



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

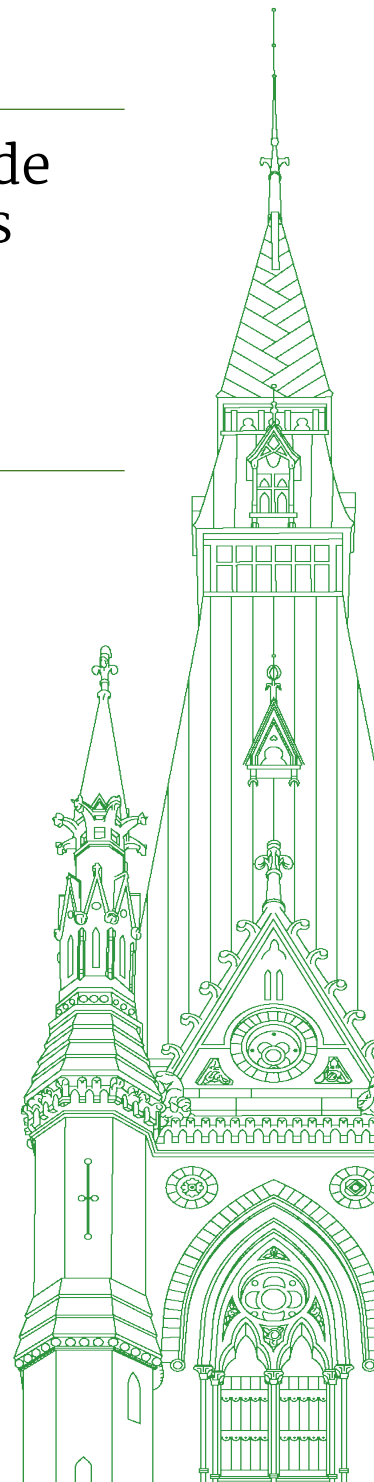
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 087

Le lundi 6 novembre 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le lundi 6 novembre 2023

• (1555)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 87^e séance 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 poursuivre son étude sur les projets de train à grande fréquence au Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément au Règlement. Les membres du Comité participent en personne dans la salle et à distance au moyen de l'application Zoom.

Je vous informe que tous les témoins ont réussi les tests de son pour l'interprétation.

Chers collègues, parmi les témoins qui comparaissent devant nous aujourd'hui, il y a M. Marco D'Angelo, président-directeur général de l'Association canadienne du transport urbain. Bienvenue au Comité, monsieur.

[Français]

De la Chambre de commerce de Montréal, nous recevons par vidéoconférence le président, M. Michel Leblanc.

Soyez le bienvenu.

[Traduction]

D'Unifor, Jennifer Murray, directrice de la région de l'Atlantique, et Graham Cox, représentant national, comparaissent tous deux par vidéoconférence. Je vous souhaite la bienvenue.

De Via Rail Canada, nous accueillons Mario Péloquin, président et chef de la direction, et Rita Toporowski, cheffe de la direction, Prestation de services. Bienvenue à vous deux.

[Français]

Enfin, de la Ville de Trois-Rivières, nous recevons le maire, M. Jean Lamarche.

Soyez également bienvenu,

[Traduction]

Nous allons commencer par entendre les exposés. Je vous cède la parole, monsieur D'Angelo.

Vous avez cinq minutes, monsieur.

[Français]

M. Marco D'Angelo (président-directeur général, Association canadienne du transport urbain): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je vous souhaite le bonjour.

Je suis ravi d'être ici aujourd'hui. Merci de l'occasion qui m'est offerte.

[Français]

Le projet de train à grande fréquence de VIA Rail n'est pas seulement une initiative de transport; il s'agit d'une révolution qui a le pouvoir de redéfinir la façon dont les Canadiens se déplacent, se rencontrent et s'épanouissent.

[Traduction]

Ce train à grande fréquence reliera la ville de Québec à Windsor, dans le plus grand corridor qui existe au Canada. Compte tenu des 20 millions de personnes qui vivent déjà dans la région et des 5 millions qui devraient s'y ajouter, il est essentiel d'avoir des options suffisantes, fréquentes et fiables pour relier les Canadiens entre eux de manière abordable et rapide.

[Français]

En partant du port de la vieille capitale du Québec, le train à grande fréquence, ou TGF, va passer par le cœur de la Belle Province, traverser l'Ontario, la grande région de Toronto, et s'arrêtera à la frontière Windsor-Détroit, où transitent des millions de personnes et des milliards de dollars de marchandises de partout au Canada. C'est un corridor majeur, et la capacité de transport actuelle y est insuffisante.

[Traduction]

Nous reconnaissons que pour assurer le succès du train à grande fréquence, il faudra accepter le défi et tenir la promesse de relier les gens entre eux. Il faudra pour cela consulter les Canadiens et les sociétés de transport tôt et souvent, durant les diverses phases du projet.

C'est excellent que l'équipe du train à grande fréquence se réunisse déjà avec les représentants de sociétés de transport locales comme la TTC pour tenir ces discussions importantes. Il faut continuer de miser sur les liaisons entre le train à grande fréquence qui relie les villes entre elles et le transport en commun qui dessert chaque ville.

De la conception et du développement jusqu'au premier jour de la mise en service et au-delà, nous avons l'occasion de bâtir une expérience de voyage interconnectée à une époque où la circulation routière accrue et les vols de courte distance ne pourront pas créer autant de valeur. En revanche, le train à grande fréquence permettra aux Canadiens de réaliser des économies de temps et d'argent, en plus de renforcer la productivité.

