



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 104

Le jeudi 29 février 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 29 février 2024

• (1105)

[Français]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la 104^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

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

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement de la Chambre des communes. Les députés peuvent y participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Même si la salle est équipée d'un système audio perfectionné, des chocs acoustiques sont toujours possibles. Ces sons peuvent être extrêmement dommageables pour nos interprètes et leur causer de graves blessures. Le plus souvent, ils se produisent lorsqu'une oreillette est placée trop près d'un microphone. Nous demandons donc à tous les participants de faire preuve d'une grande prudence lorsqu'ils manipulent les oreillettes, surtout lorsque leur micro ou celui de leur voisin est allumé. Afin de prévenir les incidents et de protéger la santé auditive des interprètes, j'invite les participants à s'assurer de parler dans le microphone sur lequel est branché leur casque d'écoute, à éviter de manipuler les oreillettes et à les déposer sur la table, loin du micro, quand ils ne les utilisent pas.

Chers collègues, avant de commencer et de vous présenter nos témoins d'aujourd'hui, j'aimerais prendre un instant pour vous rappeler le budget, qui a été adopté provisoirement lors de notre réunion précédente. Vous en avez tous reçu une copie, que j'aimerais que vous examiniez.

J'aimerais demander le consentement unanime pour adopter le budget révisé.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Vous voulez dire les modifications au budget?

Le président: Les modifications au budget, en effet.

Des députés: D'accord.

Le président: Puisqu'il n'y a pas d'objection, le budget est adopté.

Oui, monsieur Bachrach?

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le président, j'aimerais simplement remercier la greffière, qui a apporté rapidement les changements. C'est très apprécié.

Le président: Je suis d'accord.

Merci, monsieur Bachrach.

Un député: Nous avons hâte au barbecue dans votre cour arrière.

Le président: Chers collègues, pour la première heure de notre réunion, nous accueillons par vidéoconférence le professeur Pierre-Olivier Pineau, de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal.

Nous accueillons aussi M. Robert Eaton, directeur principal, Relations gouvernementales, chez Amtrak.

Bienvenue à tous, et merci d'être ici, monsieur.

[Français]

De la Ville de Drummondville, nous recevons la mairesse, Mme Stéphanie Lacoste, ainsi que M. Thomas Roux, directeur du cabinet de la mairie.

Je vous souhaite la bienvenue à tous les deux.

Monsieur Pineau, vous disposez maintenant de cinq minutes, pour faire votre allocution d'ouverture.

M. Pierre-Olivier Pineau (professeur, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie le Comité de son invitation. Je suis honoré de témoigner devant lui aujourd'hui.

Je suis un fervent partisan du train et je suis un expert en politique énergétique. Je ne suis donc pas un spécialiste du train. Cela dit, je m'intéresse à la consommation d'énergie et aux politiques énergétiques canadiennes. Malheureusement, je constate que la consommation de produits pétroliers dans le secteur du transport est énorme et qu'elle ne décline pas au fil des ans, notamment parce que les Canadiens n'ont pas assez de solutions de rechange à l'utilisation de la voiture.

Le train est essentiel. Le Canada s'est bâti grâce au chemin de fer. Nous avons l'impression que cela fait partie de notre passé glorieux, dont nous sommes fiers, mais, en fait, le train doit être la fondation du transport pour l'avenir du Canada. En effet, c'est grâce au train que nous pourrions habiter le Canada et toutes les régions canadiennes de manière écologique, en réduisant notre consommation d'énergie, et de manière économique, parce que le train coûte moins cher.

Personnellement, je ne possède pas d'automobile, mais supposons que je sois venu témoigner à Ottawa en voiture. J'aurais pu me faire rembourser le kilométrage, selon les taux des allocations pour frais d'automobile, établis à 70 ¢ par kilomètre. Comme 200 kilomètres séparent Montréal et Ottawa, l'aller-retour aurait coûté 280 \$ à mon employeur. Le voyage aller-retour en train n'aurait coûté que 120 \$. Cela illustre à quel point l'automobile coûte cher par rapport au train. Évidemment, le train paie pour ses voies, mais, quand on utilise une automobile, les 280 \$ que j'ai mentionnés ne comprennent pas les coûts de l'entretien de la route. La construction de la route a été payée avec des budgets autres que les montants que les individus doivent déboursier quand ils prennent leur automobile.

Évidemment, si je m'étais déplacé en avion, cela aurait coûté encore plus cher. Il faut aussi penser à l'environnement: les émissions de gaz à effet de serre sont beaucoup plus élevées lorsqu'on se déplace en avion ou en automobile, et elles sont moindres quand on utilise le train. Le Canada a établi des priorités relativement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le train permet une convergence entre la réduction des coûts, la réduction des gaz à effet de serre et une augmentation de la productivité des gens. Il va sans dire que si j'étais venu à Ottawa en voiture, j'aurais dû conduire. J'aurais donc perdu quatre heures de ma vie, soit deux heures à l'aller et deux heures au retour. En me déplaçant en train, j'aurais pu travailler, dormir ou m'adonner à un loisir. Évidemment, c'est la même chose si on va à Toronto en utilisant ce corridor ferroviaire à grande fréquence ou entre Calgary et Edmonton. Au lieu de perdre son temps dans une voiture et de ne pas être productifs, les Canadiens pourront être productifs ou profiter de loisirs ou de repos dans le train. C'est un facteur essentiel à la qualité de vie, en plus de nous faire économiser de l'argent tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Le dernier élément que je veux mentionner, c'est que le train s'électrifie beaucoup plus facilement que l'aviation ou les automobiles. À moyen terme, quand on va pouvoir électrifier les modes de transport, il sera infiniment plus facile d'électrifier les trains que les voitures et les avions. Cela va faire gagner à la société canadienne non seulement de l'argent, mais de la facilité, du bien-être en un meilleur environnement. Je suis heureux à l'idée d'avoir un train à grande fréquence, mais je suis consterné que nous ayons cette discussion en 2024. Nous devrions avoir un train à grande fréquence depuis de nombreuses années, mais il n'est évidemment jamais trop tard pour bien faire. J'espère que le train à grande fréquence va rapidement voir le jour, et j'accorde tout mon soutien à ce projet.

• (1110)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Pineau.

Avant de donner aux autres témoins la chance de prononcer leur allocution d'ouverture, je dois demander le consentement unanime du Comité.

[Traduction]

La question a été mise aux voix. Pouvons-nous poursuivre?

Des députés: D'accord.

Le président: J'ai le consentement unanime. Merci beaucoup, chers collègues.

[Français]

Madame la mairesse, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Stéphanie Lacoste (maïresse, Ville de Drummondville): Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de me permettre de vous adresser la parole aujourd'hui.

Ma présence permet à Drummondville d'avoir voix au chapitre dans le dossier du train à grande fréquence, ou TGF, qui doit être déployé au Québec et au Canada.

Tout d'abord, je me permets de dire quelques mots sur Drummondville. Quatorzième ville en importance au Québec, Drummondville est la ville centre de la région du Centre-du-Québec, située à égale distance entre Montréal et Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent. Depuis une dizaine d'années, elle enregistre des augmentations annuelles substantielles du nombre de ses citoyennes et de ses citoyens et connaît un développement constant. Citée en exemple pour sa vitalité et son rôle de moteur économique, la collectivité drummondvilloise poursuit sur sa lancée.

