nous avons fait tout notre possible pour être très conservateurs, puisque nous ne l'avons pas effectuée à l'échelle de l'ingénierie ou des estimations...

**Une voix:** Bravo!

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Teresa Watts:** Merci. Une malheureuse coïncidence...

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Teresa Watts:** Ou heureuse, dans ce cas-ci, très heureuse.

Par conséquent, les coûts ont augmenté. Par ailleurs, je pense qu'il y a des améliorations dans la manière dont les coûts de construction ont augmenté entre-temps, mais nous avons fait certaines recommandations sur la manière de réduire les coûts, en ayant davantage de détails pour être certain que ces coûts sont solides, avant que quelqu'un s'engage dans un projet ou signe un contrat.

Selon les renseignements que nous avons à l'époque, avec l'option du Canadien Pacifique, nous prédisions une récupération complète des coûts en plus d'un surplus de 700 millions de dollars; 73 p. 100 des coûts devaient être récupérés sur 30 ans. Je le répète, nous nous basions sur l'estimation du nombre de passagers et aussi sur la configuration des coûts. Je dirais qu'il faudrait évidemment vérifier certaines de ces hypothèses si quelqu'un décidait de signer un chèque aujourd'hui, chèque que je serais ravie de ramener dans l'Ouest.

**Le président:** Merci.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** En supposant que nous aurons un jour un gouvernement qui possède la détermination, le courage et la volonté politique d'aller de l'avant avec un train à grande vitesse, décrivez-moi ce qui se passerait. Prenons juste une partie du corridor Québec-Windsor, disons de Toronto à Montréal, en passant par Ottawa. Comment est-ce que cela fonctionnerait sur le plan de la coopération intermodale? VIA Rail nous offre 30 ans d'expérience, 4,6 millions de passagers et de l'expertise.

J'essaie d'imaginer ce qui se passerait à Union Station si quelqu'un pouvait stationner là ou pouvait s'y rendre en autobus ou en métro. Est-ce qu'on emploierait la même voie que VIA Rail ou est-ce qu'il y aurait deux voies? Comment est-ce que cela fonctionnerait si VIA Rail a le plein contrôle ou de la coopération pour que tout se passe sans anicroche?

J'essaie juste de l'imaginer parce que, comme vous le savez, la ville de Toronto rénove ou revitalise Union Station. J' imagine que la conception serait liée, s'il y avait des trains à grande vitesse. Est-il question de différentes voies ou de la même voie? Comment est-ce que cela fonctionnerait?

**M. Paul Côté:** Madame Chow, je dois commencer par quelque chose de très important, encore une fois les trains à grande vitesse roulent à plus de 300 kilomètres l'heure sur des lignes spécifiques qui ont la priorité.

**Mme Olivia Chow:** C'est bien ce que je pensais.

**Mr. Paul Côté:** Voilà pour commencer.

Il ne faut cependant pas négliger l'autre notion — vous en avez touché un mot — que c'est l'épine dorsale, ou l'ossature, d'un plus grand réseau qui y est relié. Je ne suis pas sûr de ce que sera le tracé de la ligne une fois que la décision sera prise, mais supposons qu'elle relie la Ville de Québec à Windsor. Je n'en suis pas sûr, mais le concept... C'est comme ça. Je connais un peu le réseau français et c'est exactement ce qu'ils ont fait. Ils ont conçu un réseau de train à grande vitesse, ils sont déjà bien avancés dans les travaux et ils sont en train de moderniser le réseau régional. Ce réseau y est relié.

Prenons l'exemple de Kingston. À l'Est de Kingston, disons en direction de Coteau et de Cornwall, en supposant que le train à grande vitesse reliera Montréal à Ottawa, Ottawa à Toronto, les gens vont demander ce qu'il en sera de Coteau, Cornwall et d'autres localités. Il me semble que le maire de Kingston a comparu devant le comité. J'ai lu ses observations et ses préoccupations légitimes. Mais tant que la ligne n'est pas tracée, nous ne devrions pas nous précipiter pour avancer des hypothèses. Le réseau sera relié à d'autres modes de transport ou d'autres services ferroviaires plus conventionnels, par exemple les autobus, le réseau routier.

Pour Toronto, comme vous l'avez dit, l'aménagement de la gare fait actuellement l'objet de discussions avec des représentants de la Ville de Toronto et GO Transit est impliqué dans ces discussions. La municipalité sait que ces études sont en cours, car le gouvernement de l'Ontario y participe.

Peu importe qui exploitera le réseau à grande vitesse — si une décision est prise à cet égard — nous essaierons de démontrer que ces réseaux doivent être reliés entre eux et se compléter, qu'il s'agisse de réseaux ferroviaires conventionnels, de réseaux à grande vitesse, de lignes d'autobus, de réseaux routiers...

•(1620)

**Mme Olivia Chow:** De métros.

**M. Paul Côté:** ... et de métros, absolument. Merci beaucoup. Pour les métros, nous avons, par exemple, GO, l'Agence métropolitaine de transport à Montréal et d'autres réseaux semblables. À notre avis, les connexions entre les réseaux constituent le facteur de réussite essentiel de ce projet.

**Mme Olivia Chow:** Je suis tout à fait d'accord. Je ne peux imaginer descendre à la station de la gare Union Station et ne pas pouvoir prendre une correspondance du train à grande vitesse...

**M. Paul Côté:** Et devoir aller à une autre gare.

**Mme Olivia Chow:** Exactement. Personne ne veut marcher pendant dix minutes ou monter dans un autre bus pour se rendre à la gare du train à grande vitesse. Ce serait absurde.

Cela dit, puisque les travaux de construction et de rénovation de Union Station sont en cours, quand pensez-vous qu'il faudra prendre une décision si le train à grande vitesse passera par cette plaque tournante du transport? Parce que c'est bien la plaque tournante du transport à Toronto qui est la plus grande ville du Canada. Si le projet de train à grande vitesse est mis en œuvre et que le réseau doit être relié à Union Station, avez-vous en tête une date limite pour la prise d'une décision? Sinon, il n'y passera pas et nous aurons, pour ainsi dire, raté le train.

**M. Paul Côté:** À ce stade, il est difficile d'être très précis en ce qui concerne l'attribution des places de stationnement et la priorité des trains dans un réseau à grande vitesse relié à Union Station. Alors que nous travaillons à l'extension des services de GO — comme vous le savez, nous n'exploitons pas GO —, de TTC et de VIA Rail et que nous aménagions des gares, nous devons prévoir que le nombre d'usagers sera bien plus élevé à l'avenir. On ne prépare pas ce projet en se fondant sur la situation actuelle ou à court terme, mais à beaucoup plus long terme quand le nombre d'usagers aura considérablement augmenté, car en tant qu'experts dans les transports, nous supposons que la liaison au réseau à grande vitesse exigera des aménagements particuliers en raison de la conception et des caractéristiques propres à ce réseau.

Je ne suis pas très inquiet à ce sujet, car ceux qui étudient ces questions sont suffisamment visionnaires pour tenir compte de ces facteurs.

**Mme Olivia Chow:** Il est bon de le savoir. D'accord.

Il me reste une dernière question. Avez-vous une idée du nombre de passagers qui utiliseront le train allant directement de Toronto à Ottawa et pas les trains reliant Toronto à Kingston, Toronto à Cornwall ou Toronto à Port Hope? Est-ce que l'entrée en service du train à grande vitesse se traduira par un gain net ou des pertes nettes pour VIA?

•(1625)

**M. Paul Côté:** J'aurais souhaité pouvoir répondre de façon plus précise et définitive comme je viens de le faire en réponse à la question précédente. Je pense qu'il faut attendre les résultats de l'étude sur le train entreprise par le consortium, le projet des trois gouvernements, qui se penche sur cette question, me semble-t-il. Quelles sont les prévisions de recettes? Quel nombre d'usagers est prévu dans la conjoncture actuelle, compte tenu de tous les changements survenus depuis la dernière étude?

Je n'ai évidemment pas la réponse. Nous ne faisons pas cette étude, mais M. Gravelle et M. Kolaitis qui m'accompagnent et qui ont participé aux études précédentes ont offert de collaborer à cette

étude. Donc, le moment venu, si on nous le demande, nous ferons part de nos compétences, et les réponses seront données, mais pour l'instant, nous ne les avons pas.

**Mme Olivia Chow:** Est-ce que Mme Watts a...?

**Le président:** Madame Brown.

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

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

Monsieur Côté, j'ai retenu quelques-uns de vos commentaires d'aujourd'hui. Tout d'abord, je pense que les Canadiens doivent entendre l'analogie que vous avez faite avec l'épine dorsale car nous apprécions tous le fait qu'elle nous permet de tenir debout. Je pense qu'il faut aborder ce projet sous un angle plus large, ce que signifie le train à grande vitesse pour notre pays, pas seulement des tronçons de lignes reliant exclusivement Edmonton à Calgary ou Toronto à Montréal. Nous devons aborder ce projet sous une perspective beaucoup plus large.

Pour poursuivre dans le sens de l'analogie, l'épine dorsale n'est vraiment utile que lorsque tous les appendices fonctionnent. Vous avez mentionné à Mme Chow les réseaux intégrés qu'il faudra étudier. Mais, pas un mot n'a été dit sur les lignes courtes et les trains légers sur rail comme par exemple celui de Scarborough, à Toronto. L'intégration de ces projets serait essentielle au bon fonctionnement de tous ces réseaux. Je pense que cette analogie pourrait être plus approfondie.