[Français]

Le projet de train à grande fréquence n'est pas seulement un projet de transport, il va réduire notre empreinte carbone, il va aider à combattre les changements climatiques et il va améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens.

[Traduction]

Par ailleurs, nous avons d'autres programmes qui nous aideront à bâtir le réseau de transport plus rapidement, comme le Fonds permanent pour le transport en commun. On ne peut surestimer son importance dans ce contexte. Ce fonds annuel de 3 milliards de dollars commencera en avril 2026 et jouera un rôle crucial afin de fournir les ressources financières nécessaires pour soutenir les projets transformationnels qui seront complémentaires à celui du train à grande fréquence, entre autres.

Il faut savoir que ces dépenses sont avant tout des investissements dans l'avenir du pays. L'appui continu au Fonds permanent pour le transport en commun et aux réseaux de transport procurera une panoplie d'avantages collectifs à la population.

[Français]

De plus, le TGF offre des avantages sociaux en facilitant la visite des Canadiens à leurs proches, en augmentant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et en favorisant la cohésion sociale par des contacts plus fréquents entre les habitants de notre pays.

Les avantages économiques sont tout aussi importants, car ce projet créera des emplois, stimulera les économies locales et favorisera l'innovation dans le secteur des transports.

[Traduction]

Si vous me le permettez, je vais brièvement parler du développement et des collectivités axés sur le transport en commun. Les collectivités à haute densité accessibles et durables grâce au transport en commun permettent d'adopter divers modes de vie. En favorisant ce type de développement, nous pouvons réduire la dépendance à la voiture, réduire nos émissions de gaz à effet de serre et créer des collectivités dynamiques.

Nous croyons qu'il est temps d'agir, car la population canadienne devrait atteindre 45 à 50 millions de personnes dans les prochaines années. Les réseaux de transport d'aujourd'hui sont conçus pour desservir environ 25 millions de personnes. Nous savons qu'il y a de la demande pour plus de cinq millions de nouveaux logements d'ici 2030. Nous avons besoin de ces habitations pour bien répondre aux exigences nationales en matière de logements. Nous avons déposé un rapport sur le logement et le transport ici, au Parlement, il y a à peine quelques semaines. Je pense qu'il sera utile aux membres du Comité au courant de votre étude.

Je répète que les projets transformationnels qui seront financés par le Fonds permanent pour le transport en commun nous permettront de faire des progrès vers l'atteinte de nos objectifs, car le train à grande fréquence rendra plus concrets les liens qui unissent les villes situées le long du corridor.

● (1600)

[Français]

Le projet de TGF est une occasion capitale et unique de redéfinir la façon dont nous voyageons et vivons au Canada. Il va renforcer le plus important corridor économique, relier nos communautés plus facilement et offrir un meilleur avenir à tous les Canadiens.

Je vous remercie de votre attention. Je serai heureux de répondre à vos questions sur ce projet vital.

Le président: Merci beaucoup, monsieur D'Angelo.

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

M. Michel Leblanc (président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain): Bonjour, monsieur le président et chers membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je vous remercie d'avoir invité la Chambre de commerce du Montréal métropolitain à témoigner aujourd'hui.

D'entrée de jeu, je dirai que le projet de lien ferroviaire entre Québec et Windsor fait l'objet d'appuis dans la communauté d'affaires depuis une bonne quinzaine d'années. La volonté du milieu des affaires, dans ce cas, était de provoquer une décision politique. Il n'y a aucun doute dans l'esprit de la Chambre de commerce et dans ses analyses qu'une partie de sa clientèle voudrait voir le projet se concrétiser et utiliserait le train.

On appelle encore ce projet un projet de TGF, pour « train à grande fréquence ». Toutefois, la première chose que je veux vous signaler, c'est que, dans le milieu des affaires, il y a eu énormément de fluctuations entre un appui à un projet de train à grande fréquence et un appui à un projet de train à grande vitesse, et ce n'est pas terminé.

Lorsque nous sondons notre clientèle, celle-ci nous dit que le premier élément qui déterminera son utilisation du train sera la rapidité avec laquelle il pourra faire le trajet Montréal-Québec, Montréal-Ottawa et Montréal-Toronto. La fiabilité des horaires et de la fréquence du service suivent. Je crois que le Comité devrait toujours garder ces trois variables à l'esprit, et je vous encourage à y penser dans cet ordre.

Cela veut donc dire que, du point de vue du milieu des affaires, le premier élément de discussion dans le cadre des appels de propositions, doit être d'établir si on fera une grande place aux propositions comportant des segments à grande vitesse. Cela devrait être un élément déterminant de l'acceptabilité du projet, puisque la facture risque d'être élevée.

Un autre élément est maintenant très présent — il ne l'était pas il y a une dizaine d'années —, et c'est l'importance du projet du point de vue environnemental. Bien sûr, depuis longtemps, on sait que le transport ferroviaire électrique est une bonne solution écologique, mais, avec la transition accélérée et les objectifs poursuivis par les gouvernements et la population, un train électrique à grande fréquence et à grande vitesse est considéré comme un élément essentiel de la stratégie de verdissement de notre économie.