Parmi les nombreux atouts qui lui permettent ce rayonnement, Drummondville jouit de sa position géographique stratégique au carrefour d'axes routiers majeurs et en plein cœur du Québec densément peuplé. En fait, notre ville se trouve à 90 minutes de route de 75 % de la population du Québec. Les échanges entre notre ville et les grands centres urbains s'intensifient, les problèmes de mobilité sont inéluctables. Dans la perspective du projet qui nous occupe aujourd'hui, Drummondville doit se positionner. Selon nous, elle constitue l'emplacement tout désigné pour jouer le rôle d'une plaque tournante dans le déploiement de solutions de transport interurbain dignes du XXI^e siècle. En fait, notre ville, voire tout notre milieu, appuie le projet de TGF, d'abord porté par VIA Rail, et ce, depuis bien longtemps. Néanmoins — c'est extrêmement important de le rappeler —, l'appui de la Ville à ce projet a toujours été et demeure conditionnel au maintien, à l'amélioration et à la bonification des services sur la rive sud du Saint-Laurent dans un contexte où les installations de Drummondville seraient appelées à servir de carrefour important, de plaque tournante entre Montréal et Québec, au même titre que Kingston l'est entre Toronto et Montréal.

Un de vos témoins, M. Pierre Barrieau, a souligné l'importance de ne pas négliger les passagers de la rive sud. La pertinence de la plaque tournante s'inscrit donc dans une logique concrète et vérifiée. La population de Drummondville, mais aussi une immense partie du sud du Saint-Laurent serait alors reliée à l'Ontario et à Toronto par raccourcement au TGF à Montréal. La mise en service du TGF ne saurait se faire au détriment des territoires actuellement desservis. Un service de qualité contribuera au changement de culture nécessaire et aux transferts modaux requis pour assurer le succès de la mise en place du TGF et de l'amélioration des services sur la rive sud qui l'accompagne. Rapidement convaincus de la pertinence de ce projet, les Villes de Drummondville et de Trois-Rivières ont convenu de l'appuyer d'une même voix. Au lieu d'opposer la rive nord et la rive sud, nous avons choisi de privilégier la collaboration entre la Rive-Nord et la Rive-Sud. VIA Rail a aussi rapidement adhéré à cette idée qu'un éventuel tracé sur la rive nord, où des rails réservés pourraient être utilisés, ne pourrait se faire au détriment des régions actuellement desservies sur la rive sud, dont Drummondville, où, chaque jour, des dizaines de personnes utilisent le train vers Québec ou vers Montréal.

En août 2016, le PDG de VIA Rail confirmait que le développement du TGF entraînerait un repositionnement de la stratégie de transport de passagers sur la rive sud du Saint-Laurent par la création d'un carrefour à Drummondville pour le transport interurbain. À la même époque, VIA Rail annonçait que, entre Montréal et Québec, les fréquences quotidiennes seraient graduellement portées à huit trains dans chacune des directions sur une période de deux à trois ans. À ce jour, cet engagement ne s'est pas réalisé.

En plus de la problématique de la fréquence, nous faisons face à des difficultés liées aux plages horaires et à la fiabilité. D'ailleurs, les résultats actuels sont peu concluants. Les voies ferrées étant la propriété du CN, la priorité est accordée aux trains de marchandises, ce qui cause de longues attentes sur les voies d'évitement qui finissent par décourager les utilisateurs. Tous ces problèmes limitent la croissance du nombre de passagers.

En conclusion, nous tenons à vous réaffirmer que vous pouvez compter sur l'entière bonne volonté et toute la collaboration de la Ville de Drummondville dans ce dossier prioritaire pour les élus drummondvillois, l'administration municipale et, surtout, toute la population de notre région.

Je demeure évidemment disposée à répondre à vos questions.

• (1115)

Le président: Merci beaucoup, madame la mairesse.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Eaton.

Monsieur Eaton, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire.

M. Robert Eaton (directeur principal, Relations gouvernementales, Amtrak): Merci, monsieur le président et membres du Comité. Je suis ravi d'être ici.

Amtrak a été créé par le Congrès américain en 1970. L'entreprise est exploitée et gérée comme une société privée, le gouvernement fédéral détenant une participation majoritaire. En vertu de la loi, notre mission est de « fournir [...] une mobilité ferroviaire interurbaine efficace et efficiente, qui consiste en [...] un service de haute qualité pouvant concurrencer les autres options de transport interurbain ».

Au cours de l'exercice 2023, nous avons desservi plus de 40 itinéraires, exploité près de 300 trains par jour, et le personnel d'Amtrak a livré 29 millions de passagers dans 524 gares aux États-Unis et au Canada. Nous prévoyons que notre achalandage pour l'exercice 2024 égalera ou dépassera nos niveaux pré-pandémiques de 32,5 millions de passagers, et d'ici 2040, nous espérons desservir 66 millions de clients par année. Ce sont 66 millions de voyages qui ne causeront pas de tort aux routes et aux compagnies aériennes déjà congestionnées. Cela signifie que le temps de déplacement de ces passagers sera utilisable et productif.

Notre service interurbain prend trois formes.

La voie de desserte du corridor Nord-Est offre un service rapide et fréquent à des vitesses allant jusqu'à 150 milles à l'heure sur une voie appartenant principalement à Amtrak. Nous la partageons avec les trains de banlieue et de marchandises entre Boston et Washington D.C. Même si les recettes des billets dépassent largement les coûts d'exploitation, le gouvernement fédéral et les gouvernements

des États financent la plupart des projets d'immobilisation le long de ce corridor.

La ligne longue distance offre un service quotidien et, dans deux cas, trois fois par semaine le long de routes d'au moins 750 milles. Le fonctionnement dépend des crédits fédéraux annuels.

Le troisième type de service est la ligne de service financée par l'État, qui offre des services le long de corridors plus courts à l'extérieur du corridor Nord-Est, conformément à des contrats avec les États concernés. Les États s'associent à Amtrak pour financer leurs services et déterminer la fréquence quotidienne et d'autres attributions opérationnelles.

Les trains soutenus par l'État et les trains de longue distance circulent habituellement sur des voies appartenant à d'autres compagnies de chemin de fer. Nous les appelons les chemins de fer hôtes. La loi fédérale garantit l'accès d'Amtrak à l'infrastructure des chemins de fer hôtes aux fins d'indemnisation, en fonction d'un coût supplémentaire, et exige que les trains d'Amtrak reçoivent la préférence en matière de répartition par rapport aux trains de marchandises.

Nous croyons qu'un service important et étendu soutenu par l'État aux États-Unis et au Canada est essentiel à notre croissance à long terme. Certains de nos services soutenus par l'État présentent des caractéristiques semblables au service à grande fréquence prévu au Canada. Plusieurs font au moins 10 allers-retours par jour. Quelques-uns empruntent des voies ferrées utilisées presque exclusivement par les trains de passagers. Sur plusieurs itinéraires, les trains circulent à des vitesses de 110 milles à l'heure.

Nos routes financées par l'État, comme la Amtrak Cascades entre Eugene, en Oregon, et Vancouver, en Colombie-Britannique; le service de Chicago à St. Louis Lincoln dans le Midwest; et le service de Virginie dans le Sud-Est continuent à faire des investissements au fil du temps, ce qui a permis d'améliorer la fréquence, la fiabilité et la qualité du service au fil des ans.