Vous avez également mentionné le grand intérêt que porte le public à ce projet. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? Vous êtes-vous entretenu avec vos clients? Comment ont-ils réagi à toutes ces initiatives concernant le réseau à grande vitesse? Beaucoup d'entre nous ont voyagé en Europe. J'ai moi-même voyagé en Europe et au Japon et j'ai pu constater les avantages du réseau à grande vitesse pour les villes de ces pays. La situation est différente dans notre pays où la population est répartie sur un vaste territoire, mais pourriez-vous dire quelques mots à ce sujet?

Madame Watts, vous pourriez peut-être nous parler du concept d'épine dorsale. A-t-on tracé des corridors qui traverseraient le pays et qui formeraient une épine dorsale; une épine dorsale qui nous proposerait une vision nationale?

Monsieur Côté.

**M. Paul Côté:** Permettez-moi de répondre de cette façon à la question portant sur l'intérêt du public. L'Association des chemins de fer a fait des sondages en mai 2008 en demandant aux gens s'ils étaient pour, plus ou moins pour, contre, etc. Les résultats indiquent que le pourcentage des personnes interrogées qui sont pour ou plus ou moins pour dépasse 70 p. 100. Il s'agit d'un sondage d'opinions. Ce sont de vrais chiffres que nous pouvons vous communiquer après si vous le souhaitez.

Mais permettez-moi de répondre différemment. Je reçois beaucoup de demandes de divers groupes: d'universités, des amicales, des clubs de professionnels, etc. À chaque discours que je fais et à chaque occasion, la question est inévitablement posée. Pensez-vous que le train entrera en service? Croyez-vous que le projet sera réalisé? Estimez-vous qu'il offre des possibilités? Pensez-vous que le gouvernement va vraiment le mettre en oeuvre? Et chaque fois, je dois répondre prudemment parce que, je le répète et vous le savez, nous devons attendre les résultats de l'étude. En fait, nous nous réjouissons de ce que les trois gouvernements aient décidé d'entreprendre cet examen.

Je sens que les gens s'interrogent et ils me posent constamment des questions sur le projet. Je sais que c'est aussi le cas de nos employés, ils se demandent si ce projet va être mis en oeuvre. Ils posent la question évidente: en cas d'entrée en service du train à grande vitesse, que va devenir la société? Je donne toujours la même réponse, en disant qu'il est trop tôt pour se prononcer, et que si une décision est prise, nous verrons quel service ferroviaire de passagers sera proposé au pays.

En fait, le projet jouit d'un appui. C'est tout ce que je peux dire.

• (1630)

**Mme Lois Brown:** Puis-je donc poser une seule question?

**M. Paul Côté:** Bien sûr.

**Mme Lois Brown:** Compte tenu de tout l'investissement fait dans le transport en commun, ne croyez-vous pas que nous faisons les choses à l'envers avec ce projet et qu'il faudrait commencer par prendre une décision, puis tout le reste suivra?

**M. Paul Côté:** Je ne pense pas que nous faisons les choses à l'envers. Nous nous sommes déjà expliqués à ce sujet, mais je peux le faire de nouveau.

Les investissements faits dans la société s'élèvent actuellement à 923 millions de dollars, nous investissons environ 475 millions de dollars dans l'infrastructure. Cet argent ne sera ni gaspillé ni perdu. Des marchés régionaux et des marchés locaux continueront d'exister et devront être desservis. Je crois fermement qu'ils méritent un excellent service ferroviaire même s'ils ne seront pas desservis directement par le réseau à grande vitesse, si jamais ce projet voit le jour.

J'ai mentionné que Cornwall, Coteau et d'autres régions pourraient ne pas être desservies par la ligne à grande vitesse. Ces localités méritent malgré tout un service de qualité, et c'est ce que nous leur offrons. Nous développons progressivement le réseau. Les trains sont plus rapides et nous augmentons la fréquence de passage des trains. Nous investissons dans notre matériel qui sera utilisé pour les marchés des villes régionales, locales et moyennes — les LRC, les locomotives, et ainsi de suite. Le LRC est un type de train que nous utilisons.

Donc, pour répondre à votre question, je ne le pense pas; il me semble que c'est tout simplement une évolution naturelle. Comme André Gravelle l'a déjà dit, nous devons investir au fur et à mesure et développer la franchise, et c'est ce que nous projetons de faire.

Il ne faut pas oublier que même si le gouvernement devait approuver un réseau aujourd'hui, prendre une décision aujourd'hui, les travaux de construction dureront 10 ans. On m'a dit que 10 ans est une durée raisonnable pour terminer la construction. Alors que ferons-nous entre-temps? Nous devons continuer à développer la franchise, agrandir les marchés, renforcer notre assise et la part du marché de ce mode de transport. C'est ce qu'il faut faire à mon avis.

**Mme Teresa Watts:** En réponse à votre question, je rejoins tout d'abord les propos de M. Côté sur l'étude de marché et l'appui accordé par le public au train à grande vitesse. C'est bien ce que nous ont indiqué les résultats de notre étude faite en 2004 sur le corridor Calgary-Edmonton, c'est-à-dire des niveaux d'appui comparables. L'étude de marché a révélé des niveaux similaires d'appui au projet.

Sur la côte Ouest, le train à grande vitesse entre Vancouver et Seattle suscite un très grand intérêt, surtout depuis que le président Obama a fait récemment montre de son intérêt pour le train à grande vitesse. Il y a eu beaucoup de discussions au sujet de ce service particulier qui bénéficie d'un appui considérable.

Je suis également d'accord sur la nécessité d'intégrer ces services à d'autres modes de transport, en particulier d'autres modes de transport en commun. À Calgary et à Edmonton, les emplacements de gares prévues au centre-ville se situent à proximité du train léger sur rail en service dans ces deux villes. Cette question qui a été soulevée dans l'étude de faisabilité demandera une plus grande attention lorsque le projet sera à l'étape de planification et de conception plus approfondies.

Dans le contexte du transport intermodal, le projet de gares de banlieue à Edmonton et à Calgary situées à proximité des deux aéroports internationaux reçoit aussi beaucoup d'appui. Les discussions du comité de direction, et certainement la nécessité, dans les recommandations, envisagent d'étudier la façon de relier le réseau à grande vitesse aux autres réseaux en raison de la possibilité de partenariat avec des lignes aériennes et des aéroports, de l'amélioration de l'accès à ces aéroports et du service offert au public...

**Le président:** Je suis désolé, mais nous sommes un peu pressés par le temps.

Je sais que nous avons des invités qui sont prêts à prendre la parole. Je suggère d'avoir une autre série de questions de trois minutes afin que tout le monde ait l'occasion de parler aux invités.

Madame Finlay.

**Mme Martha Hall Findlay (Willowdale, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un plaisir d'être de retour au comité des transports.

Je suis un peu préoccupée par le nombre d'études et le fait que nous entreprenons maintenant une étude de plusieurs millions de dollars sur les études. Cela en soi soulève des questions. Je comprends que c'est l'étude faite en 1995 qui est principalement visée, mais combien d'études ont été faites, approximativement, sur un réseau à grande vitesse reliant Windsor à Québec?

**M. Paul Côté:** J'aurais répondu cinq, mais André dit environ sept, donc disons approximativement six; c'est à peu près cela.

Nous pouvons vous communiquer un chiffre plus exact par le biais du greffier, si vous voulez.

• (1635)

**Mme Martha Hall Findlay:** Pendant combien de temps ce projet a été étudié?

**M. André Gravelle:** La première étude a commencé en 1981, donc pendant environ 30 ans.

**Mme Martha Hall Findlay:** De toutes ces études, combien ont recommandé au gouvernement de l'époque d'investir dans un réseau à grande vitesse? Ou combien d'études sont arrivées à ce stade?

**M. André Gravelle:** Autant que je me souviens, il n'y a pas eu de recommandations particulières, mais les résultats de l'étude n'étaient pas forcément concluants. Beaucoup de questions ont été soulevées sur l'augmentation considérable du nombre d'usagers, par exemple, et sur le coût des installations.

**Mme Martha Hall Findlay:** L'étude faite en 1995 présentait un chiffre approximatif d'environ 18 milliards de dollars. Je sais que la nouvelle étude présentera un nouveau chiffre, mais avez-vous une idée de l'investissement qui sera prévu cette fois-ci?

**M. Paul Côté:** Je n'en ai aucune idée, mais André Gravelle... Je ne sais pas.

**M. André Gravelle:** Je ne saurais vous dire. Tout dépend de l'emplacement des lignes. Je peux vous dire que la plus grande partie de l'argent sera investie dans l'infrastructure, mais tout dépend du tracé exact des lignes et du niveau de service envisagé.

**M. Paul Côté:** Comme vous le savez, la longueur de la ligne est évidemment un critère essentiel. Quand nous en avons parlé, c'était pour la ligne Québec-Windsor. C'est l'exemple classique. C'est comme une marque. La ligne Québec-Windsor est devenue une marque, mais le sera-t-elle vraiment?

**Mme Martha Hall Findlay:** Exactement.

**M. Paul Côté:** Nous ne le savons pas. Je ne veux pas avancer d'hypothèses sur la longueur de la ligne, si elle sera plus courte ou plus longue, pour ne contrarier personne ni enflammer l'enthousiasme des maires. Nous devons attendre et voir ce qui sera décidé. Pour répondre à la question posée plus tôt par M. Volpe, il y a aussi les coûts liés au tracé des lignes et à l'expropriation, le cas échéant.

