



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

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

TÉMOIGNAGES

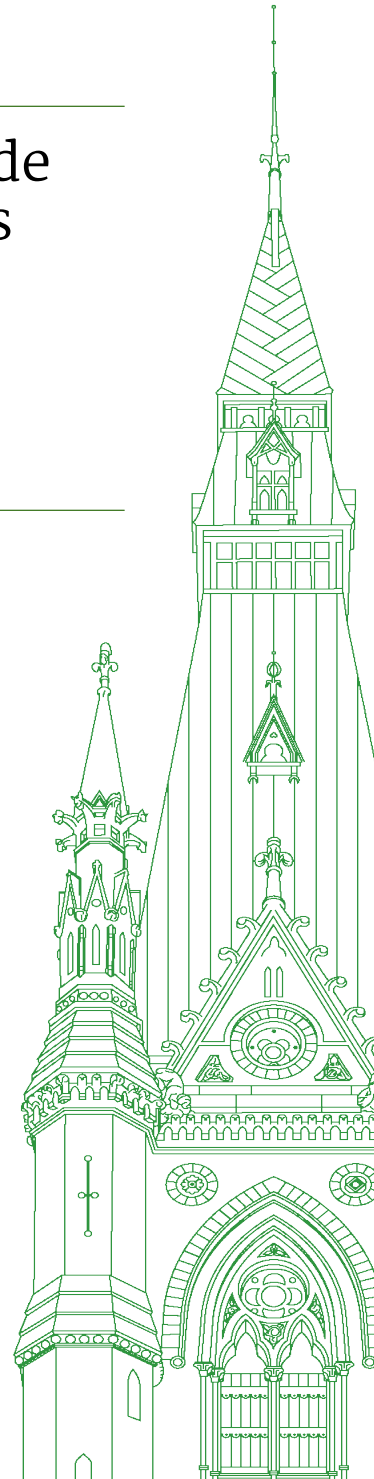
NUMÉRO 077

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le mercredi 20 septembre 2023

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le mercredi 20 septembre 2023

• (1930)

[Français]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** J'ouvre maintenant la séance.

Bienvenue à la 77<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

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

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

[Traduction]

Je souhaite informer les membres du Comité que l'ensemble des témoins ont pris part à un test pour le son et pour l'interprétation, et que tout est conforme.

[Français]

Les personnes comparaisant devant le Comité aujourd'hui comprennent M. Patrick Massicotte, président de la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières, qui participe à notre réunion par vidéoconférence.

[Traduction]

Nous accueillons également Terence Johnson, président de Transport Action Canada. Bienvenue, monsieur Johnson.

[Français]

Nous accueillons également trois représentants de VIA HFR: M. Martin Imbleau, chef de la direction; M. Marc-Olivier Ranger, secrétaire de la corporation; et M. Graeme Hampshire, directeur de projet.

[Traduction]

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires de l'ensemble de nos témoins. Monsieur Imbleau, à vous la parole.

[Français]

Vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Martin Imbleau (chef de la direction, VIA HFR – VIA TGF inc.):** Merci, monsieur le président.

Même si je n'occupe mon poste que depuis à peine deux semaines, j'ai quand même décidé de me joindre à vous ce soir, et je tenterai de répondre à vos questions du mieux que je peux. Évidemment, mes collègues sont là pour me soutenir.

Ce qui m'a convaincu de me joindre à l'équipe pour développer ce nouveau service moderne pour relier les collectivités entre Québec et Toronto, c'est la possibilité de réaliser un service public de prochaine génération. La réussite de ce projet dépend de plusieurs facteurs, à commencer par son acceptation par la société. Je suis donc ici pour vous parler, mais aussi pour vous écouter. L'ouverture et la collaboration seront déterminantes dans la suite des choses pour ce projet. En fait, l'acceptation du projet exige que nous écoutions les communautés autochtones, évidemment, ainsi que les parties prenantes et nos futurs passagers.

Comme vous le savez peut-être, notre société d'État est très récente — elle a à peine 10 mois —, et notre mission est de révolutionner le transport en offrant un service ferroviaire de niveau supérieur dans le corridor Québec-Toronto. Toutefois, il faut aussi rapprocher les gens et ouvrir des portes, car c'est important. Il s'agit également d'offrir un service respectueux de l'environnement, ponctuel et abordable, afin d'améliorer l'expérience des passagers. En effet, c'est plus que nécessaire dès maintenant, c'est nécessaire pour demain et c'est nécessaire pour les prochaines générations.

Nous allons rapprocher trois capitales du pays, dont ses deux plus grandes villes, renforcer le lien entre deux des plus grands poumons économiques du Canada et offrir le service à plus de 15 millions de citoyens dans un corridor toujours en croissance. Nous allons réduire la distance entre les villes et les collectivités, mais aussi entre les amis et les familles.

Je me permets de faire un petit commentaire personnel. Je développe des infrastructures importantes au Québec et au Canada depuis environ 25 ans, surtout dans le corridor visé. Je ne suis pas un expert des trains, mais, durant tout ce temps, j'ai essentiellement utilisé ma voiture pour aller à Québec et à Ottawa, et l'avion pour aller à Toronto. Pourquoi? C'est parce que les départs ne sont pas assez fréquents et que les trains ne sont pas assez à l'heure ni assez rapides. Le simple fait d'ajouter des trains ne suffit pas, aujourd'hui. Nous ne sommes pas propriétaires des voies ferrées, contrairement aux entreprises de chemin de fer transportant des marchandises. Une augmentation de la congestion ayant une incidence sur le transport des marchandises n'est pas non plus une bonne chose pour l'économie. Je le sais un peu à cause de mon ancienne vie. Notre mandat n'est donc pas de continuer de faire la même chose, mais plutôt d'offrir une solution attrayante.

[Traduction]

Ce projet va augmenter l'offre de services pour les voyageurs, contribuer à la réduction de la durée des déplacements, et mieux relier les collectivités. L'objectif est de faire circuler deux fois plus de trains, plus rapidement et sans retard.

De nombreuses personnes s'interrogent à juste titre sur la question de la vitesse des trains. Les nouveaux trains vont atteindre une très haute vitesse là où c'est faisable, sécuritaire et abordable. En ce qui concerne la procédure d'appel d'offres en cours, chaque équipe qui présente une soumission pour le projet doit proposer deux solutions. D'abord, l'équipe doit présenter un train en mesure d'atteindre une vitesse allant jusqu'à 200 kilomètres à l'heure, ce qui est plus rapide que les services actuels de transport ferroviaire. Ensuite, l'équipe doit démontrer que son train peut atteindre une vitesse encore plus élevée.

Qu'on me permette une petite remarque. Notre objectif n'est pas de proposer des trains capables de battre des records de vitesse; il s'agit plutôt de permettre à nos usagers de gagner du temps. Nous miserons donc sur des trains dont la vitesse est plus élevée que la moyenne. Vous comprenez bien à quel point il est frustrant de se rendre à Ottawa en voiture ou par avion, et de se retrouver pris dans des bouchons de circulation ou des aéroports bondés. Au bout du compte, notre projet vise à offrir à la population canadienne un moyen de transport plus flexible, plus pratique et plus rapide.

Par ailleurs, le transport de passagers risque de demeurer une source importante d'émissions de gaz à effet de serre au fil de l'accroissement de la population. La situation ne s'améliorera pas, à moins que nous parvenions à offrir un moyen de transport plus efficace et plus durable qui aura une incidence sur le comportement des gens. En outre, le fait de placer les trains de passagers sur des voies réservées permet de supporter l'expansion du trafic de marchandises, comme les barils de pétrole et les stocks de céréales. Ainsi, notre solution est bénéfique tant pour les usagers que pour l'économie et la planète.

Je suis conscient du fait qu'un tel projet est d'une complexité et d'une ambition inouïes, mais grâce à la participation du secteur privé, nous pensons avoir opté pour la bonne approche. Notre projet prend de l'ampleur, et le gouvernement pilote le processus d'appel d'offres afin de dénicher une équipe de premier ordre qui travaillera avec nous. En juillet dernier, trois consortiums se sont qualifiés, et notre objectif est de sélectionner l'un d'entre eux d'ici l'année prochaine.

[Français]

Comme je l'ai mentionné, j'occupe mon nouveau poste depuis peu, mais je consacre déjà mon temps surtout à vous écouter et à écouter les communautés, les conseils, la population et les parties prenantes. J'ai la ferme intention de mener à bien ce projet, mais aussi de le mener en toute transparence. Le Comité sera régulièrement tenu au courant des progrès.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Mes deux collègues et moi-même sommes disposés à répondre à vos questions.

• (1935)

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

[Traduction]

Le prochain intervenant sera M. Johnson.

Monsieur Johnson, la parole est à vous pour les cinq prochaines minutes.

**M. Terence Johnson (président, Transport Action Canada):** Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonsoir. Je suis ravi d'être parmi vous aujourd'hui pour vous parler des projets de train à grande fréquence.

Mon voyage ce matin en provenance de Chatham, en Ontario, a duré 10 heures et demie. Si les promesses par rapport aux trains à grande fréquence, les TGF, sont tenues, on passera à une durée de 6 heures et demie. Voilà toute une différence.

Lors de son annonce initiale, le TGF était censé améliorer la fiabilité des trains, permettre au réseau ferroviaire de satisfaire à la demande, et redonner à VIA Rail Canada une assise financière solide.

Les dirigeants de Transport Action, de même que ses collaborateurs, ont bien entendu posé des questions et exprimé certaines préoccupations lorsque cette proposition a été dévoilée pour la première fois. Ils se demandaient notamment les raisons pour lesquelles les TGF ne seraient pas fabriqués en se basant sur les résultats d'études déjà menées. Les gouvernements précédents s'étaient montrés réticents par rapport à des coûts élevés, mais les TGF étaient censés constituer une solution avantageuse.

Les petites municipalités seraient-elles confrontées à des réductions de services? Le gouvernement leur a donné l'assurance que ce ne serait pas le cas.

Les horaires pourraient-ils être respectés sur le tracé proposé à Havelock? Nous avons éventuellement pris connaissance de données qui en démontreraient la faisabilité.

De quelle manière ce projet se compare-t-il à l'amélioration du tracé actuel?

Pourquoi opter pour le diesel, alors que l'électrification pourrait éliminer l'ensemble des émissions de GES?

Même avec des voies réservées sur la plus grande partie de la distance, une voie pour le transport de passagers resterait vitale en raison des périodes d'interaction avec les trains de marchandises, et pour assurer le fonctionnement du reste du réseau.

Par ailleurs, qu'en est-il du reste du Canada, par exemple le tracé entre Calgary et Edmonton?

Enfin, l'étude entreprise par le gouvernement allait-elle accumuler des retards pour finalement être tablettée, comme dans le cas des études sur EcoTrain, ViaFast et toutes les autres études sur le transport ferroviaire menées au cours des 40 dernières années? Le Canada prend de plus en plus de retard par rapport à ses pairs dans le monde en matière de transport ferroviaire. Huit ans plus tard, cette crainte me paraît plutôt justifiée.

Yves Desjardins-Siciliano et ses collègues ont entrepris de vastes consultations publiques en 2016. Les renseignements fournis à Transport Canada comprenaient un plan d'affaires, des études sur l'achalandage, ainsi que des études en matière d'infrastructures. Tous ces travaux ont été menés par le groupe Systra, vérifiés par des pairs à l'échelle internationale, et une estimation de classe 3 a été réalisée. Toutefois, à l'été 2018, le gouvernement a hésité à prendre une décision concernant le futur du TGV. Si le gouvernement avait suivi les conseils de sa société d'État, le TGV serait aujourd'hui en phase finale de construction, et fonctionnel d'ici 2025.

Au lieu de cela, le BPC a été mis sur pied en 2019 par la Banque de l'infrastructure du Canada, avec un budget de 71 millions de dollars. Son mandat était de réduire les risques du projet. Néanmoins, les tâches qui lui ont été confiées, notamment la poursuite de la collaboration avec les communautés autochtones, ne semblent pas avoir été réalisées. Par ailleurs, le rapport du BPC n'a jamais été publié, et les renseignements obtenus grâce à une demande d'accès à l'information ont été lourdement caviardés. Bref, ce budget de 71 millions de dollars n'a pas du tout été utilisé à bon escient.