Prenons l'exemple du service financé par l'État en Virginie, qui a commencé en 2009 avec un financement pour un seul voyage aller-retour quotidien. Aujourd'hui, la Virginie appuie huit voyages aller-retour quotidiens entre Washington et divers points d'extrémité dans l'État. Plus la fréquence augmentait, plus l'achalandage augmentait. Il y a 10 ans, le service de Virginie transportait moins de 900 000 passagers par année, alors que l'an dernier, le même service transportait 1 300 000 voyageurs, soit une augmentation remarquable de 48 % à la suite de cet investissement. Cette croissance de l'achalandage a aidé à obtenir du soutien pour « Transforming Rail in Virginia », une initiative dirigée par l'État qui prévoit cinq allers-retours supplémentaires par jour d'ici 2030, ainsi qu'une fiabilité accrue, une plus grande commodité et une expérience client améliorée.

Bien entendu, le corridor Nord-Est illustre encore plus la valeur du service à grande fréquence. Ensemble, les trains à grande vitesse Acela d'Amtrak et ses trains régionaux conventionnels du Nord-Est offrent un service horaire ou plus fréquent pendant les périodes de pointe. Les deux itinéraires sont rentables sur le plan opérationnel, et leur achalandage combiné l'an dernier a dépassé 12 millions de passagers, soit plus de 40 % du nombre total de passagers d'Amtrak dans l'ensemble du réseau.

Nous accordons une grande valeur au partenariat avec le Canada. Nous avons hâte de continuer à travailler en étroite collaboration avec le gouvernement canadien et d'autres intervenants, en particulier avec notre partenaire, VIA Rail, sur des questions comme l'élargissement du précontrôle, qui améliorera le service transfrontalier. Nous serions ravis qu'il y ait encore plus de services ferroviaires voyageurs interurbains entre nos deux pays, comme le service de liaison proposé entre Detroit et Windsor.

Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant le Comité. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Eaton.

Rapidement, à l'intention de nos témoins du premier groupe et des témoins du deuxième groupe qui sont déjà arrivés, vous voyez des lumières qui clignent. Cela signifie qu'un appel au vote est en cours à la Chambre des communes. Selon le Règlement, je dois suspendre la réunion afin de permettre aux députés d'aller voter. Je crois que nous devrions tous être de retour entre 11 h 50 et midi. Nous vous remercions de votre patience pendant ce temps.

La séance est suspendue jusqu'à la fin du vote.

• (1120)

(Pause)

• (1155)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Nous allons commencer notre série de questions avec M. Strahl. Vous avez six minutes.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps de parole avec M. Lewis.

J'aimerais utiliser le début de mon temps de parole pour proposer une motion que j'ai déposée plus tôt cette semaine au sujet de Lynx Airlines. J'aimerais la lire pour qu'elle figure au compte-rendu, puis nous pourrions continuer. Voici la motion:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, considérant que Lynx Air a demandé la protection de la cour contre ses créanciers, affirmant que « les pressions financières croissantes liées à l'inflation, aux coûts du carburant, aux taux de change, au coût du capital, aux coûts réglementaires et aux tensions résultant de la concurrence sur le marché canadien se sont finalement avérées des obstacles trop lourds pour que notre organisation puisse les surmonter », le Comité invite le ministre des Transports, le commissaire de la concurrence, le Conseil national des lignes aériennes du Canada et d'autres témoins qu'il juge pertinents, à discuter de l'état de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada et que le Comité fasse rapport de ses constatations à la Chambre.

Merci, monsieur le président. La motion a évidemment été proposée.

Je vais maintenant laisser mon collègue poser d'autres questions.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Monsieur Lewis, la parole est à vous.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à mon collègue de partager son temps de parole avec moi.

Ce qui est bien, avec les votes, c'est que lorsque nous attendons de voter, nous avons l'occasion de parler à certains des témoins en privé. Je tiens à remercier la mairesse de cette conversation.

Pour le reste du Comité, cette conversation portait sur un article... à Chatham—Kent—Leamington, juste à côté de ma circonscription. Cela concernait la ROMA, la Rural Ontario Municipalities

Association. Je crois comprendre qu'il y avait et qu'il y a toujours une préoccupation majeure en ce qui concerne le drainage de près d'un million d'acres entre Toronto et Windsor. Il y a une lutte parce que les compagnies de chemin de fer ne paient pas leur juste part et que ce sont donc les contribuables qui devront payer la note.

Je vais passer au prochain article de presse que j'ai. Il a été publié le mardi 27 juillet 2021, lorsque le ministre de l'époque, M. Alghabra, était venu dans la région de Windsor. Selon le titre, le ministre fédéral des Transports affirme que le corridor entre Windsor et Toronto sera la deuxième phase du projet de train à grande fréquence, ce qui est en soi excitant.

Monsieur Eaton, j'ai écouté attentivement votre témoignage, et j'ai aimé le fait qu'à la toute fin, vous avez parlé du lien entre Detroit et Windsor. À votre avis, puisqu'il s'agit de la phase deux, aujourd'hui, pour Amtrak, Detroit à Windsor — et vous avez parlé de trains à grande fréquence allant jusqu'à 110 milles à l'heure aux États-Unis, si j'ai bien compris —, quelles seront les répercussions pour les gens que vous envisagez transporter jusqu'à Windsor si le corridor entre Windsor et Toronto n'est pas construit? Ce qui m'inquiète, c'est qu'une fois à Windsor, la vitesse n'est plus là.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Robert Eaton: Tout d'abord, nous travaillons très étroitement et très fort pour établir ce service entre Windsor et Detroit, même sans le corridor à grande fréquence. Je pense que la connectivité sera utile. Cependant, évidemment, comme je l'ai dit dans mon témoignage, à mesure que nous continuerons d'investir dans les services ainsi que dans l'augmentation de la fréquence et de la vitesse, cela permettra en fait à un plus grand nombre de passagers de se déplacer entre ces deux villes.

C'est un point de départ, puis on fait fond sur ce point de départ.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur.

Je reviens à la déclaration préliminaire de la mairesse. Elle a parlé de l'emplacement géographique stratégique de Drummondville. Sur le plan géographique, le comté d'Essex se trouve en grande partie à Windsor.

Comme il est question de la deuxième phase, à quel moment pensez-vous qu'Amtrak — toute l'infrastructure, toutes les ressources — arrivera à Windsor, afin que nous ayons une idée de la façon de nous préparer à relier cela au reste du système?

• (1200)

M. Robert Eaton: Nous n'aimons pas parler d'« échéanciers », parce que nous savons ce qui se passe dans le domaine des transports, mais je peux certainement vous donner une meilleure idée. Notre équipe de développement de réseaux se penche là-dessus. Nous avons des plans préliminaires. Nous discutons avec le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis et l'Agence des services frontaliers du Canada de la conception de l'installation de prédédouanement à Windsor. Je crois comprendre qu'il y a une motion du côté canadien pour le financement de ce projet également, par l'entremise de Transports Canada. Les deux compagnies de chemin de fer — VIA Rail et Amtrak —, l'ASFC et le SDPF des États-Unis, ainsi que l'administration locale travaillent ensemble sur cette question avec toute la diligence voulue. Je n'ai pas d'échéancier précis, mais nous pouvons vous tenir au courant de la situation.