Dans ce contexte, un lien d'un centre-ville à l'autre reçoit de nombreux appuis. Si on doit se déplacer par d'autres moyens de transport pour se rendre à la gare, cela affaiblira une partie de ce qu'on veut faire, c'est-à-dire généraliser l'utilisation des trains à partir des centres-villes pour éviter l'utilisation d'autres moyens de transport.

Un autre dossier a pris de l'importance au cours des dernières années, et c'est la pénurie de main-d'œuvre. Les gens d'affaires ont compris qu'un train à grande vitesse élargirait les bassins de recrutement des villes, les grandes villes comme les autres villes qui se trouvent entre celles-ci. C'est considéré comme un avantage important. La perspective d'avoir des employés vivant à Trois-Rivières et travaillant à Montréal, ou l'inverse, est jugée par le milieu des affaires comme une bonne solution pour rendre le marché du travail plus fluide. C'est donc un argument supplémentaire récent en faveur d'un lien ferroviaire. Cependant, encore une fois, la rapidité des déplacements est un facteur très important.

J'ajouterai que les gens d'affaires qui voyagent beaucoup sont très sensibles au fait que le Canada, depuis 15 ans, a la réputation de ne pas avoir de train à grande fréquence ou à grande vitesse, alors qu'on observe de tels liens ferroviaires ailleurs dans le monde. Les gens d'affaires m'ont dit que le Canada devrait se doter d'un train à grande vitesse pour montrer qu'il fait partie des économies concurrentielles qui ont des infrastructures de transport performantes, ne serait-ce que pour dissiper l'impression que le Canada n'a pas les moyens ou la vision nécessaires pour le faire. Selon certains, cela donne l'impression que, à une certaine époque, on avait jugé que seulement deux ou trois aéroports étaient nécessaires au Canada, alors que, partout au monde, il y en avait un dans chaque grande ville. Le lien ferroviaire, dans ce cas-ci, est considéré comme un indicateur d'une société verte qui se dote de bons outils.

Un autre élément ressort des consultations que nous avons faites, et c'est l'importance des retombées économiques. L'importance de l'investissement dans ce type d'infrastructure est telle qu'on doit absolument être très attentif aux retombées économiques pour les entreprises au Canada et les fournisseurs. Il faut s'assurer que ces retombées économiques ont lieu dans des secteurs d'activité à haute valeur ajoutée. Dire que cela génère des retombées économiques au pays parce qu'on fait l'entretien des trains au Canada ne suffit pas. Il faut aller beaucoup plus loin que cela.

• (1605)

On établit un parallèle avec la volonté des États-Unis de déployer l'Inflation Reduction Act en tant qu'outil réglementaire et légal pour renforcer l'économie américaine. De la même façon, le projet de train à grande fréquence devrait permettre de renforcer l'économie canadienne; il faut aller de l'avant.

Je terminerai en disant que le milieu des affaires est très sceptique quand on tient un débat public sans présenter les coûts de façon transparente. On n'a absolument aucune foi dans les chiffres de 10 milliards de dollars, pour créer le train à grande fréquence, et de 65 milliards de dollars, pour le train à grande vitesse, chiffres qui ont été évoqués. De l'avis du milieu des affaires, si les coûts réels ne sont pas présentés dès le début de la discussion, plus tard, il y aura un problème d'acceptabilité sociale et de crédibilité.

En matière d'appel d'offres, le premier message, c'est qu'il faut présenter les justes coûts.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Leblanc.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre Mme Murray et M. Cox.

Vous aurez chacun la parole pendant cinq minutes pour présenter votre exposé. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Jennifer Murray (directrice, Région de l'Atlantique, Unifor): Je vous remercie.

Je m'appelle Jennifer Murray et je suis directrice de la région de l'Atlantique chez Unifor.

Je vous remercie de nous permettre de contribuer à votre étude sur le projet de train à grande fréquence de VIA Rail.

Je suis issue d'une famille de travailleurs ferroviaires. Mon grand-père était mécanicien de locomotive, mon père travaillait au CN et mon frère est employé de VIA Rail. Pour ma part, j'ai été une fière employée de VIA Rail pendant 27 ans. J'ai commencé à la gare de trains de Sackville, au Nouveau-Brunswick, qui est malheureusement fermée désormais, comme bien d'autres gares au Canada.

Unifor représentait déjà les travailleurs acharnés qui ont construit, entretenu et réparé l'infrastructure de VIA Rail, y compris ceux qui travaillent auprès des voyageurs, avant même que VIA Rail ne devienne une société d'État par la privatisation du CN et par décret, alors qu'il aurait été préférable d'adopter une loi sur VIA Rail.

Pour commencer, permettez-moi de dire que nous appuyons fermement les investissements dans le transport de passagers par rail au Canada. Unifor et ses prédécesseurs demandent depuis longtemps que des investissements massifs soient faits dans les services ferroviaires à grande fréquence consacrés au transport interurbain de passagers. Nous croyons que le transport de passagers par rail a toujours été une solution évidente et nécessaire aux conditions météorologiques et géographiques uniques que l'on trouve au Canada.