En 2021, le ministre des Transports a annoncé que le projet de TGV pourrait finalement aller de l'avant. Il semblait que l'évaluation d'impact commencerait à l'automne, mais suite aux élections fédérales, les choses se sont calmées et cette évaluation n'a jamais eu lieu.

Puis, le 9 mars 2022, nous avons assisté à un retournement de situation spectaculaire. Au départ, il s'agissait d'un projet de 4 milliards de dollars confié à VIA Rail Canada pour reconstruire une voie ferrée d'environ 128 kilomètres de long entre Havelock et Glen Tay, et pour renforcer le reste du tracé. Cette initiative s'est alors transformée en mégaprojet assujéti à un échéancier d'approvisionnement s'étendant jusqu'à la fin de la décennie. VIA Rail a été mise de côté, et le développement de l'ensemble du corridor Québec-Windsor a été confié à un partenaire du secteur privé prêt à assumer un risque sur le plan des revenus pour une période de concession de 30 ans ou plus. Cette modification d'envergure de la portée du projet risquait de faire augmenter les coûts à 12 milliards de dollars. Nous étions désormais confrontés à un projet semblable à l'EcoTrain.

Le début tant attendu du projet aurait normalement dû constituer un motif de réjouissance. Au contraire, le moral des troupes chez VIA Rail en a pris un sacré coup. Personne n'avait été prévenu de l'imminence de ce retournement de situation. On ne sait pas trop comment les autres services offerts par VIA Rail à travers le pays vont pouvoir subsister sans ce corridor comme point d'ancrage. On ignore par ailleurs comment VIA Rail est censée développer ses services pour continuer de répondre à la demande et exploiter pleinement la nouvelle flotte ferroviaire qui sera livrée d'ici le milieu des années 2030. Le gouvernement n'a fourni aucune implication par rapport à ce qui a motivé ce changement de cap.

La page du rapport du BPC consacré aux modèles d'approvisionnement a été caviardée. À mon avis, il existe de très bonnes raisons d'abandonner la nouvelle mouture du projet. Par exemple, les facteurs clés, ceux qui détermineront la demande à long terme en matière d'achalandage, échappent complètement au contrôle d'un partenaire du secteur privé.

Par ailleurs, d'autres questions demeurent sans réponse. À combien de personnes s'élèvera la population canadienne dans le futur? Parle-t-on de 50, 60 ou 70 millions d'habitants? Quelle sera la politique du gouvernement en matière d'immigration au milieu des années 2060? Parviendrons-nous à mieux répartir la croissance démographique sur l'ensemble du territoire national? Allons-nous demeurer dans l'impasse alors que d'autres pays réussissent à mieux se qualifier? Quelle sera notre politique en matière de logement?

Les municipalités de Cornwall et de Brockville, par exemple, ne se sentent pas dotées d'objectifs ambitieux en matière de construction résidentielle. Toutefois, grâce aux TGV en direction d'Ottawa et de Montréal qu'on leur a promis, ce genre de villes possèdent un potentiel de développement intéressant. Peterborough pourrait par

exemple atteindre un quart de million d'habitants si le gouvernement décide de mettre en place certaines politiques.

• (1940)

Étant donné la diminution des recettes provenant de la taxe sur l'essence en raison de l'électrification des véhicules, comment allons-nous établir les prix et subventionner les autoroutes? Comment allons-nous régler les autres modes de transport? Allons-nous instaurer un modèle basé sur la concurrence à l'européenne dans le secteur ferroviaire, comme cela a déjà été soulevé? Est-il logique de demander au secteur privé d'établir un prix sur des risques inconnus plutôt que sur des risques contrôlables liés à des projets? Il y a un troupeau d'éléphants dans la pièce dans la filière des politiques publiques qui sont en train de piétiner les finances publiques. La prime de risque substantielle qui en résultera finira par être payée par les contribuables et les passagers, et si un partenaire privé a des difficultés, il pourra laisser les contribuables payer la facture.

L'expérience du Royaume-Uni s'est avérée un fiasco en dépit des horizons à court terme pour les prévisions d'achalandage. Il faut aussi mentionner que dans le cadre de la phase la plus récente, les soumissionnaires ne devaient présenter qu'une estimation de catégorie 5. Nous faisons donc marche arrière.

L'explication qui nous a été fournie pour justifier le recours à des ressources externes est la nécessité d'importer l'expertise de la Deutsche Bahn ou de la Société nationale des chemins de fer. Nous n'avons pas besoin de faire cela.

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Johnson, mais je dois vous demander de conclure votre déclaration.

**M. Terence Johnson:** Le succès des chemins de fer européens est dû à la mise en œuvre de politiques solides et au versement de soutien financier du gouvernement. Les membres de Transport Action Canada demandent au gouvernement de donner à VIA Rail une politique solide et un appui financier pour qu'elle fasse le travail.

Merci.

**Le président:** Parfait. Merci beaucoup, monsieur Johnson.

[Français]

Monsieur Massicote, vous êtes notre prochain intervenant et vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire. La parole est à vous.

**M. Patrick Massicotte (président, Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières):** Monsieur le président, chers membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui au sujet du projet de train à grande fréquence.

Je m'appelle Patrick Massicotte et je suis le président du conseil d'administration de la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières. Notre chambre de commerce compte 750 membres et est un acteur important du milieu économique de la ville, et ce, depuis maintenant 141 ans.

Notre appui au projet de train à grande fréquence ne date pas d'hier. Depuis 1982, la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières se mobilise pour la création d'un nouveau mode de transport ferroviaire qui passerait par notre ville. Au fil des années, la Chambre a rédigé deux mémoires, a envoyé plusieurs lettres d'appui au projet au ministère des Transports et a reçu en conférence plusieurs ministres des Transports, ainsi que VIA Rail, pour faire rayonner le projet auprès de nos membres. Avec toute cette mobilisation, vous êtes à même de constater que la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières milite depuis plus de 40 ans en faveur de ce projet. Quarante ans plus tard, nous y croyons toujours fermement, et nous continuons de répondre présent.

Trois-Rivières est bien située géographiquement. Notre ville constitue un point stratégique entre Québec et Montréal et elle est le centre économique de la Mauricie, une région en pleine croissance. Sa proximité avec le fleuve Saint-Laurent fait d'elle un point d'entrée majeur de marchandises au Port de Trois-Rivières, une institution très performante. C'est sans compter notre aéroport pouvant accueillir des avions de ligne, qui vient tout juste de bénéficier d'investissements totalisant 20 millions de dollars pour l'agrandissement de son aérogare. Vous comprendrez donc que le transport ferroviaire est le chaînon manquant pour compléter la gamme de services offerts par le transport maritime et le transport aérien. C'est l'une des raisons pour lesquelles le projet de train à grande fréquence est si important pour nos membres et pour toute la communauté trifluvienne.

Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre et de situation économique incertaine, Trois-Rivières et les villes avoisinantes ont la chance de bénéficier d'investissements importants par le truchement de la Vallée de la transition énergétique. En effet, le gouvernement du Québec a annoncé la création de cette zone d'innovation, déployée de Bécancour à Shawinigan, qui permettra de dynamiser le secteur industriel et d'offrir des possibilités d'emplois de qualité et, bien sûr, très bien rémunérés. Il est clair que ces nouveaux besoins en matière de main-d'œuvre ne pourront être comblés que par le bassin d'employés existant en Mauricie et dans le Centre-du-Québec. C'est là qu'un projet de transport structurant comme le train à grande fréquence, ou TGF, entre en jeu. Je me dois également de mentionner la possibilité pour des travailleurs ou des entrepreneurs d'ici de se rendre rapidement et facilement à Montréal, Toronto ou Québec pour développer des affaires et faire croître leur entreprise. C'est l'un des avantages du TGF qui est particulièrement important pour nos membres.

Du point de vue touristique, Trois-Rivières possède un fort potentiel grâce à des installations de haute qualité comme l'Amphithéâtre Cogeco et le Colisée Vidéotron, à de nombreux festivals et à une vie culturelle active et dynamique. Le TGF viendrait faciliter l'accès à ces infrastructures et à ces activités culturelles pour les touristes d'ici et d'ailleurs.

Je termine mon intervention en soulignant l'importance d'avoir un service de transport ferroviaire structurant au Canada. Si l'on souhaite valoriser les régions et désengorger les grands centres, un tel projet est primordial. Un arrêt à Trois-Rivières permettra le développement économique et social de notre ville, et il s'inscrit naturellement dans le développement du Québec. Comme je l'ai mentionné plus tôt, la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières milite pour un tel projet depuis plus de 40 ans. Nous étions peut-être visionnaires à l'époque quand nous parlions d'un train de passagers à haute fréquence s'arrêtant à Trois-Rivières,

mais, en 2023, nous sommes convaincus que c'est maintenant devenu une nécessité. Le temps est venu de mettre ce projet sur les rails afin de cimenter la place de Trois-Rivières dans le paysage économique québécois et canadien.

Monsieur le président, chers membres du Comité, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'entretenir avec vous. Je suis disponible pour répondre aux questions.

• (1945)

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

[Traduction]

Nous allons amorcer la période de questions avec M. Strahl.

Monsieur Strahl, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

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

Je remercie les témoins de venir témoigner après leur journée de travail. C'est une nouvelle plage horaire que nous avons et je vous suis reconnaissant de l'inaugurer avec nous.

Si je comprends bien, l'estimation initiale des coûts fournie en 2017 pour le projet se chiffrait à environ 6 milliards de dollars. À la fin du mois de mars 2021, selon les informations que nous avons réunies, l'estimation révisée des coûts correspondait plutôt à une somme allant de 10 à 12 milliards de dollars. L'estimation des coûts a doublé en cinq ans.

Les prix augmentent partout. Nous ressentons tous la pression inflationniste. Le coût des emprunts a connu une hausse fulgurante.

Ma question s'adresse d'abord à l'équipe de VIA. En tenant compte de la hausse des estimations des coûts survenue avant l'inflation et de la crise des taux d'intérêt, combien de milliards de dollars de plus devra-t-on injecter, selon vous, à la réalisation de ce projet? Quelle est l'estimation actuelle des coûts pour la réalisation complète du projet?

• (1950)

**M. Martin Imbleau:** Merci pour la question.

Je ne peux pas me prononcer, évidemment, sur les estimations passées, mais je vais vous exposer la situation actuelle.

La portée du projet aurait pu être différente et nous nous employons en ce moment à trouver un partenaire privé sous forme de consortium, qui pourrait mieux délimiter la portée et, par le fait même, mieux établir et affiner le budget. C'est difficile aujourd'hui d'obtenir des chiffres précis. En fait, ce serait probablement imprudent de lancer des chiffres, puisque la portée n'est pas établie. Le corridor l'est, mais pas la portée. La technologie n'est pas encore bien balisée.

À mon avis, nous avons absolument besoin du soutien que peut nous procurer l'expertise des entreprises privées. Le processus dans lequel nous sommes, le processus d'approvisionnement, consiste à sélectionner un partenaire et à travailler en codéveloppement pour fournir aux Canadiens, dans quelques années, les solutions les plus économiques et les meilleures sur le plan opérationnel.

**M. Mark Strahl:** Nous pouvons dire sans nous tromper que le prix ne diminuera pas et qu'il dépassera l'estimation de 12 milliards de dollars de 2021.

**M. Martin Imbleau:** Des infrastructures de surface et une ligne électrique faisant un milliard de kilomètres, ainsi des pièces mobiles pouvant transporter 15 millions de personnes... Je fais des projets linéaires depuis 25 ans. Nous pouvons supposer à juste titre que les estimations que vous avez obtenues ne sont probablement plus valides, mais je me garde bien d'avancer d'autres chiffres.

Nous voulons entre autres choses que le processus soit concurrentiel. Nous voulons que le secteur privé nous aide, mais que les différents joueurs rivalisent entre eux. Nous serons en mesure de fournir des chiffres plus précis dans quelques années.