M. Chris Lewis: Je vous en suis reconnaissant. Ce serait formidable.

Vous avez donné l'impression de faire partie du gouvernement lorsque vous avez dit que vous n'aimez pas parler d'échéanciers. C'est respectable, et j'apprécie votre honnêteté.

À ce jour, ce projet a connu des dépassements de coûts assez importants. Quelle est la situation aux États-Unis? Comment se sont déroulées la budgétisation et les prévisions en ce qui concerne le succès obtenu aux États-Unis? Je sais que vous avez mentionné quelques administrations qui connaissent beaucoup de succès. Combien y a-t-il eu de dépassements de coûts?

M. Robert Eaton: Je n'ai pas de renseignements précis au sujet des dépassements de coûts, j'en suis désolé.

Je sais que les départements responsables du développement des réseaux et ceux qui relèvent des États collaborent de près avec le département fédéral des Transports pour la planification, les prévisions et l'établissement des budgets annuels à l'échelon des États. Il s'agit d'un processus annuel, et les investissements progressent au fil du temps.

M. Chris Lewis: Je vous remercie. Je suis heureux d'avoir eu ce temps de parole, monsieur le président.

Le président: Merci à vous, monsieur Lewis.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Je propose l'ajournement du débat sur la motion de mon collègue d'en face, M. Strahl.

M. Taylor Bachrach: J'invoque le Règlement. J'ai entendu M. Strahl dire que la motion avait été proposée. Je pense qu'il souhaitait plutôt en donner avis. Peut-être pourrait-on éclaircir ce point.

M. Mark Strahl: J'ai donné un avis écrit mardi. Je souhaitais proposer la motion pendant la séance publique, mais je n'ai pas d'objection à ce que nous passions à...

Nous aurions probablement dû ajourner le débat avant les questions de M. Lewis, mais j'imagine qu'il ne s'agit pas d'une motion dilatoire.

Le président: D'un point de vue procédural, je tiens à ce que nous mettions aux voix l'ajournement du débat à ce sujet pour que ce soit consigné au compte rendu.

Tout le monde est en faveur de l'ajournement de ce débat?

Des députés: D'accord.

Le président: C'est donc approuvé.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence ce matin.

Monsieur Pineau, pouvez-vous nous dire comment le train à grande fréquence pourrait aider le gouvernement à atteindre ses objectifs environnementaux?

Le président: Je crois que M. Pineau n'est plus en ligne. Il avait malheureusement autre chose à faire.

M. Angelo Iacono: D'accord.

Vais-je perdre ces quelques secondes pendant lesquelles j'ai parlé, monsieur le président?

J'aimerais pouvoir repartir à zéro.

Le président: Je vais ajouter les 20 secondes que vous avez perdues.

Monsieur Iacono, vous avez de nouveau la parole pour six minutes.

M. Angelo Iacono: Vous êtes très gentil, monsieur le président.

Je vais donc poser ma prochaine question.

[Traduction]

Pourriez-vous nous parler de la sécurité du service ferroviaire de passagers au Canada? Le train à grande fréquence aurait-il pour effet d'accroître la sécurité des passagers, monsieur Eaton?

M. Robert Eaton: Je ne suis pas expert en sécurité. Je vous recommanderais donc d'en parler avec VIA Rail et avec les chemins de fer hôtes.

Cela dit, je sais qu'aux États-Unis et au Canada, la sécurité est une priorité: on a à cœur d'assurer le fonctionnement sécuritaire des services ferroviaires et la sécurité du public.

M. Angelo Iacono: Merci.

Pourrait-on dire que les résultats du corridor du Nord-Est montrent que même en Amérique du Nord, le train à grande vitesse peut réussir, prospérer et être le mode de transport collectif qui occupe la plus grande part de marché? On parle ici d'un moyen de transport qui fonctionne à l'électricité, qui peut avoir d'importantes retombées positives sur les plans environnemental et socioéconomique et transporter beaucoup de passagers de manière efficace.

Selon vous, serait-il approprié d'avoir, au Canada, le genre de solution qu'on envisage d'établir entre Québec et Windsor, dans le corridor?

• (1205)

M. Robert Eaton: Comme le montrent les résultats, l'exploitation du corridor du Nord-Est est fructueuse. Les revenus provenant de la vente de billets couvrent nos coûts de fonctionnement. L'infrastructure exige toutefois d'énormes dépenses en capital, non seulement au moment de sa mise en œuvre, mais aussi pour l'entretien annuel.

Comme je l'ai dit en introduction, le gouvernement des États-Unis soutient cette infrastructure pour que la population puisse en profiter. Il existe déjà un modèle aux États-Unis; le Canada pourrait en tirer des leçons et faire quelque chose de semblable ici. Ce genre de projet nécessite toutefois le soutien du gouvernement fédéral.

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame Lacoste, pourriez-vous expliquer au Comité comment le train à grande fréquence sera un vecteur de prospérité économique pour le Canada?

[Français]

Mme Stéphanie Lacoste: Ce sera entre autres en desservant bien la rive nord, mais aussi la rive sud. Comme je l'ai mentionné dans mon allocution d'ouverture, étant donné que la rive sud est très densément peuplée, on pense que, si on fait un carrefour à Drummondville et qu'on s'assure que le train est plus fiable, les passagers vont choisir de plus en plus ce moyen de transport. Cela aura assurément des retombées dans l'ensemble du Canada.

Si on fait en sorte que cela devienne une solution de rechange viable, les gens seront au rendez-vous et privilégieront ce moyen de transport entre les villes.

M. Angelo Iacono: Pour poursuivre dans la même veine, que dites-vous de l'aspect touristique? Quelles seront les répercussions sur le tourisme?

Mme Stéphanie Lacoste: Les gens des grands centres sont de plus en plus nombreux à vouloir s'établir en région. Ceux qui viendront s'établir à Drummondville, qui est présentement desservie par le train, pourront assister à des spectacles à Montréal ou à Québec et revenir à Drummondville. Le problème, pour l'instant, c'est l'offre et les horaires, en raison desquels cela ne peut pas se faire dans la même journée.

Or, si cela se fait, les gens vont venir s'installer en région, ce qui va nous permettre de mieux nous développer sur le plan économique, et les gens pourront garder des liens avec leur famille et leurs amis dans les grands centres. Je pense que, de cette façon, nous pourrions mieux développer nos régions.

Il y a toute la chaîne d'approvisionnement des batteries qui vient s'installer au Centre-du-Québec. Par conséquent, cela va devenir nécessaire non seulement pour le tourisme, mais aussi pour la main-d'œuvre afin de développer les solutions de rechange sur le plan de l'énergie et d'atteindre les objectifs en cette matière.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

Monsieur Eaton, en ce qui concerne l'avenir des transports et de l'infrastructure des transports, vers quels éléments les divers ordres de gouvernement devraient-ils diriger leurs investissements pour favoriser des déplacements efficaces et sécuritaires?

M. Robert Eaton: À l'époque où j'étais maire, j'ai fait construire une gare de train dans ma collectivité, au cœur de l'État de Washington. Je suis d'avis que les administrations municipales, les États et le gouvernement fédéral devraient faire partie intégrante des efforts dans ce domaine. Il est crucial de pouvoir assurer le transport efficace des gens et des marchandises. Comme je l'ai dit en introduction, on parle d'un temps de déplacement productif. C'est important, et ce, peu importe votre définition de la productivité, qu'il s'agisse de dormir avec vos petits-enfants ou de faire en sorte que les gens d'affaires puissent faire des allers-retours qui contribueront à leur productivité. Je crois que, dans une perspective sociale, nous devrions tous y accorder de l'importance.