**Mme Martha Hall Findlay:** Je suppose que nous l'apprendrons, mais il aura fallu avoir des choses plus comparables, en ce qui concerne la comparaison à l'étude faite en 1995 au niveau du kilométrage, etc.

Puis-je apporter une précision? C'est au sujet de l'étude de 1995 et de la longueur de la ligne de 200 kilomètres par opposition à celle de 300 kilomètres, non pas que deux milliards de dollars font la différence, mais je pense qu'une de ces distances coûtait environ 16 milliards de dollars et l'autre près de 18 milliards. Est-ce que la nouvelle étude calculera aussi ces deux longueurs de ligne ou est-ce...?

**M. Paul Côté:** Je ne pourrais pas vous donner une réponse exacte. Je ne sais vraiment pas ce qu'ils étudient précisément.

**Mme Martha Hall Findlay:** Madame Watts, avez-vous une idée approximative du coût de la ligne Calgary-Edmonton?

**Mme Teresa Watts:** Oui, mais je dois préciser que c'est un coût calculé en 2004 dans le cadre d'une étude de préféabilité. Le montant prenait en compte d'assez grosses dépenses imprévues surtout pour la nouvelle option propre. Le coût était de 1,7 milliard de dollars pour l'option du CFCP, qui est le corridor existant, et le maximum s'élevait, me semble-t-il, à 3,4 milliards de dollars pour l'option électrique propre.

**Mme Martha Hall Findlay:** D'accord. Je vous prie de m'excuser, vous l'aviez bien dit quand vous avez commencé...

**Le président:** Merci. Je dois vous interrompre.

**Mme Martha Hall Findlay:** Trois minutes, ce n'est pas suffisant.

**Le présidente:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** J'ai une question à poser à M. Côté. L'Association canadienne de l'autobus nous a dit que c'était assez

problématique pour elle, à moins qu'un partenariat public-privé ne soit conclu. Dans ce cas, ils seraient intéressés, avec leur compagnie mère qui est spécialisée, entre autres, dans le transport ferroviaire en Europe, à participer à un appel d'offres en vue d'un partenariat public-privé. On parle d'un corridor de train à grande vitesse.

Cela vous inquiète-t-il, ou VIA Rail serait-elle prête à faire partie d'un partenariat public-privé, si on modifiait sa charte? On a déjà voulu la modifier, mais ça n'avait pas fonctionné.

**M. Paul Côté:** J'oeuvre dans ce domaine depuis 1972 et je n'ai jamais eu peur de relever un défi. Je quitterai mon poste à la fin de l'année, car je prends ma retraite. Dans le cadre de mon travail aux services voyageurs du CN et à VIA Rail, j'ai eu à faire face à des défis extraordinaires. Si les gouvernements décident de donner l'aval au train à grande vitesse et si le contexte est tel que VIA Rail et d'autres doivent démontrer leur capacité à être des partenaires valables, je peux vous assurer que les gens de VIA Rail ont la compétence, l'expertise et la motivation pour le faire. Si on lui permet de le faire et si le contexte le permet, VIA Rail sera en mesure de faire valoir l'expertise, la qualité et l'expérience qu'elle a acquises au cours de toutes ces années.

Je suis à la tête de VIA Rail depuis six ans. Partout où je vais, les gens me félicitent et félicitent VIA Rail pour le travail qu'elle fait concernant le réseau actuel. Je ne présume pas de la décision du gouvernement, mais si jamais on lui en donnait la chance, VIA Rail pourrait certainement être un joueur clé et serait prête à faire face à la concurrence.

• (1640)

[Traduction]

**Le président:** Madame Hoepfner.

**Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci aux témoins. J'ai vraiment apprécié les renseignements fournis, surtout ceux communiqués par Mme Watts que je trouve importants parce qu'ils sont pratiques.

Pourquoi, à votre avis, Calgary et Edmonton ne vont pas de l'avant et construisent cette ligne?

**Mme Teresa Watts:** Je sais pertinemment que le gouvernement de l'Alberta était très intéressé par le projet. Il en est à la prochaine étape, c'est-à-dire notre recommandation, pour obtenir des chiffres plus solides sur le nombre d'usagers et se protéger contre les risques. Le projet va évidemment exiger de grosses dépenses et il y a beaucoup de demandes de fonds publics. Je ne peux pas vous dire pourquoi ils ne l'ont pas mis en oeuvre, mais je sais que le premier ministre provincial a exprimé à diverses reprises son soutien au projet.

Ce qui est important et intéressant dans le réseau à grande vitesse, c'est le changement fondamental que subira le corridor. D'un corridor desservi par deux centres qui se faisaient concurrence à une époque, il constituerait un complément d'un million de personnes qui se transformeraient en un bassin de trois millions d'habitants du fait que ce lien réduirait la durée du trajet. Je pense qu'il faut intégrer ce projet à une vision plus large du développement économique. Il ne s'agit pas simplement d'une solution de transport, mais d'une innovation provinciale du corridor, qui a été un poids lourd de la croissance au cours de la dernière décennie.

**Mme Candice Hoepfner:** Votre étude pose-t-elle la question de savoir si les gens utiliseront ce mode de transport s'ils pouvaient avoir accès à un bon système de transport dans les limites de la ville? C'est-à-dire veiller à ce que les villes disposent d'un système de transport dans leur périmètre. Est-ce que cela aura une incidence sur le nombre d'usagers?

**Mme Teresa Watts:** Il y aura certainement une incidence sur le nombre d'usagers.

Nous avons recommandé deux choses. Premièrement, que les gares soient situées à proximité des gares du centre-ville et du TLR et, deuxièmement, pour les gares situées à l'extérieur du centre-ville, nos études de marché révèlent le besoin de parcs de stationnement, nous en avons tenu compte dans notre étude et dans l'établissement des coûts.

**Mme Candice Hoepfner:** D'accord.

Mais aussi, est-ce que l'étude a pris en compte — et nous en avons beaucoup parlé ces dernières semaines — notre climat et le fait qu'il n'y a pas de normes relatives au type de rail qui résisterait aux conditions climatiques du Canada? Il est évident que beaucoup de recherche et de développement restent encore à faire. Votre étude a-t-elle pris en compte ces facteurs?

**Mme Teresa Watts:** Je répondrais à la fois oui et non. Tout d'abord, il y a des régions en Suisse et ailleurs où il neige autant que chez nous. Je pense que les ingénieurs ont pensé que les normes de conception qui seront appliquées ne poseraient pas de problème. Cela dit, nous n'avons pas fait d'étude sur les technologies en relation aux conditions climatiques, etc. Nous avons, cependant, souligné, dans le cadre de l'argument en faveur du réseau à grande vitesse, qu'en cas de très mauvais temps et de fermeture de l'autoroute 2 reliant Calgary à Edmonton, la ligne à grande vitesse serait une alternative à la conduite dans des conditions très dangereuses. Voilà les atouts et les inconvénients liés à cette question.

**Mme Candice Hoepfner:** Je suppose que les normes restent à décider. On nous a dit qu'il faudra établir de nouvelles normes. J'apprécierais vivement que vous nous communiquiez ces renseignements afin ce que nous sachions ce qui est requis.

**Le président:** Sur ce, je remercie nos invités d'être venus aujourd'hui. Merci de votre collaboration.

Nous allons faire une pause d'une minute en attendant que les nouveaux témoins s'installent, puis nous reprendrons nos travaux.

• (1640)

(Pause)

• (1645)

**Le président:** Merci. Bienvenue. Nous vous remercions de votre patience.

Je vais présenter maintenant Guy Baruchel et Kevin Fitzgerald de Thales et Toby Lennox, vice-président de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

Je crois comprendre que vous connaissez la façon de procéder, donc je vous demande de faire votre déclaration, nous passerons ensuite aux questions.

[Français]

**M. Guy Baruchel (président, Thales Canada inc.):** *Thank you, Mr. Chair.*

En tant que président de Thales Canada, je suis très heureux de l'opportunité qui m'est offerte aujourd'hui de parler devant ce comité du projet d'une ligne à grande vitesse au Canada et plus

spécifiquement de ce à quoi notre compagnie peut contribuer dans le domaine des systèmes de contrôle des trains à grande vitesse.

• (1650)

[Traduction]

Je vais partager le temps qui m'est attribué avec Kevin Fitzgerald, vice-président développement des affaires dans la division de la signalisation ferroviaire de notre compagnie à Toronto. Tout d'abord, quelques mots sur notre compagnie.

Thales est un leader mondial des systèmes électroniques sur les marchés de l'aérospatiale, de la défense et de la sécurité grâce à ses technologies de pointe à double usage. Au Canada, Thales a trois secteurs d'activité: un pour la défense, à Montréal et à Ottawa; un pour l'avionique, à Montréal et un pour la signalisation ferroviaire, à Toronto. Nous employons 1 350 personnes et nos ventes ont atteint plus 400 millions de dollars canadiens l'année dernière.

En tant que société internationale, les ventes mondiales du groupe Thales ont dépassé 18 milliards de dollars l'année passée et nous avons employé 68 000 personnes dans plus de 50 pays. De cet effectif, 22 000 employés et 19 p. 100 des recettes ont été consacrées à la recherche et au développement. Cette capacité en R. et D. et la priorité accordée à ce domaine ont permis à notre société de s'établir à Toronto dans les années 1970 lorsque la province avait décidé d'encourager la modernisation des systèmes de transport en commun.