**M. Mark Strahl:** M. Johnson a prononcé les mots magiques en disant que le gouvernement fédéral cherchait à atténuer les risques liés au projet. Cette expression me rappelle le pipeline Trans Mountain. Lorsque le gouvernement a acheté cet oléoduc au secteur privé, les estimations de coûts s'élevaient à 5 milliards de dollars. Nous savons aujourd'hui que les coûts pour la réalisation complète du projet dépassent les 30 milliards de dollars.

Étant donné que vous êtes essentiellement dans le même environnement — en fait, ce sera sans doute un environnement plus coûteux — et que le projet dépasse aujourd'hui de 572 % le budget ou les estimations de coûts, je comprends que vous ne vouliez pas prendre le risque d'énoncer des chiffres. Cela dit, nous ne pouvons pas rejeter la possibilité que le projet passe de 5 milliards de dollars à plus de 30 milliards de dollars. Ce serait conforme au bilan du gouvernement et des gros projets d'infrastructures comme l'oléoduc.

Au fond, je veux que vous me rassuriez. Je veux que vous me disiez que tout cela ne se soldera pas par d'autres énormes dépassements de coûts que les contribuables devront assumer.

**M. Martin Imbleau:** Aujourd'hui, puisque nous sommes assez tôt dans le processus, l'estimation que nous fournirions serait préalable à la décision définitive en matière d'investissement. Il ne s'agit pas d'évaluer les dépassements de coûts possibles, mais plutôt de déterminer quelle serait la meilleure estimation des coûts, ce dont nous ne disposons pas à l'heure actuelle. Certes, la préoccupation est légitime vu l'attention portée aux chantiers de construction.

On nous a dit entre autres que si nous optons pour un processus de codéveloppement, il ne fallait pas laisser le secteur privé ou une société d'État définir de façon isolée la portée du projet. Notre mandat est de consacrer le temps et les ressources nécessaires afin d'établir correctement la portée pour les Canadiens, de vérifier que nous payons le prix approprié pour ce que nous construisons, mais aussi de nous assurer que l'abordabilité et de la viabilité à long terme du projet.

Les coûts sont une chose, mais...

**M. Mark Strahl:** Il me reste une minute.

J'aimerais avoir une idée de la subvention prévue par passager. Savez-vous à combien elle s'élève en ce moment pour le corridor Québec-Windsor? Pouvez-vous nous fournir ces chiffres? Selon vous, à combien s'élève la subvention du gouvernement par passager pour le projet?

Si vous n'avez pas ces chiffres pour les subventions actuelles, quelles sont vos estimations pour le nouveau projet? À combien se chiffrera l'écart? Si vous êtes capable d'obtenir ces chiffres, pourriez-vous les soumettre au Comité?

Je pense que ces informations pourraient intéresser les contribuables. Y a-t-il un écart? La subvention par passager augmentera-t-elle proportionnellement à la hausse des coûts qui se produira pendant la mise en œuvre du projet?

• (1955)

**M. Martin Imbleau:** Nous pouvons certainement trouver les informations sur la situation actuelle. Je ne les ai pas en ce moment, mais si elles sont publiques, je vais vous les transmettre.

Pour l'avenir, les chiffres n'ont pas été établis, car le modèle économique n'est pas défini, mais un de nos mandats est de limiter au fil du temps et pendant la phase d'exploitation la subvention pour les services dans le corridor Québec-Toronto.

[Français]

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

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Strahl.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

[Traduction]

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

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à notre comité ce soir pour nous éclairer sur le TGF.

Monsieur Imbleau, félicitations pour votre nouveau poste. Je vous remercie de tout le bon travail que vous avez accompli au port de Montréal.

En effet, je suis d'accord avec vous. C'est un projet ambitieux. Brièvement, pourquoi avons-nous besoin d'un train à grande fréquence entre Toronto et Québec?

**M. Martin Imbleau:** C'est parce que 15 millions de personnes n'ont pas de service adéquat pour se déplacer, ce qui nuit à l'économie. L'équipe s'est déplacée par train aujourd'hui, et cela a pris beaucoup de temps. Nous nous en remettons donc à d'autres options. Nous utilisons toujours nos voitures personnelles ou nous prenons l'avion, ce qui, au XXI<sup>e</sup> siècle, n'est probablement pas la bonne façon de faire.

J'ai déjà dit à la blague à quelqu'un que les trains sont comme des saucisses. Plus nous en construisons, plus les gens s'en serviront. C'est exactement ce qui se passe partout dans le monde à des fins de lutte contre les changements climatiques. Toutefois, du point de vue économique, ce corridor entre trois capitales — deux des plus grandes villes — n'est pas doté d'un service ferroviaire adéquat, ce dont on a désespérément besoin.

Je pense que tous les éléments sont là pour le justifier; c'est aussi évident que la loi de la gravité.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

J'ai une question pour M. Johnson.

Nous entendons beaucoup de gens réclamer un train à grande vitesse plutôt qu'un train à grande fréquence. À votre avis, comment les coûts supplémentaires associés au TGF devraient-ils être comptabilisés? Faut-il les payer en augmentant les tarifs? Les coûts devraient-ils être partagés entre les différents ordres de gouvernement?

Veuillez répondre brièvement.

**M. Terence Johnson:** C'est l'une des questions que nous posent bon nombre de nos partisans et de nos membres, mais il y a une très bonne raison pour laquelle les promoteurs du projet de TGF l'ont évitée au début, à savoir que lorsqu'on dépasse 110 milles à l'heure, les coûts augmentent en suivant une courbe en bâton de hockey. La hausse exponentielle des coûts s'explique par le fait qu'il faut tout séparer par niveau et réaligner toutes les courbes, etc. Par conséquent, il faut beaucoup plus d'années pour réaliser le projet.

Si le coût de ce projet double, cela signifie que le Canada ne pourra pas exécuter d'autres projets dans d'autres régions du pays où il n'y a pas de service ferroviaire. C'est là que réside le vrai problème, selon nous, car les coûts et la portée du projet augmentent rapidement.

N'oubliez pas que, selon l'idée initiale, il ne serait plus nécessaire d'offrir une subvention dans le corridor Québec-Windsor. En fait, VIA Rail Canada enregistrerait un léger excédent, qui pourrait être redirigé vers le reste de ses services partout au Canada.

**M. Angelo Iacono:** Environ combien en coûterait-il de plus pour réaliser un projet de train entièrement à grande vitesse par rapport à un projet de train à haute fréquence, et quel en serait l'effet sur les tarifs et l'achalandage?

**M. Martin Imbleau:** Nous n'avons pas le coût delta pour un train rapide à part entière, mais permettez-moi d'apporter une précision.

Je pense que nous nous engageons dans un faux débat sur ce qui est fréquent et ce qui est rapide. Il existe de nombreuses définitions de ce qu'est un TGV ou un train rapide. La réalité, c'est qu'on propose de construire un train qui soit le plus fréquent, le plus rapide, le plus fiable et le plus économique possible.

Est-ce 200, 210 ou 225? Nous allons définir ce que c'est et ce qui est optimal dans le corridor pour transporter, selon nous, 17 millions de passagers dans 20 ans.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Pouvez-vous nous expliquer quel sera précisément le rôle de VIA TGF et en quoi il se distinguera de ceux de Transports Canada et de VIA Rail?

**M. Martin Imbleau:** En fait, notre rôle va être d'assurer la phase d'approvisionnement, conjointement avec nos collègues de Transports Canada. À partir de l'an prochain, c'est nous qui allons hériter de la supervision de la réalisation du travail. Nous allons faire le codéveloppement avec un partenaire privé pour choisir les solutions, nous assurer que c'est économique, et trouver les bons arbitrages. Nous allons accompagner le partenaire privé et faire l'ultime recommandation aux autorités compétentes. Nous nous créons donc un bureau de projet avec une réelle compétence interne, afin de formuler des recommandations adéquates.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Monsieur Massicotte, dans un monde idéal, nous aurions un train à grande vitesse, un TGV. S'il était déterminé qu'un tel train est tout

simplement trop coûteux, seriez-vous alors toujours favorable à un train à grande fréquence, un TGF, offrant des arrêts plus fréquents, une vitesse améliorée et une plus grande fiabilité?

• (2000)

**M. Patrick Massicotte:** De notre côté, la position que nous avons adoptée fait que nous n'avons pas nécessairement l'expertise pour être en mesure de déterminer si c'est un projet de TGF ou de TGV qui doit aller de l'avant. Pour nous, ce qui est important, c'est qu'il y ait un point d'arrêt à Trois-Rivières, afin de favoriser le développement économique de la région.

Nous savons très bien que le consommateur ou l'entrepreneur doit changer son mode de transport: il doit arrêter de prendre son véhicule automobile et utiliser le train, pour qu'il y ait une économie en matière de transport s'il doit se rendre d'une ville à l'autre. Il faut aussi s'assurer qu'il lui sera possible de travailler pendant le trajet.

Un mode hybride pourrait-il être la solution? De notre côté, nous ne nous prononçons pas nécessairement sur le choix entre un TGF et un TGV. Pour nous, ce qui est important, c'est qu'il y ait un arrêt dans notre ville.

**M. Angelo Iacono:** Je sais que le tracé définitif n'a pas encore été déterminé. Quels sont les différents facteurs à prendre en compte pour décider de ce tracé?

**M. Martin Imbleau:** Il faut tenir compte du nombre de passagers qui vont utiliser le train, des distances et de l'aspect économique. Les lettres de mandat que nous avons reçues du ministère précisent déjà des points d'arrêt, qui sont incontournables.

Lors du processus avec le partenaire privé, afin d'offrir le meilleur service possible, nous allons devoir trouver la bonne solution quant aux endroits où arrêter, ainsi qu'au coût, qui doit être le meilleur possible. Évidemment, plus il y aura d'arrêts, moins ce sera rapide et moins le service pourrait être utilisé. Ce sont les choix que nous devons faire, tout en respectant les éléments très précis qui nous ont été demandés par Transports Canada et par le ministre.

**Le président:** Merci, messieurs Iacono et Imbleau.

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

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Monsieur Imbleau, je vous félicite pour votre nomination. Je suis très fier qu'un citoyen de ma circonscription dirige ce projet. J'espère que vous allez nous faire honneur et que ce beau projet va être réalisé à bas prix et qu'il va offrir un maximum de services et un maximum de vitesse.

Ma première question, beaucoup de citoyens doivent se la poser. Elle n'est pas directement en lien avec les autres questions qui ont été posées aujourd'hui, mais elle revient chaque fois qu'il y a un important projet d'infrastructure: il s'agit de la question du contenu local.

Au Québec, nous avons une capacité industrielle. Nous avons une expertise, c'est-à-dire des gens capables de produire le genre de trains qui pourraient circuler sur les rails du futur train à grande fréquence ou à grande vitesse. J'aimerais savoir si, dans votre mandat ou dans votre vision des choses, il y a une volonté de s'assurer qu'il y a des retombées économiques ici, étant donné que nous avons l'expertise pour réaliser ce genre de projets.



**M. Martin Imbleau:** Je vous remercie de vos bons mots. Je vais essayer de ne pas vous faire honte comme citoyen de votre circonscription.

En fait, il s'agit d'abord et avant tout d'un projet d'ingénierie civile, visant à construire des infrastructures civiles, ce qui se fait localement. Construire des rails et construire des lignes électriques, cela se fait très localement. En partant, le projet va vraiment maximiser les retombées canadiennes, du simple fait géographique. Ce sont beaucoup les entrepreneurs généraux d'ici et les firmes d'ici qui, généralement, dans ces projets d'infrastructure, en retirent les principaux avantages économiques.

Deuxièmement, nous allons évidemment respecter nos obligations internationales en matière de libre-échange économique. Nous allons devoir procéder à des appels d'offres pour choisir les bonnes firmes. Cependant, en très grande partie, c'est du génie civil et, dans ma vie, le génie civil se fait en grande partie par des firmes très locales.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** En ce qui a trait aux locomotives et aux wagons, par exemple, qu'est-ce qui se passera?