Toutefois, chez Unifor, nous sommes très inquiets du recours aux partenariats public-privé, surtout dans le domaine du transport. Même si certains tenteront encore et encore de qualifier ces structures de « modernes », ce ne sont au fond que des subventions à des intérêts commerciaux qui finissent par coûter plus cher aux contribuables pour obtenir un service qui aurait pu être réalisé à l'interne. De nombreux rapports l'ont démontré, et pourtant on répète encore que les choses seront différentes cette fois-ci. Les partenariats publics-privés en matière de services datent d'une époque où la privatisation était mue par l'idéologie. Des dizaines d'années d'échec de ce modèle montrent qu'il n'y a rien de magique là, ni aucune concurrence réelle. On ne peut pas obtenir des services de plus haute qualité ainsi, parce que le transport de ce genre constitue un monopole naturel.

Chez Unifor, nous avons beaucoup d'expérience de travail avec les employeurs de chemins de fer, qu'ils soient du secteur public ou du privé. Nous savons de première main que ces opérations exigent une poigne de fer, sinon elles coûtent une fortune. Nous savons aussi que les Canadiens se sont fait promettre et méritent un réseau ferroviaire pour passagers accessible, fiable et abordable. Sinon, tout ce qui va se produire, c'est une plus grande fragmentation du réseau de chemins de fer, ce qui va rendre encore plus difficile d'avoir une vision commune du transport vert à long terme. La fragmentation du train à grande fréquence et de VIA Rail indique déjà que la prestation de services à tous les Canadiens n'est plus la priorité. On ne peut pas déterminer de ces services de façon isolée. Le transport en commun de qualité ne peut pas se limiter à relier les centres économiques actuels. Il faut accroître le potentiel de tous les Canadiens, où qu'ils vivent. Les dirigeants municipaux de partout au pays le disent.

On ne peut pas permettre aux intérêts commerciaux qui investissent dans une partie du réseau de cannibaliser les investissements requis dans le reste du réseau. C'est une fausse division créée par des plans de privatisation partielle. Allons-nous vraiment croire que nous n'avons pas l'expertise nécessaire pour exploiter un corridor, alors que nous l'avons dans le reste du réseau? Soit le gouvernement précise qu'il n'a pas l'intention de bâtir le reste du réseau, soit l'excuse servie pour un train à grande fréquence ne tient pas la route. Le fait que la demande de propositions comprenne deux sociétés d'État européennes de chemin de fer montre à quel point il est ridicule de penser que nous avons besoin de l'expertise du secteur privé.

Nous voyons le processus actuel comme une tactique dilatoire pour solliciter plus de consultants, voir réaliser des études identiques à celles qui existent déjà et faire construire quelque chose que nous savons déjà comment construire. Cela nous retarde, car il s'agit d'un projet dispendieux et que l'on craint toujours d'engager de grandes dépenses. On ne peut pas réaliser de grands projets sans dépenser de grandes sommes, et tout report des investissements véridables de nos jours signifie de plus grandes dépenses plus tard.

Ces reports constants ont déjà une incidence sur le reste du réseau ferroviaire. Le sous-investissement dans le reste du réseau de trains de voyageurs relègue une bonne partie de ce réseau interurbain aux inconditionnels, aux passionnés d'histoire et aux gens qui comptent sur VIA Rail pour se rendre où ils doivent aller. Le manque de planification en bonne et due forme d'un réseau de trains de passagers fonctionnel en est la cause. On multiplie les études et les consultations, avant de les tableter, comme si l'objectif se limitait à mener ces études et comme si elles devaient amener d'autres acteurs à bâtir l'infrastructure. Cependant, les services ferroviaires pour voyageurs ne fonctionnent pas de la sorte. Ce sont les fonds publics qui permettent de les bâtir et de les entretenir. Ces services sont réglementés et améliorés constamment pour faciliter la modernisation du réseau. Ils sont coûteux, comme tout système de transport. En fait, d'autres pays, y compris les États-Unis, peuvent nous servir de modèles et nous montrent que de bons investissements profitent au réseau ferroviaire public de passagers.

Parce que ces réseaux sont dispendieux, nous devons aussi nous assurer que la richesse créée par leur construction et leur exploitation demeure au pays. Le réseau ferroviaire contribue à l'édification du pays et au développement économique, et pas seulement au transport de produits et de personnes. Il faut le bâtir, l'entretenir et faire tout le nécessaire pour assurer sa viabilité. Si nous continuons de privatiser ces services et de les vendre à des intérêts étrangers, nous abandonnons une part importante des retombées économiques liées à la construction ferroviaire et nous divisons davantage notre réseau de chemins de fer.

• (1610)

Unifor recommande au gouvernement d'examiner la structure du TGF et de prendre des mesures ambitieuses pour investir dans un vrai système public de transport ferroviaire de passagers dont tout le pays sera fier.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Murray.

[Français]

Je donne maintenant la parole à M. Pélouin et à Mme Toporowski pour cinq minutes.

M. Mario Pélouin (président et chef de la direction, VIA Rail Canada Inc.): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de pouvoir m'adresser à vous au nom de VIA Rail. Je suis accompagné de ma collègue Mme Rita Toporowski, cheffe de la direction, Prestation des services.

[Traduction]

Comme vous le savez, j'ai pris mes fonctions de chef de la direction en juin. C'est un honneur de me joindre à VIA Rail à un moment aussi extraordinaire.

Le transport ferroviaire de passagers au Canada a débuté il y a environ 200 ans. Ses débuts ont été très modestes. Depuis, bien sûr, l'industrie a progressé à pas de géant. Aujourd'hui, les gens reconnaissent le vaste potentiel du train. Il est durable, il relie les collectivités et il profite à la fois à notre économie et à notre planète.