M. Angelo Iacono: Très bien.

[Français]

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

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

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

Je remercie tous nos témoins de leur présence.

Je vais m'adresser en premier lieu à M. Eaton, d'Amtrak.

Vous pourrez peut-être me confirmer ceci. J'ai entendu dire que les trains d'Amtrak, soit les trains de passagers, avaient la priorité sur les trains de marchandises aux États-Unis. Est-ce le cas sur l'ensemble des rails ou seulement sur les rails exploités par Amtrak? Est-ce aussi le cas sur les rails qui n'appartiennent pas à Amtrak? Est-ce que vos trains circulent sur des rails qui n'appartiennent pas à Amtrak?

La portée de cette question est large, mais je cherche à comprendre comment cela fonctionne, parce que, ici, ce sont les trains de marchandises qui ont la priorité.

• (1210)

[Traduction]

M. Robert Eaton: Pour ce qui est de la priorité, les trains d'Amtrak ont priorité sur tous leurs trajets. Il en est ainsi depuis la création de l'entreprise en 1970. J'en ai parlé en introduction.

En ce qui concerne les autres sociétés ferroviaires et les autres services ferroviaires de passagers, les trains de banlieue font l'objet d'exigences et d'obligations différentes de celles des trains, et ils profitent aussi de privilèges différents. La priorité revient toutefois à Amtrak.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est donc seulement Amtrak qui a la priorité sur les trains de marchandises. Il s'agit seulement de vos trains à vous, mais pas nécessairement des autres.

Cela a-t-il un effet important sur l'efficacité de vos activités?

[Traduction]

M. Robert Eaton: Bien que nos trains aient priorité en principe, il arrive que cette priorité ne soit pas respectée. Une bonne répartition permet d'améliorer notre efficacité et la fiabilité des services passagers.

Cela répond-il à votre question?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Oui, je vous remercie.

Madame Lacoste, je vous remercie beaucoup d'être parmi nous, aujourd'hui.

À l'intention de tout le monde autour de la table, j'aimerais faire un commentaire. Des gens sont venus témoigner au Comité pour mentionner qu'ils aimeraient qu'il y ait un arrêt dans leur ville ou pour en justifier l'importance. Le cas de Drummondville est un peu différent. Drummondville se situe sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, donc du côté où il existe déjà une ligne et où le prochain train ne viendra pas. Présentement, on prévoit que les opérations et les créneaux horaires vont être gérés par le nouveau service sur la rive nord. Cela veut dire qu'un consortium privé va gérer les créneaux horaires sur la rive nord, mais aussi les créneaux horaires sur la rive sud.

Croyez-vous que le fait que ces créneaux seront gérés par le nouveau consortium sera bénéfique pour la rive sud?

Mme Stéphanie Lacoste: Si cela permet aux trains de passagers d'avoir priorité sur les trains de marchandises, nous sommes assurément ouverts à cette idée. En effet, la fiabilité du service est l'un des problèmes majeurs, en ce moment. Les trains de marchandises et les rails appartenant au Canadien National, ils ont priorité, ce qui fait que les trains de passagers doivent souvent attendre. Cela amène des bris de service ou des retards importants, ce qui fait que les gens font moins confiance au système de transport et décident de prendre la voiture.

À l'époque, on nous avait vraiment promis de faire de Drummondville une plaque tournante en matière transport ferroviaire pour assurer la fiabilité et l'amplitude des horaires de trains, ce qui aurait permis d'avoir un service efficace, autant sur la rive sud que sur la rive nord, et de continuer de bien desservir les villes qui le sont déjà.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, madame Lacoste.

Je céderai le reste de mon temps de parole à mon collègue Martin Champoux, député de Drummond.

Le président: Monsieur Champoux, il reste deux minutes.

M. Martin Champoux (Drummond, BQ): Merci, monsieur le président.

Madame Lacoste, je vais continuer avec vous, parce que vous avez justement parlé du fameux carrefour ferroviaire dont on parle beaucoup, qui est un endroit d'où pourraient éventuellement partir les trains vers les destinations de Québec et de Montréal, entre autres, ce qui serait un atout indéniable pour le développement socioéconomique de la région. J'aimerais entendre un peu plus vos commentaires là-dessus.

Vous en avez parlé dans votre allocution d'ouverture. Or, à quel point ce carrefour ferroviaire est-il important, et même essentiel, dans le développement économique de la région de Drummondville? Où en sont les démarches de la Ville dans ce dossier? Vous avez avancé cette idée sur la base de certains engagements qui ont été pris par le passé.

Mme Stéphanie Lacoste: Exactement.

On nous avait dit que les projets sur la rive nord et la rive sud allaient assurément être mis sur pied ensemble. La Ville de Drummondville a acquis les terrains nécessaires pour la création du carrefour ferroviaire autour de la gare actuelle. Nous avons également mis sur pied tout un projet immobilier autour de la gare pour en faire un point central.

Cela étant dit, la Ville est prête à accueillir ce carrefour ferroviaire qui nous avait été promis. On nous avait aussi dit, entre autres, qu'on allait augmenter le nombre de départs de trains. Nous en avons cinq, et on parlait d'augmenter ce nombre à huit.

En quoi est-ce important?

Je vous l'ai déjà dit, Drummondville est un milieu économique dynamique. Nous avons besoin de beaucoup de main-d'œuvre, entre autres. Nous cherchons à augmenter tout le secteur du secteur tertiaire moteur dans notre région. Nous allons accueillir également la filière batterie. Ce sont toutes de belles occasions, mais elles représentent également des défis. Le train va nous permettre d'aller chercher de la main-d'œuvre qualifiée dans les grands centres; ces employés pourront donc venir s'installer en région, où la qualité de vie est intéressante pour leur famille.

• (1215)

M. Martin Champoux: En effet, c'est particulièrement le cas à Drummondville, parce qu'on sait que c'est l'endroit où il fait bon vivre.

Merci beaucoup, madame la mairesse.

Le président: Merci beaucoup, madame la mairesse et monsieur Champoux.

Le dernier intervenant de cette première heure est M. Bachrach.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins de participer à notre étude.

Ma première question s'adresse à M. Eaton; il s'agit d'une comparaison entre les services ferroviaires voyageurs du Canada et des États-Unis. L'une des principales différences semble être liée à la loi fédérale dont vous avez parlé, qui donne priorité aux trains de passagers d'Amtrak quand une voie ferrée est aussi utilisée par des trains de marchandises. Pourriez-vous nous dire quelle serait la situation aux États-Unis si Amtrak ne bénéficiait pas de cette loi fédérale?

M. Robert Eaton: Je crois que si nous n'avions pas priorité, les services seraient peut-être de moindre qualité. Je tiens toutefois à ajouter que nous avons des relations très solides avec les chemins de fer hôtes.

Bien que la priorité nous ait été accordée par voie législative à la formation de l'entreprise en 1970, nous nous efforçons de collaborer avec les chemins de fer hôtes et de communiquer ouvertement avec eux afin de régler les enjeux de priorité et de respect des horaires. Nous travaillons de concert pour repérer des investissements qui pourraient être bénéfiques tant pour le transport de marchandises que pour les passagers.