**M. Martin Imbleau:** Somme toute, cela représente une petite portion du budget de réalisation du projet. En matière de retombées économiques, le volet des wagons et des locomotives est assez limité comparativement au reste du budget. Même si on allait dans cette direction, les répercussions économiques sont plus importantes sur l'ingénierie et la construction du projet. Encore une fois, je rappelle que nous avons des obligations internationales à respecter pour être certains de...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** C'est parfait. Je comprends donc qu'il n'y a pas d'engagement à cet égard. Évidemment, nous le souhaiterions. C'est pourquoi je voulais entendre votre opinion à ce sujet, parce que nous avons de bons emplois à préserver, chez nous. Je comprends qu'un processus doit se faire, mais, d'un autre côté, si les offres qui viennent de chez nous sont compétitives, pourquoi ne pas les considérer?

Ma prochaine question pour vous est une question que beaucoup de gens se posent. Elle concerne le fameux débat qui a déjà commencé sur le choix entre un train à grande fréquence, ou TGF, et un train à grande vitesse, ou TGV. Vous dites que ce n'est pas une question de vitesse, et vous pourrez me le réexpliquer quand j'aurai fini de poser ma question, mais beaucoup de gens disent qu'un TGF aurait une vitesse comparable à celle des trains actuels et que le gain de temps serait mineur pour un trajet entre Montréal et Québec. C'est l'exemple que je vais utiliser dans ce cas-ci.

D'une part, on se demande si la construction d'une autre voie vaudrait les deniers investis si elle n'apporte pas de gain de temps important. D'autre part, on se demande si cela va réussir à entraîner un transfert suffisamment important d'utilisateurs de la voiture et de l'avion vers le train, ce qui est l'objectif si je comprends bien.

Pense-t-on être capable de réussir ce transfert s'il n'y a pas de gain de temps ou s'il s'avère que la voiture demeure un moyen de transport plus rapide que le train?

● (2005)

**M. Martin Imbleau:** Merci de votre question.

Premièrement, une des choses que j'aurais dû dire dans mon allocution d'ouverture, c'est qu'il n'y a plus de place pour ajouter des trains dans le corridor actuel, parce que les rails appartiennent à quelqu'un d'autre. Par conséquent, même si on veut que des gens

délaisser leur voiture pour le train, il n'y a pas de place pour plus de passagers. Il faudrait accorder la priorité aux passagers plutôt qu'aux marchandises, ce qui est à peu près impossible sur les voies qui appartiennent actuellement à d'autres entreprises ferroviaires. Il faut donc bâtir quelque chose de nouveau.

Deuxièmement, la fiabilité est fondamentale. Je reviens à l'exemple donné plus tôt: on est parti en retard et on est arrivé en retard. La fiabilité sera un des facteurs importants pour convaincre les gens d'abandonner leur voiture.

Troisièmement, je peux parler de mon expérience personnelle. Vous allez beaucoup en Europe, évidemment. Vous avez voyagé, comme moi. Or, quand je suis en Europe, je prends le train régulièrement. J'ai notamment fait le trajet de Paris à Bruxelles et de Bruxelles à Amsterdam en utilisant le même service de train rapide, soit celui de Thalys. Pour le trajet de Paris à Bruxelles, nous avons parcouru 300 kilomètres en une heure et demie. C'était super rapide. Cependant, avec le même train, pour aller à Amsterdam, nous avons parcouru 220 kilomètres en deux heures. Pourquoi? C'est parce que le train s'est arrêté plus souvent, dans des centres densément peuplés. Le choix s'est fait en fonction du gain environnemental, du gain économique et des populations desservies.

C'est la même chose dans le corridor dont il est question ici. Si on veut arrêter à Peterborough et à Trois-Rivières pour créer de la richesse, il faut avoir un train adapté aux communautés qui vont être desservies.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vais préciser ma question en donnant un exemple.

Supposons que le trajet en train soit d'une durée prévisible, disons deux heures et demie ou trois heures. Supposons aussi que le voyage prenne 10 minutes de moins en voiture, sans oublier le fait qu'on n'aurait pas à attendre à la gare, qu'on pourrait partir et arriver quand on veut, et qu'on n'aurait pas à se demander si la gare se trouve au centre-ville ou dans un coin reculé de la ville qui exige de prendre un autre moyen de transport pour se rendre à destination. Dans un tel cas, comment arrive-t-on à rendre le train véritablement attrayant pour que les gens l'utilisent?

Mon objectif est de m'assurer qu'il y aura un train, que les gens, idéalement, l'utiliseront en masse, qu'il reliera les différents centres-villes et qu'il sera rapide. Cependant, si le voyage prend autant ou plus de temps qu'en voiture, je ne vois pas pourquoi les gens prendraient ce train. Je veux donc m'assurer que les gens seront véritablement incités à prendre ce train et qu'il y aura un véritable avantage à le faire.

**Le président:** Il reste 15 secondes.

**M. Martin Imbleau:** Dans tous les scénarios, il sera plus rapide de prendre le train que la voiture. Nous allons nous assurer que les gares sont bien situées pour que les gens soient incités à le prendre. De plus, comme je vous le disais, il y aura un service de base et un service encore plus rapide pour voyager entre les différentes gares.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

La parole est à vous. Vous avez six minutes.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci, monsieur le président.

Bienvenue à tous nos témoins. Merci d'être parmi nous ce soir. J'ai hâte de participer à cette étude. Je pense que cela intéressera beaucoup de Canadiens.

J'aimerais adresser mes premières questions à M. Johnson. Ce que vous avez dit au sujet de ce projet était très éclairant, surtout à la lumière de tous les rebondissements qu'il a connus depuis sa première mouture.

Je voudrais d'abord présenter mon point de vue de député de la Colombie-Britannique qui représente une région rurale du nord-ouest de la province, située à des milliers de kilomètres d'ici et dotée d'un réseau de transport ferroviaire de passagers qui n'est plus que l'ombre de ce qu'il était. Quand je discute du service ferroviaire — ou même du service d'autobus — avec des gens, ils sont nombreux à me parler de leur vision d'un service ferroviaire voyageurs fiable et efficace, mais le service actuel de VIA Rail dans notre région est terriblement peu fiable. On ne peut pas l'utiliser comme moyen de transport de base; à vrai dire, il ne sert qu'à des fins touristiques.

Lorsque nous examinons cette idée de privatiser essentiellement le corridor ferroviaire le plus achalandé pour le transport de passagers au Canada et la source d'environ 85 % des revenus de VIA Rail — nous allons céder tout cela, y compris le service ferroviaire conventionnel de VIA Rail le long de ce corridor, à une entreprise privée et le retirer complètement des mains de VIA Rail —, il semble que notre fournisseur public national de services ferroviaires voyageurs va se retrouver avec des miettes. Je suis très préoccupé par l'avenir du service ferroviaire dans d'autres régions du pays.

Pouvez-vous nous dire de quoi auront l'air les 20 prochaines années? À quoi ressemblera l'avenir pour VIA Rail?

• (2010)

**M. Terence Johnson:** Voici un peu à quoi cela pourrait ressembler: si le reste de VIA Rail continue de fonctionner comme un service public, il lui faudra une subvention beaucoup plus importante pour fournir tous les services de base qui sont actuellement partagés le long du corridor. Je pense que ce serait quelque chose qui, à notre avis, ne se produirait absolument pas. Résultat: des trains comme le Skeena risqueraient de disparaître parce que le gouvernement dirait ne pas pouvoir les subventionner.

La vision initiale du projet de TGF était de revigorer le corridor, de bâtir une solide assise financière, de faire fond là-dessus, d'examiner le corridor Calgary-Edmonton, d'améliorer nos itinéraires longue distance et d'appuyer nos services aux collectivités nordiques et autochtones dans les régions éloignées. Les retombées de ce projet — tous ses avantages — profiteraient aux Canadiens et serviraient à renforcer notre réseau.

C'est ce qui nous préoccupe le plus dans ce dossier. Nous prenons un risque financier, car le projet va coûter plus cher; il faudra des années avant même que nous commencions à poser des rails et, au bout du compte, les Canadiens vont payer davantage pour le même train que nous avons ébauché en 2018 et que nous aurions pu construire.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Johnson.

Il y a un contraste frappant entre ces deux visions: d'une part, investir dans le transport ferroviaire public et la capacité de notre fournisseur public de services ferroviaires voyageurs afin d'offrir des avantages dans tout le pays et, d'autre part, privatiser la vache à

lait du transport ferroviaire de passagers au Canada et laisser le reste du réseau ferroviaire déperir. Si je vous comprends bien, ce sont les deux portraits que vous avez brossés.

J'aimerais aborder un autre aspect. Il s'agit de l'idée d'investir dans la capacité de notre gouvernement et dans notre réseau public de transport ferroviaire de passagers ici, au Canada. Il est plutôt ironique que les trois consortiums qui ont été sélectionnés pour ce projet comprennent un certain nombre de sociétés ferroviaires européennes qui appartiennent à l'État.

Essentiellement, d'autres pays ont investi dans la capacité de leur réseau public de transport ferroviaire de passagers et ont acquis l'expertise nécessaire, si bien que nous devons les payer pour que leurs experts viennent construire des trains dans notre pays. N'est-ce pas là une situation ironique?

**M. Terence Johnson:** En fait, les gens estiment que c'est ironique, mais ce n'est même pas vrai. À l'heure actuelle, dans la région du Grand Toronto, nous avons des partenaires d'ONxpress qui ont été choisis pour faire du codéveloppement en vue de l'expansion du réseau GO. Ils embauchent des centaines de Canadiens. Ils embauchent les mêmes personnes que Metrolinx aurait pu embaucher directement.

Ce sera la même chose ici. VIA Rail a déjà travaillé avec Systra. Elle a déjà collaboré avec des partenaires privés. Elle allait déjà travailler avec des entreprises privées de construction pour bâtir de nouvelles infrastructures. La seule chose qui a changé, c'est que maintenant, les modalités sont sur la table, et il n'y a pas de grand secret quant à l'exploitation du service ferroviaire. Si vous voulez savoir comment la SNCF fait quelque chose, il suffit de décrocher le téléphone et de vous en enquêter.

**M. Taylor Bachrach:** Ce que vous dites, c'est...

**M. Terence Johnson:** Il n'y a pas de secrets commerciaux ici. Il y a énormément de transparence dans cette industrie parce que tout est public. VIA Rail est tout à fait capable de gérer le service. On a toujours prévu que le secteur privé participerait à la construction — c'est toujours ainsi lorsqu'on réalise des projets —, mais il n'est pas nécessaire de sous-traiter l'exploitation.

**M. Taylor Bachrach:** Ce que vous dites, au fond, c'est que nous avons la capacité, dans une large mesure, au Canada. Nous allons simplement perdre le service au profit du secteur privé pour ensuite devoir le racheter à un prix plus élevé. Est-ce que c'est...?

**M. Terence Johnson:** C'est effectivement ce que nous craignons au sujet du projet.

**M. Taylor Bachrach:** D'accord.

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

**Le président:** Il vous reste 30 secondes, monsieur Bachrach.

**M. Taylor Bachrach:** Je vais peut-être poser ma question et attendre le prochain tour pour entendre la réponse.

La préoccupation tient, en grande partie, à la différence entre un modèle d'approvisionnement public et les modèles de partenariat public-privé auxquels le gouvernement libéral semble tant adhérer. Bien sûr, ici à Ottawa, les résidents ont vécu des expériences assez tumultueuses avec le modèle de partenariat public-privé. Je vais vous lire une citation tirée de l'enquête sur le projet de train léger d'Ottawa: « Le modèle de partenariat public-privé a causé ou contribué à causer plusieurs des difficultés persistantes liées au projet. »

Je me demande comment l'expérience du train léger pourrait s'appliquer à ce dont nous parlons dans le cadre du projet de TGF. Je vais garder la réponse pour le prochain tour.

Merci, monsieur le président, de votre indulgence.

• (2015)

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

Nous passons maintenant à M. Muys.