[Français]

VIA Rail a été créée en tant que société d'État au cours des années 1970. Aujourd'hui cheffe de file novatrice et efficace dans le transport des passagers, VIA Rail relie les Canadiens depuis plus de 45 ans.

Chez VIA Rail, nous tenons à faire passer le client avant tout et à relier les communautés d'un bout à l'autre du Canada. Notre personnel et notre culture d'entreprise accordent la priorité à la diversité, à l'équité et à l'inclusion dans tout ce que nous faisons. Nous offrons un mode de transport respectueux de l'environnement et nous continuons d'innover pour devenir encore meilleurs. Notre approche favorise la durabilité, d'un point de vue tant stratégique que financier. Bien sûr, nous mettons toujours l'accent sur la sécurité et la sûreté.

VIA Rail n'est pas seulement une experte du transport ferroviaire de passagers au Canada, c'est aussi une entreprise innovante et respectueuse de l'environnement, qui s'engage à relier les communautés. Nos services sont d'ailleurs souvent cruciaux pour certaines communautés autochtones qu'il est parfois très difficile d'atteindre sans le train.

[Traduction]

Comme vous le savez sans doute, nous recevons actuellement des trains à la fine pointe de la technologie pour l'exploitation du corridor. Ces trains modernes, accessibles et encore plus respectueux de l'environnement font entrer VIA Rail dans le XXI^e siècle et nous placent sur un pied d'égalité avec les transporteurs ferroviaires de passagers du monde entier.

[Français]

Comme VIA Rail ne possède que 3 % des voies qu'elle utilise, ses trains doivent souvent attendre derrière les trains de marchandises et les trains de banlieue, ce qui lui cause malheureusement des retards de façon chronique. Par exemple, sur le trajet entre Montréal et Ottawa, dont nous contrôlons entièrement les voies, plus de 90 % de nos trains respectent l'horaire. Par contre, sur le reste du réseau, où nous nos trains circulent sur des voies ferrées hôtes, nous avons du mal à respecter la ponctualité dans 60 % des cas. C'est très frustrant pour les passagers et pour l'entreprise.

• (1615)

[Traduction]

L'augmentation spectaculaire du transport de marchandises est excellente pour l'économie du pays, mais elle met le transport ferroviaire de passagers sur la touche, car l'augmentation du trafic est plus facile à gérer que le mélange de trains de différentes vitesses.

Tout cela étant dit, VIA Rail cherchera toujours à améliorer le service ferroviaire voyageurs, à le rendre plus rapide et à en accroître l'efficacité afin de relier un plus grand nombre de Canadiens et de donner la priorité au service voyageurs. Les effets seront importants.

En fait, le projet actuel de train à grande fréquence dans le corridor Québec-Windsor a été conçu et planifié par VIA Rail. Des vitesses plus élevées et des services ferroviaires voyageurs plus fréquents dans les régions de Québec-Toronto et d'Edmonton-Calgary-Banff seront très avantageux, sur les plans économique et social, pour un plus grand pan de la population.

VIA Rail soutient cette vision et peut être un partenaire clé dans sa réalisation.

[Français]

Tous les Canadiens méritent un service moderne de transport ferroviaire de passagers qui soit confortable, efficace, accessible, abordable, sûr et respectueux de l'environnement. Pour VIA Rail, cela doit commencer par le renouvellement de la flotte de trains longue distance et régionaux du Canada, puisque l'arrivée éventuelle d'un nouveau service dans le corridor Québec-Windsor n'a aucune incidence sur le fait que nous devons continuer à assurer la desserte hors de ce corridor, y compris sur les trajets desservant les régions du Nord. En effet, notre matériel roulant actuel est très vieux selon tous les standards.

[Traduction]

Nos 45 années d'expérience et d'expertise devraient vous assurer que notre équipe possède les compétences nécessaires pour soutenir toute expansion des services TGF et TGV. Comme nous possédons la plus grande expérience dans le domaine du transport ferroviaire de passagers sur de longues distances, nous devons être un partenaire clé dans les projets de transport ferroviaire de passagers d'un océan à l'autre afin de continuer à relier les Canadiens dans toutes les régions du pays et de leur offrir le service de transport ferroviaire de passagers qu'ils méritent.

[Français]

Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Péloquin.

Le prochain intervenant sera M. Jean Lamarche.

Monsieur le maire, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Jean Lamarche (maire, Ville de Trois-Rivières): Merci beaucoup, monsieur le président.

Chers membres du Comité, bonjour.

Lorsque je participe à des rencontres pour présenter ma ville, je dis régulièrement que, ce que les plus belles villes du monde ont en commun, c'est la présence combinée d'un aéroport, d'un port, d'une gare de trains et d'une université digne de ce nom.

Grâce au gouvernement canadien, notamment, Trois-Rivières pourra bientôt se targuer de compter l'ensemble de ces éléments au sein de sa ville. Il ne reste plus qu'à y ajouter les installations nécessaires au passage du train à grande fréquence.

Pourquoi ce train doit-il passer par Trois-Rivières?

Selon moi, d'un point de vue stratégique et névralgique, Trois-Rivières, étant la capitale de la Mauricie, est ni plus ni moins qu'un pôle central d'attraction. Elle se trouve aussi entre des régions comme Lanaudière, le Centre-du-Québec, la Capitale nationale, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, bien sûr, mais aussi de territoires tels que Wemotaci, Manawan, Obedjiwan, Wôlinak et Odanak.