Il faut maintenir une bonne communication entre le secteur du transport de passagers et celui du transport de marchandises. Cela m'apparaît crucial, quelle que soit la fondation sur laquelle se bâtit leur relation.

M. Taylor Bachrach: Quand des gens de VIA Rail ont comparu devant le Comité, l'équipe de direction avait des statistiques sur le respect des horaires. Sur les voies ferrées qui lui appartiennent, VIA Rail peut respecter plus de 90 % des horaires prévus. Sur les voies qu'elle partage avec le transport de marchandises, le respect des horaires est d'environ 60 %, donc considérablement moins élevé. Comme madame la mairesse l'a souligné, cette situation nuit considérablement à la fiabilité des services ferroviaires voyageurs. Quels sont les résultats d'Amtrak en matière de respect des horaires, tant sur les voies qui lui appartiennent que sur celles des chemins de fer hôtes?

M. Robert Eaton: Je crois que nous avons des statistiques semblables sur les voies qui nous appartiennent et sur celles des chemins de fer hôtes. Dans le corridor du Nord-Est, le respect des horaires est très élevé. En décembre dernier, 81 % des horaires ont été respectés sur les voies qui nous appartiennent dans ce corridor. Ce pourcentage est moins élevé quand il s'agit de longues distances et de services soutenus par les États. Il varie selon le chemin de fer hôte, la région et le type de service, et se situe entre 60 et 89 %.

M. Taylor Bachrach: Dans la loi sur la réduction de l'inflation adoptée récemment, l'administration Biden a prévu une somme substantielle pour les services ferroviaires voyageurs aux États-Unis. Il s'agissait d'un investissement supérieur à 60 milliards de dollars, je crois. Pour faire un investissement comparable, toutes proportions gardées, il faudrait que le Canada investisse 6 milliards de dollars, soit beaucoup plus que la somme qu'il consacre actuellement aux services ferroviaires voyageurs chaque année. Que peut accomplir Amtrak grâce à la somme qui lui a été accordée?

M. Robert Eaton: En vertu de la loi que vous avez mentionnée, les services ferroviaires américains ont reçu 66 milliards de dollars, dont 22 milliards ont été versés directement à Amtrak. Nous utilisons ces fonds pour moderniser notre flotte. Nous achetons des rames neuves et nous modernisons notre infrastructure dans le but de soutenir le service ferroviaire voyageurs. L'autre partie de la somme accordée, soit 44 milliards de dollars, est allée à l'Administration fédérale du chemin de fer, où elle a un effet notable sur la gestion des programmes de subventions et des corridors supplémentaires. C'est l'occasion, pour les secteurs du transport de voyageurs et du transport de marchandises, de collaborer avec l'Administration fédérale du chemin de fer afin de déterminer non seulement quels pourraient être les nouveaux corridors mais aussi, grâce à des plans d'amélioration des services, quelles interventions sont nécessaires pour améliorer les services.

M. Taylor Bachrach: Je crois que la flotte que vous remplacez est en service depuis les années 1970. C'est exact?

M. Robert Eaton: Elle a été mise en service encore plus tôt, comme la flotte de VIA Rail, soit dans les années 1970 et 1960.

M. Taylor Bachrach: Je me tourne maintenant vers madame la mairesse Lacoste.

Comme vous le savez peut-être, j'ai présenté un projet de loi d'initiative parlementaire qui créerait une loi fédérale semblable à celle qui existe aux États-Unis, c'est-à-dire qu'elle donnerait priorité aux trains de passagers sur les voies que ceux-ci partagent avec des trains de marchandises. Vous avez mentionné que les périodes d'attente qui se produisent sur les voies qui desservent votre municipalité nuisaient considérablement au service ferroviaire de passagers. Seriez-vous en faveur d'une loi comme celle que je propose?

• (1220)

[Français]

Mme Stéphanie Lacoste: Effectivement, les gens qui habitent Drummondville et qui doivent se rendre à Montréal ou à Québec pour le travail privilégient l'automobile, parce que les horaires des trains ne sont pas adaptés à leurs besoins ou qu'ils craignent de devoir attendre trop longtemps et de ne pas arriver au travail à temps. Le service de train est donc moins utilisé qu'il pourrait l'être.

Nous sommes situés au centre du Québec, et beaucoup de gens qui habitent Drummondville travaillent soit à Montréal, soit à Québec.

Nous devons donc nous assurer de la fiabilité du transport ferroviaire pour que les travailleurs puissent se rendre une ou deux fois par semaine aux sièges sociaux de leurs employeurs, situés dans les grands centres, et revenir chez eux.

Je vous rappelle que nous sommes situés à 90 minutes de 75 % de la population du Québec. Nous sommes donc un point central dans la province.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Le président: Monsieur Bachrach, madame la mairesse et monsieur Eaton, je vous remercie.

Malheureusement, le temps est écoulé.

Nous devons faire une pause afin de donner la chance aux prochains témoins de faire leur présentation et de répondre aux questions.

[Traduction]

Je vous remercie d'être venus témoigner. Nous suspendons la séance pendant deux minutes pour donner au prochain groupe de témoins la chance de s'installer.

La séance est suspendue.

• (1220)

(Pause)

• (1225)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je souhaite la bienvenue aux témoins du deuxième groupe. Nous accueillons deux représentants de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, soit M. Hoang Tran, directeur principal, Affaires réglementaires, sécurité réseau et services aux voyageurs, et Eric Harvey, avocat général adjoint, Politiques et affaires législatives.

De Metrolinx, nous accueillons Phil Verster, président et chef de la direction. Il se joint à nous par vidéoconférence.

Enfin, nous accueillons Marc Brazeau, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada.

Bienvenue à vous tous. Je dois malheureusement vous annoncer que, comme un vote a été demandé une fois de plus, vous pourrez seulement présenter vos observations préliminaires. J'espère que vous serez d'accord pour que nous vous soumettions ensuite nos questions par courriel. Vous pourrez nous envoyer vos réponses par écrit, et nos analystes les ajouteront aux témoignages.

Cette façon de faire vous convient-elle?

Je vois des signes d'approbation, y compris de la part de M. Verster, qui participe par vidéoconférence. Parfait.

Ai-je le consentement unanime du Comité pour poursuivre la réunion, chers collègues?

Je vous écoute, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: J'invoque le Règlement. Pourrais-je proposer une autre option? Au lieu d'accorder cinq minutes pour les observations préliminaires et de ne pouvoir poser aucune question en personne, pourrions-nous demander aux témoins de présenter une courte introduction puis faire un tour de questions de deux minutes et demie par personne?

Je crois que ce serait possible d'y arriver avant le vote.

Le président: Étant donné le temps disponible, nous pourrions annuler complètement les observations préliminaires, qui auraient pris 15 minutes, et permettre une ronde de questions avec des temps de parole de quatre minutes.

Cette façon de faire serait-elle utile aux membres?

M. Taylor Bachrach: Oui.

M. Mark Strahl: Il faudra finir à 12 h 45 au plus tard.

Le président: Donc poursuivre jusqu'à 12 h 45 au plus tard?

Je devrai respecter cette consigne, chers collègues, pour obtenir le consentement unanime.

M. Mark Strahl: Nous souhaitons entendre les témoins, comme vous l'avez proposé.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le président, je recommanderais qu'on laisse aux témoins le temps de parler. Nous pourrions toujours soumettre nos questions après la réunion, comme vous l'avez dit plus tôt. Donnons-leur la parole.