Monsieur Muys, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur temps, y compris ceux qui sont en ligne.

Pour vous donner un peu de contexte, je sais que vous représentez Via TGF, et non Via, mais vous connaissez peut-être un peu le marché — du moins, je l'espère. J'aimerais comprendre un peu mieux l'analyse de rentabilisation.

Ma circonscription se trouve à Hamilton. À côté de nous, à Brantford, le train 82, qui partait de Brantford pour se rendre à la gare Union, à Toronto, vient tout juste d'être remis en service.

Il y avait un certain nombre de trains qui alimentaient la plaque tournante du Grand Toronto et qui, espérons-le, se raccorderont peut-être au TGF ou à d'autres services ferroviaires de ce genre. Ces services ont été interrompus pendant la pandémie et viennent tout juste d'être rétablis: Kitchener, London et Barrie. Quel est le marché des routes secondaires vers Toronto? Le savez-vous?

**M. Martin Imbleau:** Personnellement, je ne saurais pas exactement en quoi consistent l'analyse de rentabilisation, le nombre de passagers et les facteurs économiques propres à cette région. Peut-être que mon collègue pourra faire des commentaires à ce sujet, mais, malheureusement, je n'ai pas cette information aujourd'hui.

**M. Marc-Olivier Ranger (secrétaire de la corporation, VIA HFR – VIA TGF Inc.):** Des représentants du ministère des Transports viendront aussi témoigner. Je vous prierais donc de leur poser la question parce qu'il y a des études sur les tendances à l'extérieur du corridor. Notre mandat se limite pas mal au corridor, mais il y a d'autres...

**M. Dan Muys:** En effet, mais cela ne fonctionne pas en vase clos.

D'accord, je vais mettre cette question de côté.

Vous avez dit, bien entendu, que le nouveau modèle prévoit un service rapide et ponctuel. Y a-t-il eu des études sur le pourcentage de l'augmentation prévue de l'achalandage à la suite de ce projet par rapport au service actuel?

**M. Martin Imbleau:** Oui, en raison de l'amélioration du réseau et des voies réservées, nous pensons que le nombre de passagers augmentera considérablement — aujourd'hui, il est d'environ 4 millions — pour atteindre 17 millions d'ici le milieu du siècle. C'est une augmentation énorme et, par ricochet, il y aura une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules.

**M. Dan Muys:** Y a-t-il une évaluation ou une estimation du nombre de passagers qui doivent utiliser ce service chaque année pour que le tout fonctionne? Après combien d'années d'exploitation aurons-nous atteint le seuil de rentabilité?

**M. Martin Imbleau:** Atteindre le seuil de rentabilité n'est probablement pas la bonne approche. C'est comme si on se demandait à quel moment une autoroute atteindra le seuil de rentabilité. Cela ne se produit pas parce que le gouvernement ne construit pas de grandes infrastructures de la sorte pour rien. Il faut une participation importante de la part du gouvernement. Une grande partie du financement proviendra des fonds du gouvernement, et notre travail consiste à garder le montant aussi bas que possible et à nous assurer d'avoir le bon équilibre avec le partenaire privé afin de fournir un service abordable.

**M. Dan Muys:** Savons-nous combien de passagers...? Vous avez parlé, me semble-t-il, de 4 à 17 millions.

**M. Martin Imbleau:** Voulez-vous savoir combien il en faudrait pour que ce soit rentable si c'était complètement indépendant? Nous ne l'avons pas déterminé sur le plan économique... parce que c'est probablement sans intérêt pratique. Le projet devra, à coup sûr, être soutenu par des subventions fédérales. Cela ne fait aucun doute. Tout comme pour une autoroute, la quantité dépend de l'utilisation, chose que nous préciserons au cours du processus de codéveloppement, et nous serons heureux de vous en faire part à ce moment-là.

**M. Dan Muys:** Monsieur Hampshire, j'ai lu au sujet de votre parcours professionnel et, bien entendu, vous avez une assez vaste expertise grâce à votre travail auprès de différents fournisseurs de services ferroviaires en Europe et ailleurs dans le monde. Quels sont, selon vous, le potentiel et les écueils du projet à l'étude?

**M. Graeme Hampshire (directeur de projet, VIA HFR – VIA TGF inc.):** Je pense qu'il faut adopter une approche équilibrée. Il faut prendre le meilleur du secteur public qui existe en Europe et le meilleur du secteur privé. Je n'adhère pas tout à fait au scénario apocalyptique présenté par mon collègue assis à ma gauche concernant le réseau ferroviaire au Royaume-Uni, car j'y ai participé pendant un certain nombre d'années. Il y avait des avantages importants à faire participer le secteur privé. Le modèle n'est plus le même. Il a évolué, et nous pouvons en tirer des leçons, à mon avis.

**M. Dan Muys:** Monsieur Johnson, vous avez mentionné les 71 millions de dollars, si je me souviens bien, qui ont été gaspillés au départ. Pouvez-vous ventiler cette somme? Peut-être que vous l'avez fait, et cela m'a échappé. Quelle était la composition de ces 71 millions de dollars et, par conséquent, qu'est-ce qui vous préoccupe au sujet des dépassements de coûts à venir, et à qui seront-ils refilés? Vous avez dit que ce sont les contribuables et les usagers qui assumeront ces coûts.

• (2020)

**M. Terence Johnson:** Le point le plus important, c'est qu'avant même que le bureau de projet conjoint soit créé, les prévisions relatives au nombre d'usagers étaient déjà disponibles, et le plan d'affaires existait, tout comme l'évaluation des infrastructures. Toutes ces dépenses avaient déjà été engagées par Via Rail Canada. Tout cet argent avait déjà été dépensé. La seule chose que nous n'avons pas faite, c'est de publier les résultats de ces activités afin d'assurer la transparence et de faire part au public des véritables détails qui étaient l'affirmation suivante: « Oui, ce projet va réellement permettre de transporter 12 ou 17 millions de passagers, et voici le modèle qui montre la direction qu'il prendra et nos hypothèses concernant la façon dont nos villes pourraient se développer et tous les autres éléments de politique publique de ce projet ». Tout cela existait déjà avant la création du bureau de projet commun.

Le bureau de projet conjoint était censé s'acquitter de tâches comme l'acquisition des terrains nécessaires, mais il ne l'a pas fait. Il y a eu tellement de faux pas. Le tunnel du Mont-Royal a été abandonné. Toutes les activités que l'argent aurait dû nous permettre de réaliser n'ont pas été réalisées.

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

Merci, monsieur Muys.

[Français]

Madame Koutrakis, vous avez maintenant la parole pendant cinq minutes.

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

Je remercie également tous nos témoins d'être des nôtres ce soir.

Monsieur Imbleau, je vous félicite pour votre nomination à ce nouveau poste, et je vous remercie beaucoup des services que vous avez déjà rendus au Port de Montréal. C'est vraiment un plaisir de vous revoir. Je vais commencer en vous posant quelques questions.

Premièrement, pouvez-vous expliquer pourquoi le train à grande fréquence est conçu comme un partenariat public-privé? Deuxièmement, le gouvernement du Canada dispose-t-il de l'expertise nécessaire pour mener à bien un projet de génie civil aussi complexe? Troisièmement, que répondez-vous à nos amis du NPD qui disent qu'un partenariat public-privé ne peut qu'augmenter le coût des projets?

**M. Martin Imbleau:** Je vous remercie, madame Koutrakis. Je suis content de vous revoir.

Je pense que, dans le cas qui nous concerne, nous avons un peu le meilleur des deux mondes. En effet, une délégation complète de ce projet au secteur privé sans la supervision d'un bureau bien éduqué et doté d'une bonne équipe ferait que nous naviguerions un peu à l'aveugle. D'un autre côté, il serait difficile de développer un projet aussi complexe d'infrastructure civile, technologique et électrique simplement dans l'appareil gouvernemental, car nous ne bénéficierions probablement pas des innovations et des nouvelles techniques que nous pouvons trouver à gauche et à droite, à savoir les technologies, les techniques de construction, mais aussi la concurrence entre les firmes.

Nous avons donc probablement ici un équilibre adéquat entre les deux. Je ne crois pas que cela coûtera plus cher du fait d'être un partenariat public-privé. Les coûts sont les coûts: la gestion change la donne en ce qui a trait aux coûts définitifs, et le coût en capital fait un peu pencher la balance, mais c'est le modèle lui-même qui sera essentiellement le facteur déterminant en matière de coûts dans ce cas-ci.

**Mme Annie Koutrakis:** Je vous remercie.

Je sais que le tracé définitif n'a pas encore été déterminé. Quels seront les différents facteurs à prendre en compte lors du choix de ce tracé?

J'ai reçu de nombreuses questions de la part de M. Boyer, le maire de Laval, ville qui se trouve dans ma circonscription. Chaque fois que je le rencontre, il me demande toujours s'il y aura un arrêt à Laval.

**M. Martin Imbleau:** C'est une question légitime. Évidemment, tout le monde voudrait avoir une gare, tout en ayant le train le plus rapide possible.

Il y a plusieurs facteurs à considérer. C'est d'ailleurs ce dont j'ai discuté avec l'équipe ce matin. Il y a notamment la distance, le nombre d'arrêts, la densité de la population. La géographie est également un facteur important, ne serait-ce que pour les rayons de courbure. Il y a aussi le partage des rails, la distance et les façons de contourner certains obstacles, comme le Mont-Royal, auquel nous avons fait référence tout à l'heure.

Il s'agit vraiment d'une question qui concerne plusieurs facteurs. Les décisions se prendront donc en fonction de l'offre de service, de l'environnement et des coûts, afin d'offrir le meilleur service possible au moindre coût.

**Mme Annie Koutrakis:** Je vous remercie.

Monsieur Massicotte, de nombreux intervenants au Québec réclament un train à grande vitesse. À votre avis, qui devrait payer les coûts plus élevés qui y seraient associés? Croyez-vous que le gouvernement du Québec ou la municipalité de Trois-Rivières seraient prêts à contribuer à ces coûts plus élevés? Si oui, dans quelle mesure? Cela a-t-il été discuté au sein de votre organisation?

**M. Patrick Massicotte:** Je vous remercie d'avoir posé cette question. Au Québec, le débat entre un train à grande vitesse et un train à grande fréquence est effectivement reparti de plus belle.

Comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, je crois qu'un système hybride pourrait être le scénario optimal. Pour certains trajets, il pourrait y avoir des trains à grande vitesse et, pour d'autres, des trains à grande fréquence. Je ne suis toutefois pas un spécialiste en la matière.

Quant aux coûts associés, il faut comprendre que, si nous faisons ces investissements, c'est pour être concurrentiels à l'échelle internationale. La connectivité entre les régions et les grands centres urbains va favoriser le développement régional et économique de manière assez importante. Lorsque je fais référence à la zone d'innovation, notamment à la filière des batteries, je pense que vous connaissez tous les investissements qu'ont engagés General Motors, POSCO, Ford, et ainsi de suite. De grandes industries viennent s'établir dans notre région. Le fait d'avoir un réseau structurant va permettre l'émergence d'entreprises et relancer l'économie pour l'ensemble des Canadiens et des Canadiennes.

Quant à votre question visant à savoir si la Ville de Trois-Rivières est prête à investir des sommes importantes, je ne veux pas parler au nom de la Ville. Nous ne nous sommes d'ailleurs pas précisément penchés sur ce point.

J'espère que cela répond à vos questions.

● (2025)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Massicotte et madame Koutrakis.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur Massicotte, je vous remercie d'être des nôtres et je vous souhaite la bienvenue.

Vous nous avez beaucoup parlé du fait qu'il serait intéressant pour Trois-Rivières que le train s'y arrête. Évidemment, nous sommes d'accord. René Villemure, un des députés de notre formation politique, nous dit tout le temps au caucus à quel point il trouverait important qu'il y ait un arrêt à Trois-Rivières.