Je suis fier de dire aujourd'hui que notre siège à Toronto est un leader mondial dans la signalisation ferroviaire et un centre d'excellence international pour le groupe Thales. À partir de Toronto, nous fournissons à nos clients du monde entier des solutions clé en main qui améliorent le rendement et la capacité tout en réduisant les coûts liés à l'exploitation, l'entretien et l'infrastructure.

Au Canada, nos systèmes sont en service à Vancouver avec le Sky Train et la ligne Canada et à Toronto avec le train léger sur rail de Scarborough. En tant qu'exportateur basé au Canada, nous avons réalisé des projets importants à Hong Kong, Shanghai, Beijing, Londres, Kuala Lumpur, Séoul et la ville de New York et nous sommes en train de développer un système pour Paris, pour ne mentionner que quelques-uns de nos projets.

[Français]

En ce qui concerne les trains à grande vitesse, notre groupe est un leader mondial principalement, pour l'instant, par l'intermédiaire de ses unités européennes, et nos systèmes sont aujourd'hui en service dans plusieurs pays: en France, en Espagne, en Grèce, en Allemagne, en Finlande, en Turquie, en Algérie et au Mexique.

[Traduction]

La construction d'un réseau à grande vitesse au Canada aura d'importantes conséquences industrielles pour Thales Canada. Le groupe Thales a pour politique de garantir, dans des projets de cette importance, le transfert de la technologie et des connaissances d'autres secteurs d'activités à une division — en l'occurrence, la nôtre à Toronto — afin d'offrir au client canadien non seulement la meilleure solution que peut offrir le groupe, mais ce qui est encore plus important une solution canadienne.

Je laisse la parole à Kevin qui vous donnera des renseignements plus techniques sur notre technologie

**M. Kevin Fitzgerald (vice-président, développement des affaires, Solutions Thales en matière de signalisation ferroviaire, Thales Canada inc.):** Merci, monsieur le président, de nous donner l'occasion de fournir de plus amples renseignements sur la technologie qui sous-tend l'exploitation efficace du train à grande vitesse.

Toutes les lignes ferroviaires sont exploitées selon des règles visant à garantir, outre le service ferroviaire, la sécurité des passagers, des trains et de tout ce qui se trouve à proximité de la voie ferrée. Ces règles d'exploitation font partie intégrante de ce que l'on appelle le « système de signalisation et du contrôle des trains » ou tout simplement « signalisation ».

En Europe, les lignes à grande vitesse utilisent un système de signalisation connu mondialement dans l'industrie sous le nom de système européen de contrôle des trains, en abrégé ETCS. Ce système de signalisation a l'avantage d'être universel et peut être utilisé pour tous les modes de service ferroviaire en plus des services à grande vitesse, des lignes de banlieue et de transport de marchandises. Le système ETCS assure la transmission d'informations de la voie ferrée au train, ce qui permet à l'ordinateur embarqué de calculer et de contrôler en permanence la vitesse du train pour empêcher tout dépassement de la vitesse maximale. Cela est exécuté par affichage sur un écran graphique dans la cabine de conduite à l'intention du mécanicien.

Le système ETCS offre des avantages considérables, par exemple, l'augmentation de la capacité des lignes suite à la réduction de l'intervalle de passage entre les trains ou espacement des trains; l'accélération de la vitesse jusqu'à une vitesse maximale de 500 kilomètres à l'heure; la réduction des charges d'entretien en raison de la diminution des installations; et un accroissement de la sécurité.

Le système ETCS compte plusieurs niveaux selon la complexité des exigences de l'exploitation du service ferroviaire. Les éléments de base du système sont bien définis et comprennent un avertissement au mécanicien à l'approche d'un signal, une fonction d'arrêt ferroviaire aux signaux ou une courbe de freinage contrôlée avant les signaux. La ligne ferroviaire sélectionne ces fonctions selon le niveau de contrôle requis.

Plus important encore, à tous les niveaux du système ETCS, l'ordinateur embarqué compare la vitesse du train à la vitesse maximale autorisée dans un tronçon donné et réduit automatiquement la vitesse du train en cas de dépassement de la vitesse maximale.

Les multiples niveaux du système ETCS permettent l'utilisation optimale d'une ligne ou d'un sous-réseau particulier dans des conditions techniques et d'exploitation différentes. Étant donné que l'équipement embarqué est à compatibilité descendante, les trains peuvent circuler harmonieusement dans tout le réseau. D'ailleurs, un train à grande vitesse peut, dans certains cas, rouler sur des lignes de banlieue ou de transport de marchandises. Une augmentation de 40 p. 100 du services ferroviaire a été enregistrée dans certains réseaux.

Les niveaux un et deux du système ETCS ont été installés dans toutes sortes de voies ferrées: réseau à grande vitesse, réseau classique, lignes de banlieue, lignes régionales, dessertes des régions à forte et à faible densités de population. À ce jour, des milliers de kilomètres de voies ferrées ont été dotés du système ETCS ou sont sur le point de l'être. Des milliers d'ordinateurs embarqués sont soit en service soit en cours d'installation. Au total, 35 000 kilomètres de voie ferrée dans le monde entier seront équipés du système ETCS.

Il est intéressant de noter que la moitié de ces 35 000 kilomètres de voie ferrée se trouvent ailleurs qu'en Europe, dans des pays comme le Mexique — et espérons-le ici au Canada. Ce qui est une indication de la performance et de l'acceptation du système ETCS dans le monde.

Les fournisseurs et les clients internationaux travaillent de concert au maintien d'un cadre visant à garantir pour le présent et l'avenir la stabilité du système ETCS. Un processus de gestion des modifications bien défini maintient les normes à l'aide de la rétroaction de tous les intervenants. C'est un processus permanent qui maintient la stabilité du système ETCS tout en l'améliorant.

Il était prévu, dès le départ, de mettre le système ETCS sur le marché afin de normaliser les interfaces. Cette approche a favorisé la concurrence entre plusieurs fournisseurs de matériel de voie ferrée et d'ordinateurs embarqués. La concurrence est maintenant bien établie et favorise l'émergence de solutions rentables et efficaces au bénéfice des services ferroviaires partout dans le monde.

Cela est certes pertinent pour les appels d'offres et la mise en œuvre de projets. En outre, la solution informatique du système est garantie à long terme du fait que plus d'un fournisseur peuvent fournir les composants.

En résumé, la technologie de signalisation actuelle peut garantir une exploitation sûre et fiable du train à grande vitesse, comme il a été prouvé dans des pays tels que la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Japon. Tout comme nous avons participé à la construction du système de transport automatisé sans conducteur à Vancouver dans les années 1980, Thales espère participer à la construction du premier réseau à grande vitesse au Canada.

Je vous remercie de votre attention.

●(1655)

**Le président:** Merci.

Monsieur Lennox.

**M. Toby Lennox (vice-président, Affaires corporatives et communications, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto):** Bon après-midi. Je m'appelle Toby Lennox et je suis vice-président de la Division des Affaires corporatives et communications de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, en abrégé la GTAA. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous présenter aujourd'hui le point de vue de la GTAA sur un réseau à grande vitesse au Canada.

Je dois aussi souligner que mes collègues de Aéroports de Montréal m'ont demandé d'indiquer qu'ils partageaient les opinions dont je vais faire part aujourd'hui.

La GTAA est la société privée sans but lucratif qui exploite l'Aéroport international Pearson de Toronto. À titre d'aéroport le plus fréquenté au Canada, Toronto Pearson constitue une composante essentielle de l'infrastructure des transports qui relie notre pays au reste du monde. Près d'un tiers du trafic de passagers et environ la moitié du fret aérien au Canada passent par notre aéroport. Cette activité consolide le rôle de l'aéroport Pearson en tant que moteur économique crucial pour le sud de l'Ontario et le Canada; l'aéroport crée des milliers d'emplois, et génère annuellement des milliards de dollars en production économique, en salaires et en taxes.

Monsieur le Président, tout comme votre comité, qui est en voie d'examiner les options pour répondre aux besoins du Canada sur le plan des transports, la GTAA se penche également sur l'avenir du système de transport au Canada et sur le rôle qu'elle prévoit y jouer. Cette question soulève de nombreuses incertitudes, à savoir la hausse des prix et la rareté du pétrole, l'incidence des règlements en matière environnementale et d'autres bouleversements qui demeurent inconnus. Nous devons, toutefois, continuer à travailler avec vous et tous les ordres de gouvernement pour prévoir ces changements, pour examiner les solutions de rechange possibles et, en fin de compte, pour renforcer notre infrastructure des transports.

Les aéroports ne sont pas des entités isolées et indépendantes. Pour que le système de transport du Canada fonctionne de façon efficiente, efficace et durable, l'intermodalité est nécessaire. Au même titre que le transport aérien, un service de train à grande vitesse ne pourrait fonctionner de façon tout à fait indépendante des autres modes de transport. Cela est particulièrement vrai dans le cas du corridor Windsor-Québec. En essayant de trouver la meilleure façon de mettre en place un service de train à grande vitesse, il est dans le meilleur intérêt de tous d'aborder la question dans le contexte du système de transport dans son ensemble. Les aéroports ne sont pas des destinations, mais plutôt des installations permettant le transit des voyageurs et des marchandises — autrement dit, ce sont des «portes d'accès».