Trois-Rivières se situant à proximité de tous ces lieux, elle est fort accessible d'un point de vue régional. De plus, elle favorise un contexte d'intermodalité. En effet, les circuits autoroutiers de l'auto-route 55, qui relie le Québec du nord au sud, ainsi que de l'auto-route 40, qui joue à peu près le même rôle de l'est à l'ouest, nous permettent de nous positionner avantageusement.

Les travaux de réaménagement et de réfection que nous effectuons présentement à l'aéroport de Trois-Rivières, toujours grâce à la contribution du gouvernement fédéral, entre autres, nous permettent aussi d'accéder rapidement par train aux transports aéronautiques et de nous rendre, par exemple, sur des chantiers dans le Nord du Québec.

Je vais maintenant vous parler de saine croissance économique dans l'écosystème trifluvien.

Comme vous le savez, depuis la création de la Vallée de la Transition énergétique, composée des villes de Shawinigan, Bécancour et Trois-Rivières, nous devons nous rapprocher pour nous trouver à proximité des différents sièges sociaux qui vont venir s'établir chez nous. Nous devons aussi, comme M. Leblanc l'a bien mentionné, travailler en fonction du déplacement des employés au profit, bien sûr, de Montréal, mais aussi de Trois-Rivières et de Bécancour, notamment.

Au sein de la Vallée de la Transition énergétique, Trois-Rivières s'occupera, comme vous le savez, de l'important dossier de la décarbonation. La réduction des émissions de gaz à effet de serre peut se faire de différentes façons, mais elle doit être bien représentée sur le plan symbolique. Au moyen du transport ferroviaire de passagers, nous allons atteindre cet objectif et enfin pouvoir le démontrer.

De plus, il subsiste toujours des défis et des questionnements au sein même de la Ville de Trois-Rivières. Par exemple, on se demande toujours où sera établie la gare de trains. Nous voudrions le savoir rapidement. Nous souhaitons que le lieu soit central, mais nous voudrions d'abord que la gare soit établie chez nous. Au moment venu, nous serons prêts à en discuter, au besoin, et à offrir notre collaboration.

Lorsqu'on parle des trains à grande fréquence, les gens me questionnent, bien sûr. Ils veulent savoir quelle sera cette fréquence. Ils se demandent ce qu'est un train à grande fréquence. Or je suis convaincu que la communication d'informations sur ce sujet sera importante et contribuera à l'acceptabilité sociale du projet.

Enfin, quels rails emprunteront nos trains à grande fréquence?

Nous espérons évidemment que ces lignes ne seront pas les mêmes que celles qu'empruntent les trains de marchandises afin de nous assurer d'un bon fonctionnement sans nuire pour autant à la croissance et au développement économiques de notre ville, qui passent, entre autres, par le transport de marchandises à partir du port de Trois-Rivières.

Bref, ce projet est grandiose. Comme on le dit si bien, c'est le plus grand projet d'infrastructures canadiennes, et Trois-Rivières devient ainsi le porte-étendard de la vision régionale de ce projet. C'est pourquoi je vous remercie et vous offre ma collaboration.

Je répondrai à vos questions au meilleur de mes connaissances.

• (1620)

Le président: Merci, monsieur le maire.

[Traduction]

Mme Lewis lancera la période de questions.

Madame Lewis, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins de leur présence. Ce projet est d'une importance capitale, et nous attendons vos témoignages avec impatience.

Des projets de construction de réseaux de transport en commun ont essuyé des échecs retentissants. À Toronto, le projet de train léger sur rail Eglinton Crosstown accuse beaucoup de retard. À Ottawa, le train léger sur rail cause des problèmes depuis son entrée en service.

À votre avis, quelles mesures le gouvernement doit-il prendre pour éviter que le projet de VIA TGF prenne du retard, dépasse le budget ou ne soit tout simplement pas fiable? Quelles mesures le gouvernement doit-il prendre pour éviter pareils résultats?

J'invite M. Pélouquin à répondre à la question.

M. Mario Pélouquin: Merci pour la question.

Un décret adopté en mars 2022 a mené à la création d'une nouvelle filiale, VIA TGF, qui fonctionne indépendamment de VIA Rail Canada. Pour des raisons évidentes, VIA TGF se consacrera au nouveau projet, pendant que nous continuerons à axer nos activités sur le transport des Canadiens d'un océan à l'autre. Par conséquent, l'approche et la méthode suivies pour assurer le respect des échéances et du budget relèvent exclusivement de VIA TGF.

Mme Leslyn Lewis: Je pense que vous avez parlé des retards. La réalisation d'un nouveau projet... Les trains voyageront sur les mêmes voies, mais à différentes vitesses. Est-ce exact?

M. Mario Pélouquin: Je vous remercie pour la question d'éclaircissement.

D'après ce que je comprends — et n'oubliez pas que c'est VIA TGF qui effectuera l'analyse et qui prendra les décisions relatives aux lignes et au fonctionnement —, le service sera double: on continuera à exploiter le corridor, et en même temps, il y aura une nouvelle ligne ou un nouveau service, le service VIA TGF, qui fonctionnera indépendamment ou en plus des voies actuelles.

L'équipe de VIA TGF serait mieux placée pour vous répondre.

Mme Leslyn Lewis: Ainsi, vous n'avez aucun renseignement sur les changements à apporter pour rendre les réseaux compatibles et sur les effets qu'ils auront sur les différents services offerts par votre organisation.