Cependant, n'importe quelle ville le long du tracé pourrait dire qu'elle souhaite avoir un arrêt. Pourquoi Trois-Rivières serait-elle incontournable? Les gens qui sont autour de la table ne sont pas tous du Québec et ils ne connaissent pas nécessairement tous Trois-Rivières. Il vaudrait peut-être la peine que vous nous expliquiez un peu en quoi il est important qu'il y ait un arrêt à Trois-Rivières.

**M. Patrick Massicotte:** La ville de Trois-Rivières a connu une croissance économique assez importante au cours des dernières années.

Sur le plan du savoir, l'Université du Québec à Trois-Rivières a été avant-gardiste en ce qui concerne l'innovation et l'hydrogène vert, entre autres. C'est ce qui a mené le gouvernement du Québec à créer la Vallée de la transition énergétique, couvrant la Mauricie et le Centre-du-Québec, et à désigner cette région comme une zone d'innovation, à fort potentiel de croissance. Pour sa part, la ville de Bécancour a l'un des plus grands parcs industriels au pays, qui permet la venue dans notre région d'industries majeures, comme les GM et Ford de ce monde dont j'ai parlé plus tôt.

Il y a donc une effervescence présentement. Ce n'est pas pour rien que la Ville de Trois-Rivières, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada ont récemment accordé des subventions pour l'agrandissement de l'aérogare à notre aéroport. Il se passe quelque chose dans notre ville. Nous avons un port et un aéroport, et la venue du train permettrait de stimuler encore plus notre économie.

De plus, il y a eu des investissements majeurs sur le plan touristique. Il y a beaucoup de tourisme d'un peu partout, notamment de l'Europe. Des bateaux de croisière accostent à Trois-Rivières, et la population canadienne visite la ville, laquelle est vraiment devenue une destination touristique.

**Le président:** Malheureusement, il ne vous reste plus de temps de parole, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Le prochain intervenant est M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous pendant deux minutes et demie.

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

La fixation des gouvernements libéraux et conservateurs sur les partenariats publics-privés a toujours semblé relever davantage de l'idéologie que d'une évaluation objective. Les vérificateurs généraux de la Colombie-Britannique et de l'Ontario ont analysé des dizaines de projets de partenariat public-privé et ont constaté qu'ils étaient plus susceptibles d'exiger davantage de fonds publics et d'accuser du retard.

Je suis vraiment fasciné par la décision d'opter pour ce modèle pour le projet de train à grande fréquence. Nos recherches montrent que le gouvernement a analysé 20 projets de transport canadiens et internationaux différents dans le cadre de l'évaluation des options en matière d'approvisionnement. Aucun de ces 20 projets n'a fait appel à des modèles d'approvisionnement public.

Je m'adresse maintenant à M. Imbleau — et je comprends qu'il occupe ce poste depuis peu. Pourquoi pense-t-il qu'il n'y a pas eu un seul projet de ce genre?

• (2030)

**M. Martin Imbleau:** Tout d'abord, je dois faire preuve d'humilité quant au fait que nous avons hérité d'un mandat visant à mettre en oeuvre un processus d'approvisionnement. Cette décision a été prise par d'autres autorités et, par conséquent, je la respecte.

Cela dit, au risque de me répéter, nous pensons que la meilleure approche consiste à combiner le développement des connaissances et des compétences à l'interne tout en s'appuyant sur les compétences du secteur privé et sur l'innovation dans le cas présent.

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur Johnson, si nous examinons ce qui se passe dans le monde entier et si nous pouvions remonter dans le temps et demander au gouvernement de procéder à une analyse juste des projets ferroviaires qui ont fait l'objet d'un approvisionnement public comparativement à ceux qui ont fait l'objet d'un approvisionnement privé, où irions-nous chercher des exemples publics?

**M. Terence Johnson:** C'est en fait une excellente question.

Je tiens à préciser une chose. Nous ne sommes pas contre la participation du secteur privé. Nous sommes contre l'idée de faire fausse route. Nous voulons être très pragmatiques. L'un des enseignements que nous avons tirés du projet de construction du train léger d'Ottawa, c'est que le partenaire public n'était pas suffisamment expérimenté. En fait, il est bon que des personnes très qualifiées soient intégrées à l'équipe du projet de train à grande fréquence de Via Rail pour assurer la partie publique de ce projet.

Le fait est que le projet initial était un partenariat public-privé, mais il s'agissait d'un partenariat lié aux infrastructures. C'était un projet fondé sur des paiements qui visait à assurer la disponibilité des infrastructures, ce qui est assez courant. L'externalisation totale de l'ensemble des transports ferroviaires n'est pas très courante. En fait, le seul équivalent auquel je puisse penser est l'accord que les Indonésiens viennent de conclure avec la Chine pour leur TGV. On pourrait comparer cela, par exemple, aux mesures que l'Inde a prises pour renforcer ses capacités nationales.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Bachrach. Il vous restait 15 secondes.

**M. Taylor Bachrach:** Je les utiliserai pendant ma prochaine intervention.

**Le président:** Cela semble être une bonne idée.

Le prochain intervenant est M. Lewis.

Monsieur Lewis, vous avez la parole pendant cinq minutes.

**M. Chris Lewis (Essex, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je dispose de cinq minutes et 15 secondes, et je vous en remercie, monsieur Bachrach.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Chris Lewis:** Je remercie infiniment les témoins de leur participation à la présente réunion qui se tient tard dans la soirée, mais qui est très importante. Il ne fait aucun doute que cette réunion revêt une grande importance. Je vous remercie donc de vos témoignages.

La première question que j'aimerais poser est très simple, je pense. Je l'adresserai à la fois à M. Imbleau et M. Johnson.

Ma circonscription, Essex, est située juste à côté de Windsor. C'est le poste frontalier international le plus fréquenté d'Amérique du Nord. L'un ou l'autre d'entre vous pourrait-il me dire brièvement s'il trouve logique que nous appelions désormais cette liaison le corridor Toronto-Québec plutôt que de reprendre l'expression « corridor Windsor-Québec »? Nous pourrions éventuellement y associer des villes des États-Unis, comme Chicago et d'autres centres urbains. Si nous investissons dans ce projet de toute façon, ne sommes-nous pas en train de passer à côté d'une occasion en or?

**M. Martin Imbleau:** Le mandat dont nous avons hérité est très précis, monsieur Lewis. Il s'agit en fait de la liaison Québec-Toronto. Nous savons que Transports Canada mène des études en ce moment même afin d'examiner d'autres projets d'expansion. Cependant, cela dépasse notre mandat. Vous devriez peut-être poser cette question aux responsables de Transports Canada lorsqu'ils comparaitront devant votre comité.

**M. Terence Johnson:** Je me suis entretenu avec l'équipe de CPCS responsable de l'étude qui a été engagée par Transports Canada pour examiner ce qu'ils appellent la phase 2 du projet de train à grande fréquence dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

Ce qui me pose un problème, c'est qu'ils qualifient cette étape de « phase 2 », car il est beaucoup plus facile de résoudre les problèmes qui existent dans le Sud-Ouest de l'Ontario que de résoudre les problèmes qui existent entre Toronto et Ottawa, et nous pourrions résoudre ces problèmes dès maintenant.

Nous pourrions tenir certaines des promesses qui ont été faites il y a quatre ou cinq ans — en fait, depuis plus longtemps — concernant la mise en place de plusieurs trains par jour à destination de Sarnia et de cinq ou six trains à destination de Windsor et d'Essex. Nous pourrions facilement réduire d'une demi-heure les déplacements en train entre Windsor et Toronto, et ce, dès maintenant. L'entreprise Via Rail Canada peut mettre en œuvre les plans qu'elle a déjà élaborés avec le soutien adéquat du gouvernement.

**M. Chris Lewis:** Merci, monsieur Johnson.

Merci, monsieur Imbleau.

Je vais donc poursuivre rapidement. Tout à l'heure, le mot « céréales » a été évoqué, à propos de leur transport. Ironiquement, Windsor est doté d'un port, et comble de l'ironie, nous expédions de grandes quantités de céréales vers les Chicago, les Milwaukee et les autres villes de ce genre du monde entier. Nous avons parlé des céréales, ce qui est formidable.

Parlons maintenant de l'usine de batteries de St. Thomas et de l'usine de batteries Stellantis, à Windsor. Il s'agit d'investissements de l'ordre de 12 milliards de dollars. Parlons des minéraux critiques qui, espérons-le, seront un jour exploités dans le Grand Nord de l'Ontario. Parlons non seulement de l'acheminement des personnes vers ces sites, mais aussi de l'acheminement de nos minéraux critiques vers ces usines de batteries qui vont créer environ 5 000 nouveaux emplois, ou sont censées le faire.

Alors, ne serait-il pas logique de faire l'inverse pour nous assurer que nous déplaçons le point de départ vers l'est et que ce point de départ est bien Windsor? Compte tenu de toutes les infrastructures mises en place dans ces régions qui, soit dit en passant, ne sont pas éloignées, cela me semble logique. Il s'agit en fait de la plaque tournante de l'Amérique du Nord.

Monsieur Johnson, vous entendez-vous avec moi pour dire que cette question doit être examinée de très près afin de nous assurer que nous ne passons pas à côté d'une occasion en or?

• (2035)

**M. Terence Johnson:** Je pense que la main droite et la main gauche peuvent vraiment faire deux choses différentes en même temps. Nous le pouvons... C'est l'un des problèmes que pose la séparation de Via Rail et de Via TGF. Via Rail est en quelque sorte en mode léthargique en ce moment. L'entreprise ne sait pas ce qu'elle est censée faire au cours des dix prochaines années pour relever les défis actuels, alors qu'elle pourrait s'occuper de tout cela en même temps, parce que ces activités sont synergiques. Elles s'alimentent les unes les autres.

En ce qui concerne le fret, nous devons vraiment nous demander pourquoi nous permettons aux entreprises de transport ferroviaire des marchandises d'abandonner une partie aussi importante de leurs infrastructures et de nous dire par la suite qu'elles n'ont plus la capacité requise pour accommoder des trains de passagers. Il y a dix ans, une ligne à double voie en parfait état reliait Essex et St. Thomas, mais cette ligne de chemin de fer a maintenant disparue.

**M. Chris Lewis:** Je vous remercie, monsieur Johnson.

Monsieur Imbleau, avez-vous quelques dernières observations à formuler? Vous disposez de 30 secondes pour le faire.

**M. Martin Imbleau:** L'augmentation du nombre de trains de passagers sur les voies de fret n'a pas beaucoup de sens, pour la raison que vous avez mentionnée. Dans 50 ans, je ne crois pas que des trains de passagers au diesel circuleront entre les villes et ralentiront encore les trains de marchandises, parce que notre économie est en pleine croissance.

Quoi qu'il en soit, grâce au corridor que nous construisons, nous devrions disposer de voies réservées. Je n'ai pas d'observation à faire au sujet de leur emplacement précis, mais en général, nous devrions leur laisser la voie libre, et les deux services devraient avoir des voies réservées.

**M. Chris Lewis:** Je vous remercie, messieurs.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Lewis.

Le prochain intervenant est M. Badawey.

Monsieur Badawey, vous avez la parole pendant cinq minutes.

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

Je tiens à remercier les témoins d'être venus aujourd'hui pour nous faire part de leur témoignage.

Mesdames et messieurs, ce projet de transport est le plus important que notre pays ait entrepris au cours des 60 dernières années. Franchement, il est tout à fait emballant que nous participions tous à ce processus. Comme je l'ai dit à M. Lewis tout à l'heure, je crois que ce projet dépasse la artisanerie. Pour faire démarrer ce projet et faire construire ce réseau ferroviaire, afin de mettre notre système de transport à niveau pour l'année 2023 en ce qui concerne le transport des passagers, un effort d'équipe est requis de la part de tous les partis.

Le deuxième point que je souhaite faire valoir est probablement le plus important. Il ne fait aucun doute que ce projet galvanisera davantage notre pays. Il le galvanisera du Québec jusqu'à l'ouest, et même jusqu'à l'est, et il renforcera un réseau multimodal, en particulier en ce qui concerne la circulation des personnes.