Toronto Pearson, qui a récemment achevé son programme d'aménagement aéroportuaire, est prêt à élargir ses activités. Une telle croissance serait impossible sans une infrastructure d'aviation fiable, novatrice et concurrentielle. Un service de train à grande vitesse bien planifié permettrait de renforcer le rôle des aéroports majeurs en tant que plaques tournantes du transport régional. La région du Grand Toronto bénéficie actuellement de nouveaux investissements de la part de tous les ordres de gouvernement pour l'amélioration de son système de transport régional. Un plan de transport régional, créé par l'agence de transport de la région, Metrolinx, donne un aperçu d'un système de transport multimodal coordonné et axé sur une expansion du transport rapide.

Dans ce plan, l'aéroport Pearson est désigné comme une plaque tournante « spéciale » de la mobilité, comme un point de correspondance clé pour plusieurs des liaisons de transport rapide prioritaires recommandés, dont la liaison air-rail proposée vers le centre-ville de Toronto. Grâce à ses liens avec les zones d'urbanisation, Toronto Pearson favoriserait le transfert intermodal efficace d'un grand volume de voyageurs locaux, régionaux et internationaux. Selon nous, l'intégration d'un service de train à grande vitesse rendrait ce système régional proposé encore plus efficace. Par ailleurs, la GTAA tient à remercier Transports Canada pour son invitation à participer au forum de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec à titre de membre du secteur privé.

Ce forum devrait contribuer à l'avancement des discussions sur l'intégration des modes de transport dans ce corridor. En ne maximisant pas les correspondances faciles et efficaces entre les modes de transport ferroviaire, routier et aérien, nous perdriions une belle occasion d'améliorer le système de transport. Pour constater à quel point un service de train à grande vitesse peut être efficace, nous n'avons qu'à regarder ce qui se passe en Europe et dans d'autres parties du monde. Plusieurs pays ont construit ou sont en voie de construire de vastes réseaux de train rapide, lesquels sont souvent reliés directement à des aéroports majeurs, comme c'est le cas à Francfort et à Paris. Nous devrions toutefois trouver une solution adaptée à la réalité canadienne.

Un service de train à grande vitesse aura des répercussions sur le service de transport aérien. Pour ce qui est du corridor Windsor-Québec, ces répercussions toucheront principalement ce que l'on désigne comme le « triangle de l'Est », soit les services entre Toronto, Montréal et Ottawa. Pour la GTAA, ce segment dessert annuellement quelque 3,5 millions de passagers, soit plus de 9 500 passagers par jour. Nous prévoyons une diminution de la demande pour ces vols intérieurs court-courriers, et ce, principalement en raison de la concurrence décollant de la création d'un service de train à grande vitesse. L'ampleur de cette diminution dépend de divers facteurs, notamment du coût du nouveau service de train, des marchés desservis, de l'emplacement des gares, etc.

• (1700)

Par ailleurs, nous devons examiner les options, les conséquences et les possibilités. Est-il possible qu'une diminution de la demande pour les vols court-courriers permettrait d'offrir davantage de vols internationaux, transfrontaliers et intérieurs long-courriers? Se peut-il aussi que les pressions exercées sur ces services diminueront, ce qui permettrait de reporter les projets d'agrandissement des installations aéroportuaires?

Il n'est pas encore possible de déterminer avec certitude quelles seront les répercussions d'un service de train à grande vitesse dans ce corridor. Cependant, il est essentiel que tous les plans qui seront élaborés pour la mise en oeuvre d'un service de train à grande vitesse prévoient l'intégration de ce service au réseau aéroportuaire existant afin de faciliter la transition.

Selon les études qui ont été menées jusqu'à présent sur les services de train à grande vitesse, ce mode de transport requiert un engagement financier important. Cela ne signifie pas pour autant que nous devrions éviter d'investir dans un tel projet; toutefois, la viabilité financière de l'ensemble du réseau doit être prise en considération de façon à optimiser les avantages d'un service de train à grande vitesse. Par conséquent, nous devons surveiller la solidité financière du secteur de l'aviation pour prendre des décisions relatives au financement de l'infrastructure de transport.

En conclusion, nous invitons le gouvernement fédéral à continuer d'étudier la possibilité d'intégrer un service de train à grande vitesse à notre réseau de transport national, et à s'assurer qu'une approche générale est adoptée. Nous estimons qu'il existe de réelles possibilités d'intégration du service de train à grande vitesse aux services internationaux, transfrontaliers et intérieurs long-courriers offerts par les aéroports et, en particulier, Toronto Pearson. Il est impératif que ces modes de transport soient harmonisés pour optimiser les gains d'efficacité et ainsi, offrir un réseau de transport de qualité à l'ensemble des Canadiens.

Merci.

**Le président:** Merci.

Madame Hall Findlay.

**Mme Martha Hall Findlay:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, messieurs, de votre présence ici cet après-midi. Je dois m'excuser parce que mes questions seront toutes adressées à M. Lennox, j'en ai bien peur, mais ce ne sera rien de personnel.



Je suis très intéressée par le lien entre l'aéroport et une infrastructure de transport plus étendue. Dans la ville de Toronto, il n'y a pas à l'heure actuelle de lien entre l'aéroport Pearson et le reste du système de transport en commun, une situation qui contraste vivement avec celle de presque toutes les autres grandes villes internationales dans le monde. Cela me frappe maintenant que nous parlons de cette question et que nous avons cette discussion dans le contexte d'un éventuel système de train à grande vitesse.

Je suis heureuse que la GTAA veuille participer à ces discussions, comme cela doit être le cas, mais nous avons entendu encore une fois aujourd'hui que même si une décision était prise aujourd'hui, il faudrait vraisemblablement une décennie pour construire un tel système. Alors, les questions que je veux vous poser, M. Lennox, concernent davantage ce que nous faisons dans l'intervalle. Dans la mesure où vous participez aux discussions à ce sujet, que recommandez-vous que nous fassions dans l'intervalle? Pouvez-vous nous parler un peu du défi auquel nous sommes confrontés à cet égard à l'heure actuelle?

● (1705)

**M. Toby Lennox:** Absolument, et je suis enchanté que vous souleviez cette question. La GTAA pose un regard à très long terme à la fois sur le rôle de l'aéroport Pearson dans la collectivité et sur les répercussions que nous avons sur cette collectivité. Nous sommes d'avis que la seule possibilité viable qui s'offre à nous à l'heure actuelle, c'est d'envisager d'autres moyens pour attirer les passagers — et les travailleurs, soit dit en passant — à l'aéroport. Par conséquent, vous devez, en fait, commencer à envisager une approche diversifiée.

Par ailleurs, nous sommes enchantés de l'initiative qui a été prise d'avoir un lien avec le centre-ville. On a donné le coup d'envol au lien air-rail. Une évaluation environnementale est en cours. Je pense que c'est une merveilleuse initiative.

Nous travaillons également en étroite collaboration avec tous les organismes de transport de Mississauga, de Brampton et de la ville de Toronto, ainsi qu'avec Metrolinx, afin d'améliorer le système de transport en commun vers l'aéroport qui, je vous le concède entièrement, est nettement insuffisant. Environ 42 000 personnes travaillent à l'aéroport. Nous sommes situés dans la région qui, comme vous le savez très bien, est en pleine récession économique. Nous sommes un grand centre d'emplois, mais l'une des principales faiblesses que nous avons, c'est simplement que l'accès à l'aéroport lui-même est insuffisant. Alors, nous travaillons à l'heure actuelle avec la TTC et avec Metrolinx sur les dessins techniques pour voir si nous pouvons prolonger la ligne d'Eglinton du système de train léger jusqu'à l'aéroport. Nous faisons le même chose du côté de Finch.

Nous travaillons en étroite collaboration avec Brampton. Après tout, la plupart de nos employés viennent du nord et de l'ouest, alors, nous travaillons avec Brampton pour améliorer le service de transport en commun vers l'aéroport, en gardant à l'esprit les heures d'ouverture très étranges et inhabituelles de l'aéroport. L'heure de pointe pour les employés se situe aux environs de cinq heures.

Je suis tout à fait d'accord avec vous: nous devons franchir ces petits pas avant de franchir le bon plus important du train à grande vitesse. Toutefois, le concept demeure le même. L'intermodalité du rail et de l'air et le déplacement des gens sont essentiels à la santé à long terme de notre système; alors, nous consacrons beaucoup d'énergie à cette question.

**Mme Martha Hall Findlay:** Il est malheureux que nous n'ayons plus de temps; de toute évidence, ce format limite beaucoup le temps. Mais, même lorsque nous avons entendu les témoins en

provenance de VIA au sujet des perspectives à long terme du train à grande vitesse, on s'inquiétait du fait que pendant que nous parlons du système de train à grande vitesse, il y a beaucoup de choses à faire pour améliorer le système avant l'inauguration éventuelle d'un train à grande vitesse.

La préoccupation était déjà, je pense, que les investissements pour améliorer le système actuel ne sont pas faits parce qu'on prévoit que cela coûtera tellement cher qu'il ne vaut pas la peine de faire les investissements de niveau intermédiaire dont nous avons besoin au cours de la prochaine décennie.

**M. Toby Lennox:** Absolument.

**Mme Martha Hall Findlay:** Pouvez-vous nous en dire davantage sur la GTAA et sur ce qui se passe à Toronto et sur votre participation dans les discussions sur le train à grande vitesse?