Messieurs, nous vous écouterons avec plaisir.

• (1230)

Le président: Il semble que je n'obtiendrai un consentement unanime qu'en permettant aux témoins de présenter leurs exposés. Nous vous enverrons nos questions par voie électronique. Nous vous sommes très reconnaissants du temps que vous prenez pour répondre à nos questions.

Nous commencerons avec M. Tran.

Monsieur Tran, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes pour votre exposé.

C'est M. Harvey? D'accord.

Monsieur Harvey, allez-y, je vous en prie.

[Français]

M. Eric Harvey (avocat général adjoint, Politiques et affaires législatives, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour, monsieur le président et honorables membres du Comité.

Nous vous remercions de votre invitation à discuter du projet de train à grande fréquence.

Le Canadien National, ou CN, est le plus grand chemin de fer du Canada, transportant plus de 300 millions de tonnes de marchandises par année sur un réseau de 30 000 kilomètres, couvrant le Canada et le centre des États-Unis. Le CN a pour mandat de soutenir l'économie canadienne en acheminant les marchandises de façon sécuritaire et efficace vers les marchés de nos clients. Les marchandises que nous transportons ont pour origine ou destination un grand nombre de vos circonscriptions et il est essentiel à la vie quotidienne, des voitures aux vêtements en passant par la nourriture et les matières premières.

Une grande part de ces marchandises demeure les biens d'exportation en appui à l'économie canadienne. Nous reconnaissons l'importance du transport de marchandises ferroviaire pour soutenir l'équilibre commercial canadien et nous remercions nos clients de leur confiance.

Les chemins de fer canadiens qui transportent des marchandises sont propriétaires de leurs corridors, de leurs infrastructures et du matériel roulant. Ils sont aussi responsables de leur entretien.

Les chemins de fer canadiens doivent investir massivement pour accroître leur capacité, afin de répondre à la demande croissante de leurs clients tout en soutenant la croissance économique de l'emploi. Pour illustrer cette croissance, nous voulons simplement mentionner que, en 1994, la dernière année avant la privatisation du CN, nous avons transporté 2,3 millions de wagons qui avaient pour origine le Canada. Au cours des dernières années, ce chiffre est passé à 3,5 millions de wagons, ce qui représente une croissance de

près de 55 %. Le réseau actuel du CN n'a rien à voir avec ce qu'il était avant sa privatisation. Le CN a dû investir massivement pour répondre à cette croissance et soutenir l'économie canadienne.

Nous tenons à souligner que, l'an dernier seulement, le CN a réinvesti 3,2 milliards de dollars, soit 19 % de ses revenus bruts, pour entretenir son réseau et accroître sa capacité. Néanmoins, l'augmentation soutenue de la demande de transport de marchandises est telle que certaines parties de la chaîne d'approvisionnement sont à plein rendement ou presque.

[Traduction]

Les compagnies de chemin de fer du Canada ont des obligations quant au niveau de service. Bref, elles ne peuvent pas dire non. Elles doivent, avec soin, diligence et sans retard, recevoir, transporter et livrer le trafic. Par trafic, j'entends le trafic des marchandises offert aux compagnies de chemin de fer.

Certains de nos clients vous ont fait valoir qu'il faut davantage de services ou une croissance rapide. Les dernières années ont été difficiles pour la chaîne d'approvisionnement au Canada. D'importantes et imprévisibles fluctuations de la demande font partie de la nouvelle réalité avec laquelle nous devons collectivement composer. L'important, c'est que la capacité du réseau puisse s'adapter au besoin.

Depuis la privatisation du CN en 1995, VIA utilise le réseau du CN au titre d'un accord de service. Près de 85 % des trajets de VIA à l'heure actuelle sont effectués sur le réseau du CN. Il s'agit d'un engagement substantiel de la part du CN.

La coordination du transport de marchandises et de passagers représente un défi constant. La vitesse maximale pour le service des marchandises est de 55 milles à l'heure, alors que sur certains segments VIA peut circuler à une vitesse de 100 milles à l'heure.

Nous avons deux autres observations.

Premièrement, l'accroissement de la demande de services de train de marchandises entraîne davantage de conflits opérationnels avec VIA. Néanmoins, nous faisons de notre mieux pour répondre aux besoins de VIA, tout en sachant qu'il n'est pas toujours possible de faire exactement ce que VIA veut.

Deuxièmement, demander à une compagnie de chemin de fer de marchandises d'accueillir 85 % du service voyageur alors que son concurrent direct n'a à fournir qu'une contribution marginale au service voyageur crée un déséquilibre qui doit cesser.

En septembre dernier, des représentants de TGF ont comparu devant le Comité. Ils vous ont expliqué que leur projet prévoit un corridor réservé au service voyageur. L'objectif déclaré est d'assurer la viabilité à long terme des services voyageurs et des services marchandises en éliminant les inefficiences et les complexités qui découlent de l'utilisation des mêmes voies.

Le CN est entièrement en accord avec cet élément crucial du projet et est en faveur de la mise en place d'un corridor réservé au service voyageur. Nous saluons l'approche de TGF, qui reconnaît l'importance de protéger la capacité du service marchandise ferroviaire pour la croissance de l'économie canadienne.

Au CN, nous croyons que la vision en matière de transport ferroviaire devrait permettre aux services voyageurs et marchandises de s'acquitter de leurs mandats respectifs, tout en favorisant leur croissance respective. Voilà pourquoi nous croyons que la proposition de TGF comporte de nombreuses bonnes caractéristiques qui permettront de procurer à long terme la capacité ferroviaire dont le Canada a besoin.

Je vous remercie de votre écoute.

• (1235)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harvey.

Je cède maintenant la parole à M. Verster.

[Traduction]

Vous disposez de cinq minutes.

M. Phil Verster (président et chef de la direction, Metrolinx): Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité, de me donner l'occasion de m'adresser à vous.

Nous avons un vaste programme d'améliorations pour le réseau Go. Il s'agit d'un projet de plusieurs milliards de dollars qui demandera beaucoup de construction. La capacité du réseau se trouvera à pratiquement tripler sur le plan du nombre de passagers, c'est donc une amélioration considérable de la capacité.

Depuis plusieurs années maintenant — depuis 2020 —, nous travaillons en étroite collaboration avec VIA TGF pour que l'infrastructure que nous construisons et les services que nous prévoyons puissent répondre aux besoins de VIA. Pour vous donner un chiffre et vous aider à vous faire une idée, à la gare Union, à l'heure de pointe, nous pouvons accueillir 36 trains à l'heure; notre capacité passera à 80 trains à l'heure. La planification tient compte de la capacité et de l'empreinte de VIA à l'étape de la conception et des opérations.

Pour en venir au vif du sujet, j'aimerais que vous vous rappeliez ceci. Quels que soient les choix ou les stratégies retenus pour mettre en place les services de VIA TGF, l'essentiel est de se laisser guider par un souci maniaque de la clientèle que l'on veut servir plutôt que de commencer par la solution d'infrastructure. Rapprochez le besoin de servir la clientèle et celui d'engranger des recettes pour en faire une force vive qui orientera les choix d'infrastructure qui suivront.