M. Mario Pélouquin: Merci pour la question.

Le service ferroviaire voyageurs au Canada est notre domaine de compétence. Nous comprenons la complexité de transporter des passagers sur des voies utilisées pour le transport des marchandises et le transport en commun. C'est ce que nous faisons d'un océan à l'autre. Ainsi, nous avons des idées quant aux mesures qui pourraient être prises pour améliorer notre ponctualité; je crois que c'est le but de votre question. Toutefois, puisque les infrastructures ne nous appartiennent pas, nous avons très peu de moyens de les modifier, par exemple.

• (1625)

Mme Leslyn Lewis: Ma prochaine question s'adresse à M. D'Angelo.

J'ai une question sur l'échéancier. Le projet de TGF devrait être mené à terme en 2030, soit dans presque 10 ans et plus de 20 ans après la date initiale à laquelle le projet devait se terminer. L'échéance de 2030 est-elle réaliste?

M. Marco D'Angelo: L'inaction et les retards ont un coût. Nous sommes ravis que le projet de TGF soit rendu aussi loin qu'il l'est. À notre avis, les prochaines étapes pourront être réalisées de manière abordable et responsable, comme le chef de la direction de VIA TGF l'a dit lors de son dernier témoignage.

Par ailleurs, je suis heureux de pouvoir dire que malgré les nombreuses difficultés auxquelles se heurtent les projets de transport ferroviaire urbain partout au Canada, à Edmonton, la ligne de la Vallée Sud-Est a été ouverte le week-end dernier, ce qui est formidable; le projet de construction du REM se poursuit, et le nouveau service est maintenant offert entre la Gare Centrale et Brossard; et bien entendu, nous avons été ravis de lire dans le discours du Trône de l'Alberta que la première ministre Smith s'engageait à examiner le projet reliant l'aéroport de Calgary et Banff, ainsi que le projet reliant Calgary, Red Deer et Edmonton.

Partout au Canada, les gouvernements réunissent les meilleures pratiques afin d'assurer l'avenir du transport ferroviaire pour l'ensemble des voyageuses et des voyageurs canadiens.

Mme Leslyn Lewis: J'ai un projet à donner en exemple. C'était un partenariat public-privé qui, en fin de compte, a dû être annulé en raison des projections inflationnistes. Ils n'avaient pas prévu l'inflation. Voyez-vous un risque de ce genre dans ce projet-ci?

M. Marco D'Angelo: Eh bien, je ne sais pas à quel projet vous pensez précisément, mais c'est...

Mme Leslyn Lewis: Il s'appelait Fortis.

M. Marco D'Angelo: Dans le domaine du transport en commun, la ville d'Edmonton a utilisé un modèle de partenariat public-privé pour ouvrir la Valley Line, comme cela s'était fait pour la Canada Line de Vancouver avant les Jeux olympiques. Cela s'est aussi fait dans la région de Waterloo pour assurer le transport en commun à la grandeur de Kitchener. Différents modèles de partenariats publics-privés ont été utilisés. Il existe des façons de créer une valeur ajoutée et de fournir des services de transport en commun aux Canadiens quand ils en ont le plus besoin — c'est-à-dire hier ou dès que possible. Nous cherchons à les joindre et à leur permettre de circuler d'un endroit à l'autre.

Mme Leslyn Lewis: Est-il normal d'avoir des analyses de coûts qui incluent des projections inflationnistes afin de nous éviter de nous retrouver avec un gaspillage de l'argent des contribuables alors que les gens sont forcés de recourir aux banques alimentaires et qu'ils ne mangent pas à leur faim?

M. Marco D'Angelo: Si vous regardez le budget de l'Ontario pour l'année dernière, le gouvernement a réservé, avant le budget, environ 70 milliards de dollars pour la prochaine décennie. Or, pour tenir compte de l'inflation et à cause d'elle, ce chiffre a été majoré à environ 70,7 milliards de dollars pour la décennie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur D'Angelo.

Merci, monsieur Lewis.

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour six minutes.

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

Merci à tous nos témoins d'être ici avec nous cet après-midi. Vos témoignages et votre expertise sont très appréciés.

[Français]

Ma première question s'adresse à MM. Leblanc et Lamarche.

Le corridor entre Québec et Toronto, d'une longueur de 850 kilomètres, accueille 12 millions de personnes et comprend les deux plus grandes zones métropolitaines du Canada, deux capitales provinciales et la capitale nationale, ainsi que plusieurs villes plus petites.

Le professeur Richard Florida, de l'Université de Toronto, a écrit en détail que ce type de projet créerait essentiellement une « super-métropole » plus compétitive à partir de quatre zones métropolitaines distinctes et de plusieurs centres plus petits, comme Trois-Rivières, en rendant les déplacements beaucoup plus efficaces que tout ce que nous avons aujourd'hui pour le travail, l'éducation, les affaires, le tourisme ou les visites à la famille et aux amis.

Êtes-vous d'accord avec lui?

M. Michel Leblanc: Comme vous m'avez nommé le premier, je vais commencer à vous répondre. M. le maire va pouvoir y répondre par la suite.

Nous connaissons l'opinion de Richard Florida, et nous sommes entièrement d'accord avec lui.