**M. Toby Lennox:** Je sais que cela pourrait étonner certains, mais en fait, nous avons cessé de construire à l'aéroport Pearson.

La raison, c'est que l'infrastructure dans le domaine de l'aviation exige un long délai d'exécution. La construction est incroyablement coûteuse. Si nous devons prévoir qu'une partie de la clientèle se tournerait, dans un monde idéal, vers le train à grande vitesse, je devrais prendre cela en considération dans les décisions de planification que je prends en ce qui concerne mon aéroport et les types de développement que j'entreprends. Je vais vous dire, en toute franchise, quelle est ma préoccupation: c'est que les impératifs mêmes qui sont à l'origine du train à grande vitesse et qui justifient la politique du train à grande vitesse — nous sommes dans le pic pétrolier ou nous parlons des émissions de gaz à effet de serre que nous devons réduire — sont les questions qui vont évider l'industrie de l'aviation. Au moment où vous aurez créé un train à grande vitesse, il n'y aura plus rien à quoi le relier. Ce qu'il vous restera, c'est un pays légèrement balkanisé.

Nous sommes et nous ne sommes pas le Canada de Sir John A. Macdonald du fait qu'il n'est pas pratique pour nous d'aller de Montréal ou de Toronto à Vancouver par train. Pourrions-nous y aller au moyen d'un mélange des deux? Ces décisions de planification exigent beaucoup de temps. Pour nous permettre de planifier de manière adéquate et appropriée notre infrastructure d'aviation, nous devons être en mesure de la situer par rapport aux autres choses qui se passent.

C'est vraiment pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui. Nous sommes ici pour nous assurer, pour vous demander, d'avoir ce genre de dialogue et ce genre de conversation; nous disons: adoptons l'approche systémique, à plus long terme, dans cette question.

● (1710)

**Mme Martha Hall Findlay:** Merci.

Dans votre exposé, vous avez dit, dans la partie traitant du financement, que la viabilité financière de l'ensemble du réseau doit être prise en considération de façon à optimiser les avantages d'un service de train à grande vitesse.

Dans un monde, ou du moins dans notre pays, où, bien que les routes soient considérées comme un bien public, mais pas les voies ferrées, ou pas complètement — c'est là une discussion philosophique et économique beaucoup plus vaste —, que veut dire, dans votre esprit, la viabilité financière?

**M. Toby Lennox:** Pour être bien franc avec vous, je n'en suis pas certain. Ce sont là les discussions que nous devons avoir. Je ne suis pas certain, dans mon esprit, à quel moment nous pourrions arriver, parce que nous pourrions y arriver ou non, à un point où l'industrie de l'aviation, où l'industrie des transporteurs aériens — je ne veux pas parler de mon industrie — dira: « Écoutez, nous sommes confrontés à un baril de pétrole à 250 \$, ce qui signifie que nous allons faire des choix peu importe l'infrastructure qui existe; nous allons prendre ces décisions, mais cela signifie que nous allons renoncer au court-courrier ». Ils prendront ces décisions.

Par conséquent, ce que je dis, c'est que la discussion a été en grande partie centrée sur le rail, sur le béton et sur la destination de ces lignes de chemin de fer. Mon problème, c'est que vous devez alors prendre du recul et vous demander, si vous voulez avoir un système de transport qui s'inscrit dans une perspective commerciale, si cela permettra de répondre aux besoins de transport. Ma préoccupation, c'est qu'il s'agit d'une question plus vaste et ces questions ne sont pas soulevées.

Franchement, je ne suis pas ici pour demander la charité. Je suis un exploitant aérien commercial. Je dois faire face à des pressions. Je connais mes coûts. Je vais gérer cette question et je serai aussi concurrentiel que je peux l'être. J'essaie simplement de prendre du recul et dire que vous devriez examiner le système financier que vous avez, regarder le système commercial que vous avez, en même temps que vous parlez de cette question de briques et de mortier, si je peux m'exprimer ainsi.

Je ne suis pas certain d'avoir répondu à votre question, j'en ai bien peur.

**Mme Martha Hall Findlay:** Mais au moins, vous avez été honnête au début lorsque vous avez dit que vous n'étiez pas vraiment certain.

**Le président:** Malheureusement, vous ne pourrez pas poser une autre question. Je dois céder la parole à M. Laframboise.

**Mme Martha Hall Findlay:** Merci. Je vous suis reconnaissante de vos observations.

**Le président:** Monsieur Laframboise, allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais poser ma première question à M. Baruchel. Je suis de la rive nord, en face de Montréal, et Mirabel est dans ma circonscription. J'ai eu la chance de voir la qualité de votre travail sur le plan des systèmes aéronautiques.

Parlons de la signalisation dans le domaine du rail. Êtes-vous assez avancé partout dans le monde pour nous dire quel pourcentage du coût de l'installation représente la signalisation, ou s'il faut plutôt analyser chaque situation individuellement, car elles sont toutes différentes?

Le corridor Québec-Windsor compte environ 1 200 kilomètres. Assurer la signalisation sur 1 200 kilomètres ne vous effraie pas. Savez-vous d'avance combien cela peut représenter en termes de pourcentage du coût d'une ligne?

• (1715)

[Traduction]

**M. Kevin Fitzgerald:** La signalisation représente généralement environ 7 p. 100 des coûts des investissements pour la construction d'un réseau de chemin de fer. Évidemment, cela dépend de la complexité du réseau, mais cela varie entre 5 et 7 p. 100.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est bien.

Évidemment, il y a toutes sortes de réseaux. Les citoyens nous posent beaucoup de questions relativement aux viaducs. Tout cela fait partie du coût. Plus on construit de viaducs, plus cela coûte cher, sauf que maintenant, la signalisation est assez avancée.

J'aimerais que vous nous parliez du niveau d'avancement de votre technologie face aux obstacles et tout ce qu'il faut. Qu'il soit question de la sécurité d'une ligne complètement suspendue ou uniquement au sol, qu'il y ait des viaducs ou non, rien ne vous énerve. Vous avez déjà tout fait cela et êtes capable de faire face à toute éventualité.

**M. Guy Baruchel:** Nous avons beaucoup d'expérience. Elle a été acquise en Europe, en Asie et en Amérique latine. Nous avons rencontré des situations extrêmement variées, et jamais un cas ne nous a posé problème du point de vue de la sécurité.

Aujourd'hui, notre système de technologie est basé sur les technologies de communication entre le bord et les systèmes de régulation qui sont le long des lignes et des centres de commandement centraux, qui ne posent pas de problèmes, quelle que soit la configuration de l'infrastructure elle-même.

**M. Mario Laframboise:** La température ne vous affecte pas non plus.

**M. Guy Baruchel:** La température ne nous effraie pas non plus. L'ensemble des équipements qui se trouvent en bordure de l'infrastructure sont garantis, durcis et sont capables de subir des températures extrêmes, aussi bien négatives que positives.

**M. Mario Laframboise:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Lennox. Vous êtes sûrement membre du Conseil des aéroports du Canada. M. Facette est venu mardi dernier faire une présentation.

Êtes-vous membre du Conseil des aéroports du Canada?

**M. Toby Lennox:** Oui.

**M. Mario Laframboise:** Je vous trouve beaucoup plus posé que M. Facette. Selon lui, si on n'abolit pas les loyers des aéroports, les FAA, et si on n'élimine pas tous les frais liés à NAV CANADA, il n'y aurait pas de moyen de...

Je pense que vous avez raison, il faut considérer le transport de façon plus globale. À Toronto, vous avez à vivre cela, tout comme à Montréal. Vous nous avez dit qu'ADM appuyait cette recommandation que vous avez faite aujourd'hui. N'est-ce pas ce que vous avez dit plus tôt?

**M. Toby Lennox:** Je suis désolé de ne pas pouvoir parler en français.

**M. Mario Laframboise:** On a la traduction simultanée, il n'y a pas de problème.

[Traduction]

**M. Toby Lennox:** Dans le cas de la GTAA, nous voulons essayer de garder les questions liées aux pressions commerciales que nous subissons au quotidien séparées de la question de la viabilité à long terme et comment nous allons faire face à ces défis. Dans mon esprit, ce sont deux questions distinctes. Oui, évidemment, j'ai une autorité aéroportuaire qui fonctionne pleinement et qui est très vivante, et je pourrais vous parler des défis que je trouve du côté commercial, mais, à dire vrai, je suis un peu plus préoccupé dans cette tribune par les défis à plus long terme que, de toute évidence, le train à grande vitesse est conçu pour affronter. Et c'est pourquoi je dis que les aéroports, l'industrie de l'aviation et le gouvernement doivent être en mesure d'avoir cette vue à plus long terme. Utilisez-nous comme une ressource; tous les aéroports au pays ont été privatisés. L'expérience au sein de Transports Canada pour ce qui est d'exploiter et de planifier un aéroport a été transférée au secteur privé. Pour être bien franc, nous sommes les experts maintenant.

Alors, lorsque nous parlons de choses comme le train à grande vitesse et des projections concernant le trafic, voilà pourquoi il est important que nous soyons présents à la table de discussion. Comme je l'ai dit, certainement, j'ai des préoccupations de nature commerciale, mais les questions à long terme me touchent à titre d'exploitant d'aéroport et à titre d'intervenant dans un système de transport.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** On a entendu plus tôt la représentante de la compagnie qui a fait l'étude du train rapide Calgary-Edmonton. Deux gares étaient prévues dans chacun des aéroports. Les aéroports peuvent devenir des plaques tournantes du transport de passagers aérien et ferroviaire. C'est un peu ce que vous voudriez qu'on examine, finalement.