Je tiens à faire comprendre que les transporteurs de marchandises de classe I, le CN et le CP, sont des partenaires à part entière pour Metrolinx. Nous travaillons constamment avec ces deux entreprises. Elles sont grandement déterminées à transporter des marchandises et des passagers. D'ailleurs, quel que soit le problème opérationnel et commercial, nous trouvons toujours un moyen d'aller de l'avant avec eux.

Je peux le démontrer autrement, avec la ponctualité et le service. Nous avons régulièrement amélioré la ponctualité sur notre réseau au cours des deux dernières années. Nos trains circulent sur les voies du CN ainsi que sur celles du chemin de fer Canadien Pacifique Kansas City, mais nous sommes propriétaires de 85 % de notre réseau, et nos services ont un taux de ponctualité de l'ordre de 96 % ou 97 %. Évidemment, nous offrons déjà des services réguliers de trains à grande fréquence dans le corridor Lakeshore East et Lakeshore West.

Je terminerai en faisant une dernière réflexion au Comité. Le train à grande fréquence est un produit qui peut contribuer de façon importante à l'économie du Canada, à condition d'être mû par la compréhension des véritables clientèles que nous servons.

Merci beaucoup de m'avoir donné l'occasion de vous faire part de quelques pensées.

Le président: Merci beaucoup, M. Verster.

C'est maintenant au tour de M. Brazeau.

[Français]

Monsieur Brazeau, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

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

L'Association des chemins de fer du Canada est la voix des chemins de fer canadiens.

Nous représentons les chemins de fer voyageurs, qu'ils soient interurbains comme VIA Rail ou Tshuietin, de banlieue comme Metrolinx ou Exo, ou touristiques comme le Rocky Mountaineer et le Train de Charlevoix. Nous représentons également les chemins de fer de classe 1, comme le CN et le CPKC, et des chemins de fer d'intérêt local, comme le SRY en Colombie-Britannique et le QNS&L au Québec et au Labrador.

Chaque année, les chemins de fer du Canada transportent des millions de personnes ainsi que 380 milliards de dollars de marchandises, dont la moitié des exportations du Canada. Le train est le mode de transport terrestre le plus sûr et le plus écologique.

Les chemins de fer, de tous les types, continuent de jouer un rôle essentiel comme force motrice du Canada. Des voies réservées pour les voyageurs et les marchandises sont nécessaires pour que le Canada ait la capacité ferroviaire requise pour la croissance de ces deux secteurs.

Toute proposition de service aux voyageurs doit démontrer que la capacité de transporter les volumes actuels et futurs de marchandise est préservée. Autrement, nous ne soutenons pas l'économie canadienne. Les expéditeurs qui dépendent de la capacité ferroviaire pour transporter des biens essentiels vers les communautés et les marchés internationaux dépendent du secteur ferroviaire.

Le Canada a été bâti par le secteur ferroviaire. Avec une planification, une consultation, un processus décisionnel et une exécution stratégique appropriés, le Canada peut continuer à grandir avec le secteur ferroviaire.

Le contexte historique est important. L'histoire du transport ferroviaire de voyageurs est plus ancienne que la Confédération. Les chemins de fer ont stimulé la croissance des villes dans l'Est et ont aidé à fonder des centres urbains dans l'Ouest.

Alors que le chemin de fer a dominé le transport terrestre à partir du milieu du XIX^e siècle jusqu'à la première partie du XX^e siècle, l'achalandage de voyageurs a diminué au cours des années 1940 et 1950, les déplacements en voiture et en avion devenant plus économiques.

Au milieu des années 1970, le transport ferroviaire de voyageurs dans de nombreuses régions du vaste territoire du Canada n'était plus économiquement viable.

Pour empêcher qu'il disparaisse et pour offrir un service de voyageurs interurbain de base, le gouvernement fédéral a créé VIA Rail en tant que société d'État en 1977. Les trains de VIA devaient circuler sur des voies ferrées privées réservées au transport de marchandises dans le cadre d'accords d'accès.

• (1240)

[Traduction]

Dans les années 1990, à la suite d'une baisse continue de l'achalandage, dans la foulée de la récession, le gouvernement fédéral a rationalisé le réseau de VIA. Les itinéraires éliminés se trouvaient principalement sur le réseau du CP. Aujourd'hui, VIA circule presque exclusivement sur les voies du CN.

L'achalandage de VIA a affiché une forte croissance pendant les années qui ont précédé la pandémie, et il est en forte reprise après le creux causé par celle-ci. Pendant que le nombre de passagers augmente, les exportateurs et producteurs canadiens, eux, ont plus que jamais besoin du transport ferroviaire de marchandises. Le trafic de marchandises et le PIB du Canada ont pratiquement doublé au cours des trente dernières années, et la demande continuera de croître.

Chaque année, les compagnies ferroviaires de marchandises investissent des milliards de dollars pour répondre à cette demande de manière sûre et efficace. Toute restriction de la capacité de ces compagnies à répondre à la demande des clients limiterait directement la croissance du PIB actuel et futur du Canada. Le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises doit pouvoir continuer de se développer et d'être florissant au Canada, à l'intérieur et à l'extérieur du corridor Toronto-Québec.

Si le Canada compte vraiment augmenter le nombre de trains à grande fréquence, les voies réservées sont une nécessité absolue. Il faut procéder de façon à protéger pleinement la capacité de transport de marchandises requise aujourd'hui, mais aussi les parcelles nécessaires pour la croissance de demain. Tout comme dans le cas du transport ferroviaire de marchandises, nous devons assurer le succès à long terme du transport de voyageurs. Si nous n'augmentons pas la capacité ferroviaire, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, nous devons composer avec des émissions plus élevées et à une congestion accrue des routes financées par les deniers publics. À cette étape cruciale de son histoire, le Canada doit se do-

ter de voies ferrées réservées au transport de voyageurs dans les régions économiques densément peuplées. Il doit le faire de façon stratégique, pragmatique et transparente, en étroite consultation avec tous les intervenants et avec des spécialistes du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

Le Comité et toutes les parties visées doivent examiner attentivement des dossiers complexes comme la séparation des voies, la sécurité des passages à niveau, les différences entre les voies, la technologie et l'infrastructure, entre autres choses. Les connexions du premier et du dernier kilomètre et l'intégration multimodale sont d'une importance critique. Le degré de complexité est élevé dans les centres urbains, à des endroits comme la gare Union de Toronto et la Gare Centrale de Montréal.

Nous sommes toutefois un pays qui a déjà bâti de grandes choses, et nous pouvons le faire à nouveau.

Investir dans des voies réservées au transport de voyageurs dans le corridor entraînera des avantages sur les plans de l'accessibilité, de l'économie, de l'environnement et, surtout, de la sécurité.

Monsieur le président, la population canadienne doit augmenter de 14 millions de personnes d'ici 2100. Nous devons faire un choix réfléchi, informé et inspiré dès aujourd'hui. Toute autre solution que des voies réservées freinera le Canada à un moment où il faut faire avancer les gens, les biens, l'économie et le pays vers l'avenir.

Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Brazeau.

[Traduction]

J'aimerais remercier tous les témoins de leur participation, mais aussi de leur patience et de leur compréhension à l'égard du processus parlementaire.

Si les membres du Comité ont des questions à poser aux témoins, je les invite à les soumettre à la greffière ou à moi. Nous les transmettrons aux témoins et nous ajouterons les réponses aux documents que nous présenterons aux analystes.

Sur ce, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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