Nous reconnaissons que nous disposons d'un système très robuste pour la circulation des marchandises, même s'il fluctue et peut être amélioré... un réseau multimodal. Dans mon coin, c'est-à-dire dans la région du Niagara, nous avons la chance de disposer d'un corridor commercial portuaire très solide qui tire pleinement parti de la voie maritime du Saint-Laurent et du canal Welland, ainsi que des principaux réseaux ferroviaires et routiers côtiers et des transporteurs aériens.

Cela dit, je tiens à poser une question à propos du processus et à comprendre très clairement sa teneur et la meilleure façon de le mener à bien. Pour en revenir aux commentaires de M. Lewis, qui, selon moi, étaient tout à fait appropriés en ce qui concerne effectivement le fait de se concentrer maintenant sur la circulation des personnes... Il est tout aussi important de veiller à ce que les échanges commerciaux soient plus solides dans les régions prêtes à accueillir les nouveaux secteurs que nous essayons de renforcer comme le secteur minier dans le nord et, bien sûr, de mettre en place les infrastructures adéquates dans les régions qui connaissent une croissance.

Je vais maintenant m'adresser à M. Imbleau — soit dit en passant, je vous félicite de votre nomination à ce nouveau poste. Cette nomination est une perte pour le port de Montréal, mais un gain pour Via TGF.

La question est la suivante. J'aimerais que vous expliquiez très clairement le processus, tant du point de vue des capitaux engagés que du point de vue opérationnel, ainsi que la manière dont il va se dérouler en ce qui concerne votre participation et les partenaires qui vont se joindre à vous pour que le projet aille de l'avant et que le travail soit réalisé.

**M. Martin Imbleau:** Je vous remercie de votre question.

Il est amusant que vous ayez mentionné la Voie maritime du Saint-Laurent, car j'ai noté qu'il s'agissait de l'entreprise la plus importante réalisée au pays.

• (2040)

**M. Vance Badawey:** C'est exact.

**M. Martin Imbleau:** Le Canada ne jouirait pas du statut dont il jouit aujourd'hui dans le monde entier sans cette entreprise, qui a été menée il y a plusieurs dizaines d'années.

Aujourd'hui, nous sommes à l'étape de l'approvisionnement. D'ici la fin de l'été prochain, nous choisirons un consortium avec lequel nous mettrons en œuvre le projet. Nous, c'est-à-dire notre équipe et eux, nous engagerons dans un processus visant à trouver la meilleure solution, à réaliser l'alignement, à évaluer les répercussions et à atteindre l'équilibre économique approprié. Puis à la fin de ce processus, qui durera quelques années parce qu'il est très détaillé, nous prendrons une décision finale en matière d'investissement.

Le gouvernement du Canada investira dans le projet et le partenaire privé fera de même dans une proportion qui devra être déterminée par le processus. À ce moment-là, le partenaire privé exploitera également des installations qui demeureront dans les livres du

Canada. Nous serons propriétaires de l'actif, mais l'exploitant assurera l'exploitation de notre actif à ce moment-là.

**M. Vance Badawey:** C'est formidable.

Nous parlons d'investir dans différentes régions. Que pensez-vous de l'éventuel prolongement du TGF dans le Sud-Ouest de l'Ontario, ou que prévoyez-vous à ce sujet?

**M. Martin Imbleau:** Comme nous l'avons déjà mentionné, une étude est en cours. J'ai appris qu'il s'agissait de la phase 2, ou d'un élargissement du projet à d'autres régions. Notre mandat s'arrête à Toronto. Si ce mandat devait changer, nous examinerions cette possibilité.

Je regrette d'être...

**M. Vance Badawey:** Ce travail est en cours...

**M. Martin Imbleau:** Il est en cours.

**M. Vance Badawey:** Il s'agit d'un travail en cours, et j'ai posé la question délibérément pour cette raison, parce qu'en ce moment, nous travaillons tous ensemble pour arriver à cette fin.

Cela dit, envisagez-vous également la possibilité que des exploitants de courts tronçons fassent partie de ce réseau global?

**M. Martin Imbleau:** L'objectif est de faire en sorte que notre partenaire privé exploite toutes les installations du corridor Québec-Toronto — qu'il n'y ait qu'un seul exploitant — parce qu'il assumerait les risques opérationnels à ce moment-là. Cette mesure vise également à réduire l'exposition des contribuables aux risques d'exploitation...

**M. Vance Badawey:** Essentiellement, vous aurez une colonne vertébrale allant d'est en ouest. Est-il possible que vous utilisiez des exploitants de courts tronçons pour étendre les services dans certaines municipalités?

**M. Martin Imbleau:** En ce qui concerne les lignes secondaires et ce type d'installations, si nous les construisons, ils viendront. Il est certain que nous offrirons les principaux services d'un centre à l'autre, puis nous construirons des lignes secondaires. C'est ainsi que les choses se sont développées ailleurs, et il en ira de même au Canada.

**M. Vance Badawey:** Voici ma dernière question. Que signifierait pour le Canada l'abandon de ce projet?

**M. Martin Imbleau:** Je ferme les yeux, et je me vois dans 40 ans: nous sommes le seul pays du G7 à ne pas offrir ce type de services.

**M. Vance Badawey:** Faisons en sorte que cela n'arrive pas. Faisons le travail correctement, et allons jusqu'au bout.

**M. Martin Imbleau:** C'est bien cela.

Nous serions le seul pays à exploiter encore des trains au diésel sur des voies non réservées. Nos deux capitales ne seraient pas reliées. Je ne vois pas comment ce projet pourrait être abandonné.

**M. Vance Badawey:** Parfait. Finissons sur une bonne note. Assurons-nous que ce projet est mené à bien.

**M. Martin Imbleau:** Merci beaucoup.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur Imbleau.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Badawey.

Nous entendrons maintenant M. Strahl, qui entamera la dernière série de questions.

Monsieur Strahl, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

**M. Mark Strahl:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Imbleau, vous avez mentionné à plusieurs reprises vos lettres de mandat et d'autres documents connexes. S'agit-il de documents publics? Je sais que les lettres de mandat des ministres sont publiques. Êtes-vous en mesure de soumettre ces documents au Comité?

**M. Martin Imbleau:** Oui. Ce sont tous des documents publics. Ils faisaient partie de mon cahier d'information de 800 pages.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Mark Strahl:** Nous tenterons donc de les trouver.

**M. Martin Imbleau:** Nous les mettrons à votre disposition s'ils sont difficiles à trouver.

**M. Mark Strahl:** D'accord. Je vous remercie beaucoup.

**M. Marc-Olivier Ranger:** Les membres du Comité pourront les trouver dans le résumé du plan d'entreprise déposé par le ministre à la Chambre des communes. Vous avez...

**M. Mark Strahl:** Je vous remercie de cette précision.

Monsieur Imbleau, dans votre exposé, vous avez mentionné que le fait de déplacer les passagers de la voie actuelle vers le nouveau service permettrait d'améliorer le transport des marchandises. Il est évident que si les voies n'étaient pas partagées, il serait plus facile d'acheminer les marchandises plus rapidement.

Je présume que vous savez combien de trains de VIA Rail quitteraient la voie actuelle pour emprunter la voie principale. Avez-vous effectué une modélisation pour calculer la réduction de l'utilisation de la voie actuelle, le nombre de trains en moins et le nombre de passagers qui passeraient de la voie actuelle à celle du TGF? Le cas échéant, comment réagiront, selon vous, les collectivités actuellement desservies par le corridor actuel? Avez-vous tenu compte de la baisse de leur niveau de service en raison de la réduction du nombre de trains qui s'y arrêteront? Quelles seront les répercussions sur les centres?

J'imagine que cette réduction m'inquiète un peu. Avez-vous modélisé la façon dont cette réduction du service offert sur la voie actuelle s'intégrera au TGF ou le service sera-t-il simplement graduellement réduit dans ces collectivités et leurs habitants devront-ils utiliser un autre mode de transport pour accéder au TGF? Ces collectivités seront-elles nettement désavantagées comparativement aux quelques collectivités situées le long de la voie du TGF qui auront une gare à laquelle leurs habitants pourront avoir accès?

• (2045)

**M. Martin Imbleau:** Je me suis peut-être mal exprimé. L'idée n'est pas de cannibaliser le système existant, mais de continuer à en assurer le fonctionnement. Il s'agit vraiment d'offrir des services accrus, soit des nouveaux services, sur des voies réservées. Les collectivités situées sur la Rive-Sud de Montréal seront toujours desservies par VIA Rail. L'intention n'est pas de suspendre ce service. Il s'agit plutôt d'offrir des services supplémentaires qui permettront de passer de 8 à 17 millions de passagers.

S'il était possible d'accomplir cela sur les voies existantes tout en offrant un service plus rapide et plus fiable, quelqu'un d'autre l'aurait fait avant nous. Nous ne pouvons tout simplement pas accroître

le service sur la voie existante, car le transport ferroviaire de marchandises n'offre aucune souplesse à cet égard.

**M. Mark Strahl:** Dans ce cas, je me pose la question suivante. Comment pouvez-vous dire que les volumes de fret ne changeront pas et que des gains d'efficacité seront réalisés lorsque vous affirmez aussi que le nombre de trains de Via Rail qui empruntent le corridor actuel ne changera pas et que ce projet représente simplement une capacité supplémentaire? Je ne comprends pas. Peut-être pouvez-vous m'aider à comprendre comment ces deux choses peuvent être vraies, c'est-à-dire comment on peut améliorer l'efficacité et le transport de marchandises tout en conservant le même nombre de trains de VIA Rail sur la voie.

**M. Martin Imbleau:** L'intention n'est pas d'ajouter de nouveaux services sur les voies de transport de marchandises existantes, ce qui nuirait au système actuel. Le système actuel pourrait rester tel quel, même s'il connaît déjà quelques problèmes, mais les services supplémentaires ou les passagers supplémentaires se retrouveraient sur des voies réservées qui n'affecteraient pas les trains de marchandises.

Nous avons tous traversé une crise ces deux dernières années en ce qui concerne l'approvisionnement, le transport des marchandises et l'industrie ferroviaire. Nous savons à quel point ce secteur est vulnérable. Il est donc important de préserver la fiabilité du service de trains de marchandises. Nous ne voulons pas alourdir le fardeau qui pèse déjà sur le CN, le CP et les autres exploitants.

**M. Mark Strahl:** Vous affirmez que les niveaux de service pour les collectivités situées le long de la voie actuelle ne se détérioreront pas et qu'ils ne seront pas réduits lorsque le TGF sera en service. Ces collectivités continueront d'avoir accès au même niveau de service dont elles profitent aujourd'hui lorsque ce projet sera construit.

**M. Martin Imbleau:** Je crois que ce que j'ai dit, c'est que l'intention n'est pas de réduire ces services. Y aura-t-il un déplacement de passagers entre certaines collectivités parce que les services seront différents? Cela reste à voir et à évaluer, mais l'intention n'est pas d'affecter ces services.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Strahl.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Imbleau.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Chahal.

Monsieur Chahal, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

**M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins qui comparaissent aujourd'hui.

Monsieur Imbleau, j'aimerais d'abord aborder certains commentaires qui ont été formulés plus tôt par le représentant de la Chambre de commerce de Trois-Rivières. J'aimerais approfondir un peu — et mon collègue, M. Barsalou-Duval, a aussi abordé cette question — le processus qui consiste à se pencher sur les gares qui seront établies ou les possibilités à cet égard. Avez-vous établi des critères précis et une pondération liée à ces critères pour que les collectivités sachent si une gare pourrait être établie à proximité?

**M. Martin Imbleau:** Certaines gares sont explicitement indiquées dans le mandat du ministre. On connaît donc l'emplacement de ces gares.



S'il devait y avoir d'autres gares, alors oui, nous mettrions au point une matrice qui prendrait en compte l'environnement, l'économie, les passagers et la faisabilité.

Nous créerions une telle matrice, mais je pense qu'il est juste de dire que l'objectif n'est probablement pas d'avoir trop de gares, car cela ne permettrait pas d'offrir un service rapide, fréquent et fiable. Le corridor a déjà un certain nombre de gares préétablies.