• (1720)

**M. Toby Lennox:** C'est exactement le point que je voulais faire valoir. Les aéroports doivent être des points d'interconnectivité pour les passagers, le cargo et tout le reste.

[Traduction]

Alors, ils sont déjà rendus là. Et malheureusement, lorsque je parle d'une solution canadienne, nous n'avons pas construit nos aéroports sur des réseaux de voies ferrées, alors, nous allons devoir faire certains arrangements.

Mais comme je l'ai dit, dans le cas des passagers qui, dans 20 ou 30 ans, voudront se rendre d'Ottawa à Tokyo, ce sera une longue et très humide traversée en train si vous n'avez pas d'aéroport avec lequel vous êtes relié. Alors, commençons à planifier et commençons à voir ce que nous pouvons faire maintenant.

Vous avez absolument raison: nous cherchons à être des centres intermodaux pour le train léger, le transport en commun, le transport routier et le transport par air.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Le temps est parfaitement respecté.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Il y a un certain temps, la GTAA a lancé une campagne sur le loyer qu'elle doit payer.

**M. Toby Lennox:** Oui.

**Mme Olivia Chow:** Où en sont les choses maintenant? Je n'ai pas suivi les derniers... Je suis au courant de la question. Êtes-vous toujours en train d'en discuter?

**M. Toby Lennox:** Non. Franchement, nous avons eu une campagne sur le loyer et le loyer demeurera une partie très importante de nos coûts fixes, à 150 millions de dollars par année. Toutefois, nous sommes reconnus comme un aéroport très coûteux.

**Mme Olivia Chow:** Il est coûteux.

**M. Toby Lennox:** Nous sommes coûteux. Nous n'essayons pas de le cacher. Nous fournissons un excellent service à nos transporteurs aériens et nos transporteurs aériens sont très rentables.

Étant donné qu'une réduction de loyer ne se dessinait pas à l'horizon, à titre d'exploitant d'aéroport, je dois faire tout ce que je peux pour rendre mon aéroport aussi compétitif que possible. Je fais face à la concurrence d'autres aéroports, comme celui de Buffalo, qui me prive de 1,5 million de passagers par année, mais je dois faire tout ce qui est possible de faire pour m'assurer d'être aussi compétitif et aussi commercial que possible.

Par conséquent, ce à quoi la GTAA a consacré son temps, c'est de devenir aussi efficace et efficiente que nous pouvons l'être. Nous avons sabré dans nos structures de coût. En fait, au cours des deux dernières années, nous avons refilé des économies à nos transporteurs aériens chaque année, et nous allons continuer de le faire, parce qu'à notre avis, c'est dans l'intérêt à long terme de l'industrie de l'aviation que nous le faisons.

**Mme Olivia Chow:** Compte tenu de l'étude sur le train à grande vitesse, y a-t-il un peu d'inquiétude qu'un de vos gros clients, Air Canada, puisse faire face à des difficultés financières, peut-être à cause du coût du carburant et peut-être à cause de la récession économique? Est-ce une question qui vous préoccupe d'une manière particulière?

**M. Toby Lennox:** Il est certain qu'Air Canada est un de nos très bons clients et nous avons des liens très forts avec cette entreprise. Nous pensons qu'elle fait un excellent travail. Mais lorsque je regarde cette... Je veux prendre du recul un instant. Air Canada ne fait que desservir un marché de transport, une demande, dans la même mesure que le font WestJet et Porter Airlines. J'ignore qui desservira ce triangle au moment où ce train à grande vitesse verra le jour; alors, je regarde cette partie de mon exploitation qui pourrait être détournée vers le train à grande vitesse. Je préfère ne pas regarder cette question purement sous cet angle et essayer de prévoir qui seront les exploitants commerciaux dans 20 ans — que diable, il est possible que je ne sois même plus là.

Par conséquent, la question qui se pose, d'un point de vue systémique, c'est qui desservira ce trafic. Êtes-vous en mesure de déplacer ces gens vers les destinations que vous avez? Je vais monter à bord d'un avion, je l'espère, et dans une heure trente, et, en fait, près des deux tiers des gens sur ce vol feront une liaison à Toronto, alors, ce sont là les gens qui prendront votre train. Je préfère ne pas discuter de la question commerciale; je préfère discuter de la question du transport. Faisons-nous en sorte que les gens puissent encore se déplacer de la manière que nous nous attendons qu'ils le fassent pour le bien du pays?

**Mme Olivia Chow:** Pensez-vous que ce serait avantageux si le gouvernement fédéral adoptait une politique qui dirait qu'il s'agit d'un corridor — le triangle, comme vous l'avez dit — qui permet à un nombre astronomique de personnes de se déplacer, que ce soit par route, par air avec WestJet, Porter, Air Canada, l'aéroport de l'île de Toronto ou l'aéroport Pearson, plus VIA Rail et, maintenant, avec la possibilité du train à grande vitesse? Devrait-il vraiment y avoir une stratégie globale par laquelle nous établissons quelle devrait être, en bout de ligne, la séparation entre les divers modes de transport ainsi que le pourcentage auquel elle devrait correspondre, 80, 20 ou 5 p. 100, quel qu'il soit? Ensuite, nous examinerions la quantité d'argent fédéral qui est attribuée en conséquence et nous dirions que c'est, idéalement, de cette manière que nous devrions faire les choses.

Ce que je vois plutôt maintenant, c'est qu'il semble y avoir un vide politique et qu'on laisse les choses arriver au hasard, que ce soit l'aéroport de l'île de Toronto, l'aéroport Pearson, le train régulier ou le train à grande vitesse. Je ne vois pas de stratégie globale. Corrigez-moi si je me trompe. S'il y a une stratégie globale, je serais heureuse de la voir et d'en débattre, parce que la façon dont nous déplaçons les gens ici...

Ce sont des vols très lucratifs pour Air Canada. L'entreprise fait beaucoup d'argent. Si cela diminue de manière substantielle à cause de différents facteurs, que ce soit la concurrence de l'aéroport de l'île, plus le train à grande vitesse, ou quoi que ce soit d'autre, alors, ce que cela signifie, c'est que les petites collectivités pourraient perdre leur service aérien. Air Canada dirait qu'elle n'a plus les moyens de subventionner les vols plus longs, plus courts, déficitaires vers ces petites collectivités. Vous mettez fin aux vols dans ces collectivités et elles ne sont plus accessibles; c'est un problème réel pour le Canada, un pays aussi vaste que le nôtre.

• (1725)

**M. Toby Lennox:** Je peux vous donner une réponse très rapidement. Nous ne sommes pas vraiment dans un vide politique. Je pense que la planification du transport qui suggérerait que vous attribuez les modes de transport confondrait nos meilleurs planificateurs en transport. On est en train d'élaborer la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, ce qui signifie que l'on reconnaît que ce corridor est un entonnoir pour les passagers, pour le commerce et pour le cargo. C'est pourquoi nous voyons cela comme une initiative extrêmement précieuse.

Je pense que vous avez entièrement raison, cependant, pour ce qui est du point que vous avez fait valoir concernant l'accès au service aérien pour les petites collectivités. Vous avez raison. Vous devez vous demander à quoi ressemblera le pays si un système de transport n'est plus là pour appuyer l'accès à ces collectivités plus petites. C'est pourquoi j'ai dit que nous sommes et que nous ne sommes plus le pays de John A. Macdonald. Oui, c'est exactement ce que je dis: nous devons être en mesure de le faire et être attentifs.

**Le président:** Monsieur Mayes.

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

Je serai bref, parce que je sais qu'un certain nombre de gens doivent prendre l'avion.

**M. Toby Lennox:** Ils sont sur mon vol.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Toby Lennox:** Je n'y suis pour rien.

**M. Colin Mayes:** Je veux adresser ma question à M. Lennox.

Premièrement, je veux qu'il soit clair ici que notre gouvernement a démontré par certains des investissements que nous avons faits à Toronto et à Vancouver — je suis de Colombie-Britannique — que nous voulons du transport en commun moderne. La ligne Canada qui va de l'aéroport de Vancouver jusqu'au centre-ville de Vancouver est un projet de grande envergure dans lequel nous avons investi. De plus, si l'on tient compte de l'argent que le premier ministre a annoncé récemment, l'investissement pour la ville de Toronto s'élève à environ 3 milliards de dollars.

**M. Toby Lennox:** Oui.

**M. Colin Mayes:** Voici une de mes questions. Lorsque vous construisez un aéroport, pensez-vous que vous seriez un peu visionnaire et que vous diriez: « Très bien, l'aéroport est ici et voici comment nous allons transporter les gens au centre-ville de Toronto ou de n'importe quelle autre ville ». Est-ce que cela n'a pas...?

**M. Toby Lennox:** Absolument. En fait, lorsque nous avons construit l'aéroport, nous avons fait trois choses. L'une d'elles, c'est qu'il y a des parties de l'aéroport — et je serais enchanté que des membres du comité des transports viennent le voir — où nous avons construit un niveau de service complet que vous ne voyez jamais et qui est réservé au transport en commun. Pour le commun des mortels, c'est plutôt ennuyant, parce que ce sont des rangées et des rangées de routes et de trottoirs, mais ce que cela représente, c'est le potentiel. Par conséquent, maintenant que nous avons fini de construire, nous nous tournons vers le système de transport en commun pour remplir ces trottoirs.