**M. George Chahal:** Si on décidait d'ajouter des gares, fourniriez-vous aux collectivités des renseignements sur ce qu'elles doivent faire pour répondre aux critères établis et ainsi possiblement obtenir une gare?

**M. Martin Imbleau:** Cela fait partie du processus de discussion et d'optimisation que nous réaliserons avec le partenaire privé pour déterminer où il est plus économique et plus facile d'établir ou de ne pas établir une gare le long de la voie. Nous rendrons ces conclusions publiques à la fin du processus. Comme je l'ai dit, l'intention n'est pas nécessairement d'ajouter un grand nombre de gares, car il s'agit de maintenir un service aussi rapide que possible.

**M. George Chahal:** Je vous remercie.

Nous avons parlé du diesel, mais aussi de l'électrification. Pouvez-vous nous en dire plus sur votre proposition d'électrification et sur les coûts et les avantages liés à une telle transition?

J'ai également une question complémentaire qui concerne l'alimentation à l'hydrogène. Pourquoi ne pas envisager cette option? Encore une fois, le représentant de la Chambre de commerce a parlé d'hydrogène vert. Pourquoi n'envisageons-nous pas cette possibilité?

Cela fait donc deux questions.

• (2050)

**M. Martin Imbleau:** L'électricité à partir d'hydrogène est justement mon domaine. Je reviendrai donc sur cette question.

L'intention est d'utiliser des trains entièrement électriques. Je dis « l'intention », car cela pourrait se révéler plus difficile sur certains tronçons et nous devons utiliser des trains alimentés au biodiesel ou au diesel et à l'électricité dans ces cas, par exemple dans les collectivités à circulation beaucoup plus dense.

Nous ferons de notre mieux pour que tout soit électrifié, mais il se peut que nous devions recourir à d'autres technologies.

**M. George Chahal:** Pourquoi ne pouvez-vous pas tout électrifier?

**M. Martin Imbleau:** Cela dépendra de l'efficacité des batteries. Il pourrait y avoir des endroits où nous ne pourrions pas avoir de suspension caténaire... Dans ces cas, les trains sont généralement alimentés avec différentes sources d'énergie. Nous étudierons donc les technologies offertes avec les partenaires privés.

La question de l'hydrogène, quant à elle, entraîne un débat intéressant. Vous savez peut-être que les Allemands ont mis au point l'un des premiers trains alimentés à l'hydrogène, mais qu'ils ont ensuite abandonné cette technologie parce qu'il était plus efficace et moins dispendieux d'exploiter un système entièrement électrique. Je pense que cela représente une leçon apprise par un plus grand exploitant et que nous en avons tout simplement tenu compte.

**M. George Chahal:** D'autres pays considèrent que l'hydrogène représente la voie à suivre à l'avenir. Même si cet exploitant a échoué, d'autres utilisent peut-être une technologie différente.

Est-ce que c'est toujours hors de question ou est-ce une option que vous étudiez?

Je vous pose cette question parce que je suis originaire de l'Alberta — j'aurais dû vous le dire dès le départ — et nous étudions quelques projets. Une partie de cette étude concerne les liaisons entre Calgary et Edmonton et entre Calgary et Banff. Si nous envisageons une électrification complète, je ne sais pas exactement d'où viendrait notre électricité. Actuellement, notre gouvernement provincial conservateur a imposé un moratoire sur les énergies renouvelables en particulier.

Lorsqu'il s'agit de la production d'énergie et de l'approvisionnement en électricité pour alimenter les trains, si l'on tient compte du fait qu'il faudra toujours alimenter nos maisons et nos véhicules, je me demande si nous aurons suffisamment d'électricité pour répondre à toutes nos demandes et à tous nos besoins ou si nous devrions plutôt envisager d'avoir recours à l'hydrogène.

J'aimerais d'abord entendre votre réponse, monsieur Imbleau, et ensuite celle de M. Johnson.

**M. Martin Imbleau:** La question de l'énergie dépend toujours de l'endroit où l'on se trouve. Au Québec, par exemple, nous profitons d'une électricité verte et dans une certaine mesure, c'est la même chose en Ontario. Je pense qu'il est donc logique d'envisager l'électrification du système dans ces cas.

Pourrions-nous envisager d'autres possibilités? Je pense que nous avons notamment l'intention de nous laisser influencer par la meilleure technologie sur le plan économique, surtout si elle peut être déployée de manière économique pour les Canadiens. Par conséquent, s'il existe une meilleure solution, nous l'envisagerons certainement.

**M. George Chahal:** Je suis désolé, monsieur Johnson, mais je crois que le temps qui m'est imparti est écoulé. Est-ce que le président...?

**Le président:** Cela dépend si M. Bachrach veut bien vous accorder 10 secondes du temps qui lui est imparti.

**Des députés:** Ha, ha!

**Le président:** C'est une réponse très importante.

**M. Taylor Bachrach:** J'accepte de céder 10 secondes du temps qui m'est imparti à M. Chahal en espérant que le président fera preuve de la même indulgence à la fin de mon intervention.

**Des députés:** Ha, ha!

**M. George Chahal:** Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Monsieur Johnson, vous avez la parole.

**M. Terence Johnson:** Je suis très heureux que vous ayez mentionné l'Alberta, car dans le cas d'un service moins fréquent, l'hydrogène pourrait être avantageux sur le plan économique. Par contre, dans le cas d'un service toutes les heures, surtout un service à vitesse élevée et à forte intensité énergétique, il est certainement essentiel d'avoir la capacité de réinjecter l'énergie de freinage dans les suspensions caténaires, etc. Il s'agit vraiment d'une situation où cela dépend des capacités offertes, mais pour un service à fréquence et à vitesse élevées, on préférera toujours un service entièrement électrifié si on privilégie l'efficacité.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Johnson.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

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

Monsieur Imbleau, selon ce que vous avez mentionné à la fin de notre échange de tout à l'heure, le train serait selon vous plus rapide que la voiture dans tous les scénarios envisagés.

Pourtant, selon les chiffres qui circulent en ce moment, un trajet en train à grande fréquence Montréal et Québec prendrait trois heures, alors qu'il ne faut que deux heures et demie en voiture. J'aimerais donc savoir ce qui vous convainc que le train serait plus rapide. Est-ce que vous avez des indications selon lesquelles on a trouvé des façons de rendre le voyage plus rapide dans le cadre du projet qui sera réalisé par les partenaires possibles?

**M. Martin Imbleau:** Comme je le mentionnais, nous avons demandé qu'on nous présente deux options. Je présume que vous parlez du tracé Montréal-Québec, qui est populaire. Le premier scénario propose un trajet d'environ deux heures cinquante minutes d'un centre-ville à l'autre. C'est plus rapide que l'automobile, car je suis incapable de me rendre du centre-ville de Montréal au centre-ville de Québec en deux heures cinquante minutes en respectant les limites de vitesse, c'est sûr et certain. Le second scénario parle d'environ deux heures quinze minutes, ce qui serait nettement plus rapide.

• (2055)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie de la réponse efficace et rapide.

Il y a un autre élément que vous avez mentionné dans votre réponse qui m'intéresse beaucoup: vous avez parlé d'un trajet « d'un centre-ville à l'autre ». Vous êtes donc certain qu'on aura un véritable accès au centre-ville avec ce qui est proposé, et qu'il ne s'agira pas par exemple d'un arrêt à Mont-Royal ou dans le nord de la ville.

**M. Martin Imbleau:** L'objectif est de trouver les meilleurs sites qui sont économiques pour avoir un maximum de passagers et favoriser l'intermodalité pour les passagers. Nous allons trouver les meilleurs sites avec notre partenaire privé. Il y a différents sites qui sont considérés dans chacune des municipalités, et nous voulons évidemment favoriser l'intermodalité pour favoriser le service.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le président:** Il vous reste 45 secondes, monsieur Barsalou-Duval.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je verrai si je peux traiter cette question en 45 secondes, sinon, peut-être que M. Bachrach pourra approfondir le sujet.

Je me pose une question depuis le début, dont M. Johnson a peut-être déjà parlé un peu. On est passé d'un responsable du projet à un autre, d'abord VIA Rail, puis la Banque de l'infrastructure du Canada, et maintenant vous. Qu'est-ce qui explique ces changements de porteur du ballon?

**M. Martin Imbleau:** Il est difficile pour moi de parler du passé et je pense que c'est une évolution.

Le mandat qui nous est donné est de bâtir une profonde expertise dans tous les domaines pour pouvoir être un superviseur, un gestionnaire et un chien de garde pour un projet qui sera important pour les Canadiens. Nous avons le mandat de protéger l'argent qui

sera investi dans ce projet et de faire les meilleurs choix pour les décennies à venir.

Mon premier défi est d'attirer des talents pour qu'ils viennent travailler chez nous et de bâtir la meilleure équipe mondiale pour gérer le meilleur projet pour les Canadiens.

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

Merci, monsieur Imbleau.

[Traduction]

Enfin, pour conclure cette discussion, la parole est à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez deux minutes et 40 secondes.

**M. Taylor Bachrach:** Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais reprendre là où mon collègue, M. Barsalou-Duval, s'est arrêté, c'est-à-dire lorsqu'il parlait de l'utilisation de différents modes de transport et des temps de déplacement entre les grands centres.

J'ai rencontré des représentants de VIA Rail il y a quelques années, avant la publication de la deuxième version du mandat et pendant que la société était encore chargée du projet. Ils m'ont indiqué très clairement qu'ils avaient l'intention de faire concurrence aux voyages en voiture entre les grands centres, mais qu'il n'était pas question de faire concurrence aux vols à courte distance et de s'approprier leur part de marché. Cela ne les intéressait pas.

L'OCDE a mené une étude dont voici un extrait qui concerne la France:

Une fois que le temps de déplacement en train dépasse d'une à deux heures le temps de trajet en avion, la part de marché tombe à environ 50 % et diminue rapidement par la suite.

Je me demande, maintenant qu'il est question d'augmenter la vitesse, du moins sur certaines parties de l'itinéraire, si cet objectif de réduction des vols à courte distance entre les grands centres deviendrait un objectif principal dans le cadre de ce projet.

**M. Martin Imbleau:** Je ne sais pas si ce sera un objectif principal, mais je pense que ce sera un avantage secondaire. Si le train peut relier Toronto à Montréal en quatre heures, j'utiliserai certainement toujours le train pour éviter les retards et parce que le train est fiable et m'offre la certitude d'arriver à l'heure. Sur le plan directionnel, cela augmentera probablement l'utilisation du...

**M. Taylor Bachrach:** Je ne prends pas souvent l'avion entre Toronto et Montréal, mais à votre avis, le projet de TGF offrira-t-il les conditions nécessaires, telles que définies dans cette étude, pour s'emparer de cette part de marché, non seulement en ce qui concerne les amateurs du transport ferroviaire comme vous, mais aussi les gens qui choisiront l'option la plus facile et la plus économique?

**M. Martin Imbleau:** Encore une fois, il s'agira d'un choix personnel. Je ne suis pas nécessairement un grand amateur du transport ferroviaire, car je ne l'utilisais pas auparavant puisqu'il n'offrait pas le service auquel je m'attendais. Toutefois, si le train couvrait la distance entre Toronto et Montréal en quatre heures, je choiserais toujours le train. Je m'attends à ce que les gens d'affaires, à tout le moins, changent leurs habitudes et choisissent le train plutôt que la voiture ou l'avion pour leurs déplacements.

**M. Taylor Bachrach:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Je suis d'accord avec M. Badawey. C'est une bonne phrase et un bon slogan. Vous devriez peut-être le prendre en note.

[*Français*]

Je veux remercier nos témoins de leur présence ce soir, particulièrement à cette heure tardive, qu'ils aient participé à la réunion de façon virtuelle ou en personne.

[*Traduction*]

Je vous remercie d'avoir partagé votre expertise avec le Comité et d'avoir contribué à cette étude très importante.

Je vais maintenant libérer les témoins en les remerciant encore une fois et je vais suspendre la séance pendant cinq minutes, afin que nous puissions nous réunir à huis clos pour discuter de certaines questions importantes.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

---





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>