L'autre chose que nous avons faite, c'est de construire maintenant la station pour le train du centre-ville. Elle est déjà là, tout comme les caissons qui accueilleront le train lorsqu'il viendra. J'ai bien peur de ne pas pouvoir faire grand-chose pour rapprocher l'aéroport du centre-ville, mais par ces efforts, nous essayons de relier les deux. Alors, absolument, c'est quelque chose que nous avons effectivement pris en considération.

**M. Colin Mayes:** Une des choses que notre gouvernement fait, c'est qu'il demande aux provinces de lui donner leur liste de priorités. Et je pense qu'il est important que vous communiquiez ce genre de choses à vos dirigeants provinciaux, que vous voulez que cette ligne soit en place. Alors, je pense qu'il s'agit d'un message important ici.

Quel est l'achalandage à l'aéroport de Toronto?

• (1730)

**M. Toby Lennox:** Nous avons un achalandage d'environ 32 millions de passagers par année, 85 000 par jour.

L'achalandage a diminué, comme on peut le prévoir à ce moment-ci. Notre trafic interne a diminué de manière assez considérable, d'environ 6 à 7 p. 100. Le trafic transfrontalier a beaucoup diminué.

Ce qui est des plus intéressants pour moi, c'est que le trafic international, surtout vers l'Asie, demeure très vigoureux. Il diminue, mais c'est une indication de la société changeante que nous avons. Toronto est maintenant tellement multiculturelle, tout comme le Canada, que la demande relative aux voyages vers l'Orient est forte.

**M. Colin Mayes:** C'est intéressant. J'ai vécu un certain temps au Japon et, évidemment, la station de Tokyo accueille 850 000 personnes par jour et pourtant, Narita, qui est l'aéroport international de cette ville, est situé très loin. Alors, il n'est pas nécessaire que la plaque tournante se trouve à l'aéroport, tant et aussi longtemps que la ligne d'apport est là. Je pense qu'il est important que ce soit planifié.

J'aimerais adresser une question à M. Fitzgerald avant de terminer. Je vis du côté ouest des Rocheuses et nous n'avons pas d'hiver de ce côté alors qu'il y en a un du côté est des Rocheuses. J'ai découvert cela depuis que je suis député ici. Avez-vous installé les commandes pour les systèmes ETCS en Russie, par exemple, ou dans des endroits où le climat est plus froid? Et est-ce que cela influe sur la fiabilité de ces systèmes?

**M. Kevin Fitzgerald:** Oui, c'est le cas. Nous avons installé les systèmes en Finlande pour le réseau de chemin de fer national de Finlande et le climat est assez froid dans ce pays. Alors, oui, nous l'avons fait.

**M. Colin Mayes:** Est-ce plus difficile en ce qui concerne...

**M. Kevin Fitzgerald:** Non. Le matériel est conçu dès le départ pour fonctionner et résister dans des climats inhospitaliers.

**M. Colin Mayes:** Très bien. Je vais laisser tout le monde rentrer à la maison.

**Le président:** Je vais permettre un autre tour de deux minutes si quelqu'un veut en profiter; alors, soyez brefs.

**L'hon. Maria Minna (Beaches—East York, Lib.):** Je serai brève.

M. Lennox, pendant que je vous écoutais plus tôt, j'ai compris votre argument que dans l'intervalle, pendant que nous planifions des trains à grande vitesse, de toute évidence, les compagnies aériennes et les autres industries du transport devront examiner à quoi cela ressemblera dans l'avenir. Quel échéancier devrait-on envisager? Je pense que probablement un des corridors les plus achalandés serait le corridor Windsor-Toronto-Ottawa-Montréal-Québec. C'est un corridor où l'on voyage beaucoup. Et je présume qu'une fois le train à grande vitesse construit, si quelqu'un pouvait se rendre à Ottawa à partir de Toronto par rail en deux heures — moi incluse, soit dit en passant — il le ferait par train. Je n'utiliserais pas l'avion, ce qui signifie que cela pourrait entraîner une forte réduction des voyages. C'est bien pour l'environnement et tout cela, mais je comprends ce que cela ferait à l'aviation dans cette région.

Quel serait l'effet de la diminution de l'achalandage non pas seulement sur les compagnies aériennes dans cette région, mais également sur l'aéroport lui-même? Et comment pouvons-nous synchroniser les deux pour nous assurer que, d'une façon quelconque, les compagnies aériennes et l'aéroport parviennent à cette situation à peu près en même temps? Ce n'est pas un équilibre facile à maintenir.

**M. Toby Lennox:** Non, ce n'est pas facile. Ce serait une erreur que de penser que nous arriverons tous en même temps à ce paradis.

Les projections de croissance dans le cas de l'aéroport Pearson nous amènent à 50 millions de passagers en 2030. Maintenant, 50 millions de passagers, cela représente la pleine capacité de nos pistes et de nos terminaux. Je pense que certains d'entre vous se rappellent à quoi ressemblait le Terminal 1. Ce serait un peu rocailleux aux environs de 60 millions de passagers, mais nous pourrions y arriver.

Nous avons les outils de planification nécessaires pour nous permettre de prévoir à quel moment mettre en oeuvre nos prochains stades de développement. Alors, en fait, si nous parlions d'environ 3,5 millions de passagers et que nous supposions une réduction de moitié, et que nous supposions un taux de croissance de 3 p. 100 par année, nous pourrions tenir compte de cela dans notre planification de la construction des installations.

La question, c'est combien de délai d'exécution nous allons accorder à un projet comme celui-là, et quelle est la justification

politique sous-jacente pour le faire? Si nous essayons de bricoler tout cela très tard dans la journée et, par conséquent, sacrifions l'intermodalité tant du point de vue financier que du point de vue système, nous allons échouer.

Ce que je veux dire, c'est commencez à le faire maintenant. Commencez à regarder ce que disent ces projections et dites que nous allons nous engager à cet égard. Je peux en tenir compte dans ma planification, tout comme Air Canada peut le faire.

• (1735)

**Le président:** Madame Chow, avez-vous des observations?

Monsieur Jean, vous avez une minute.

**M. Brian Jean:** Merci de votre présence aujourd'hui, monsieur Lennox.

J'ai été impressionné par vos témoignages, messieurs, et j'ai été particulièrement heureux d'entendre Mme Chow parler de son inquiétude au sujet du transport aérien vers les collectivités plus petites au Canada. Surtout en ce qui concerne le projet de loi C-310, le projet de loi d'initiative parlementaire, j'ai entendu entre 20 et 30 compagnies aériennes qui ont des vols internes, surtout nos transporteurs nationaux, qu'essentiellement, elles vont tout simplement cesser d'offrir des vols en hiver dans des petites collectivités comme Gander, à Terre-Neuve, par exemple, et dans d'autres endroits comme les Territoires du Nord-Ouest, le Yukon, le Nunavut, Fort Chipewyan, et ma circonscription, Smithers, C.-B., et North Bay, en Ontario. Des endroits comme ceux-là n'auront tout simplement plus de vols parce que les compagnies aériennes ne peuvent pas faire face aux coûts élevés que le projet de loi C-310 leur imposera.

Est-ce ce que vous disent vos membres également?

**M. Toby Lennox:** Laissez-moi dire d'abord que nous passons beaucoup de temps, et que nous en passons de plus en plus, à nous préoccuper du type de services que nous allons offrir à nos passagers, mais nous sommes actifs dans un univers hautement complexe et, disons-le franchement, difficile sur le plan opérationnel, surtout à certains moments durant l'hiver.

Je suis très inquiet du fait que le projet de loi C-310 impose un fardeau additionnel dont les effets sont probablement incertains, inconnus et, peut-être, négatifs. Je pense que vous avez raison, mais cela n'efface pas les préoccupations que vous avez au sujet de l'accès aux collectivités plus petites. Le nord du Canada dépend de l'aviation; alors, nous devons être très préoccupés par le maintien de la viabilité de cette activité.

**M. Brian Jean:** J'ai entendu dire précisément par nos grandes compagnies aériennes qu'elles n'offriront plus de service à Terre-Neuve. J'ai un grand nombre d'électeurs de Terre-Neuve et cela me préoccupe beaucoup. Est-ce que vos membres disent la même chose? Est-ce que ce genre de préoccupations...

**M. Toby Lennox:** Les compagnies aériennes doivent faire face à des hausses de coûts dans tous les domaines. Je ne voudrais pas parler à leur place pour ce qui est des réductions de service qu'elles feront ou ne feront pas. Les répercussions économiques ont tendance à entraîner une réduction ou une dégradation du service; alors, j'ai bien peur que je serais préoccupé par la possibilité que le projet de loi C-310 aille dans ce sens.

**Le président:** Merci. Je dois mettre fin à la séance.

Nous vous sommes reconnaissants d'avoir passé du temps avec nous aujourd'hui et nous sommes heureux de vos exposés.

Merci aux membres du comité.

À titre d'information, mardi, nous avons trois témoins potentiels. Nous sommes en train de confirmer le tout, mais nous allons commencer à l'heure habituelle.

---

Merci à tout le monde. Bonne fin de semaine. La séance est levée.









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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :  
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:  
<http://www.parl.gc.ca>**

---

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

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