Pour une métropole, comme Montréal, les liens avec Toronto sont assurément très fluides; c'est aussi le cas avec Trois-Rivières et Québec. Un train à grande fréquence, s'il est très rapide, d'où mon intervention en faveur d'un train à grande vitesse, permettrait l'intégration des talents et des projets d'entreprise. Nous pensons qu'on pourrait mesurer un effet notable sur le PIB canadien. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous soutenons, sans aucune ambiguïté, le projet.

• (1630)

Mme Annie Koutrakis: Merci.

Monsieur le maire, qu'en pensez-vous?

M. Jean Lamarche: Évidemment, je suis d'accord avec le président de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Comme j'ai tenté de le démontrer dans mon allocution d'ouverture, cela va toucher plus que Trois-Rivières. En fait, c'est la région entière qui va se rapprocher de milieux tels que Montréal, Toronto ou Québec. Le fait de le faire de cette façon aura une portée sociale, économique et environnementale.

Mme Annie Koutrakis: Merci beaucoup.

Étant donné le fait que je suis la nouvelle secrétaire parlementaire de la ministre du Tourisme et ministre responsable de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, ma question va porter sur le tourisme.

L'objectif de notre gouvernement est de doubler la contribution du tourisme au PIB du Canada d'ici 2033. Pour y parvenir, nous devons nous assurer que les touristes, qu'ils soient canadiens ou étrangers, peuvent facilement se rendre à destination.

La construction de trains à grande vitesse contribuera-t-elle à la croissance du secteur du tourisme, en permettant aux visiteurs de se rendre facilement dans quatre grandes villes du Canada et dans plusieurs plus petits centres?

Monsieur Pélouquin, comment VIA Rail peut-elle contribuer à la croissance du tourisme?

M. Mario Pélouquin: Monsieur le président, je remercie la députée de sa question.

C'est une entité complètement différente qui va analyser le projet, prendre des décisions et mener les opérations, mais VIA Rail va collaborer avec elle. Ce n'est donc pas nous qui décidons de l'emprise et des services qui vont être offerts.

Cela dit, logiquement, un service plus rapide et plus fréquent va aider le tourisme, puisque les touristes aiment pouvoir se déplacer facilement d'un endroit à l'autre.

[Traduction]

Mme Annie Koutrakis: Ma prochaine question s'adresse à M. D'Angelo.

Comme nous l'avons entendu aujourd'hui, la fiabilité est un grand avantage du train à grande fréquence et même du train à grande vitesse parce que ces trains circulent sur des voies réservées aux passagers. VIA Rail se sert en partie de ses propres voies, mais il utilise surtout des chemins de fer hôtes comme ceux du CN.

En gros, quelle est la différence de fiabilité et de ponctualité entre les deux? Un chemin de fer de passagers peut-il vraiment avoir du succès s'il utilise les voies d'autrui et entre en concurrence avec les trains de cette tierce partie? J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet et, peut-être, celle de M. Pélouquin aussi.

M. Marco D'Angelo: Je vais répondre brièvement.

Il est certain que le fait d'avoir une voie réservée facilite les déplacements. Cela réduit la durée des trajets parce qu'on ne croise pas de grands trains de marchandises. Les rails qui appartiennent au CN ou au CP ont un centre radio qui appartient à ces sociétés de transport de marchandises, de sorte qu'elles gèrent leur propre trafic.

Nous voulons que les passagers passent avant tout, et c'est ce que les clients attendent de leurs modes de transport. Qu'il s'agisse de voitures, d'avions ou d'autres moyens, ils veulent que les personnes passent avant les marchandises. Cela n'est possible qu'avec une voie réservée. Il y a de bons exemples de cela, même en Floride avec les temps de parcours sur la ligne Brightline entre Orlando et Miami.

Le fait d'avoir une voie réservée est vraiment un avantage.

[Français]

M. Mario Pélouin: Je vous remercie de votre question.

La hausse de la fréquence des trains de marchandises au Canada est très bonne pour l'économie canadienne. Les compagnies ferroviaires qui font le transport des marchandises font plus d'affaires, ce qui génère plus de retombées économiques pour le Canada. Comme les trains de marchandises opèrent généralement tous à la même vitesse, il est plus facile d'insérer un train supplémentaire; c'est comme des dominos. C'est donc relativement facile.

Quand on commence à insérer sur les mêmes rails des trains de vitesses différentes, comme un train de VIA Rail qui peut aller 40 milles à l'heure plus rapidement qu'un train de marchandises — malheureusement, c'est encore en milles à l'heure dans l'industrie ferroviaire —, cela devient très complexe de le faire circuler avec les trains de marchandises. C'est là que réside la complexité. Il faudrait donc utiliser une voie réservée, comme Marco D'Angelo l'a indiqué.

• (1635)

Le président: Merci, monsieur Pélouin.

Malheureusement, il ne reste plus de temps.

Merci, madame Koutrakis.

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

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

Je remercie les témoins d'être parmi nous, aujourd'hui.

J'ai peu de temps pour un grand nombre de témoins à qui j'aimerais poser des questions. Je m'excuse à l'avance auprès de ceux à qui je n'aurai pas l'occasion de poser des questions.

Monsieur Leblanc, j'ai beaucoup aimé votre déclaration d'ouverture tout à l'heure. Vous avez mentionné les priorités qui semblaient ressortir des consultations menées auprès de vos membres de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Vous avez mentionné, en premier lieu, la rapidité, en second lieu, la fiabilité et, enfin, la fréquence.

Dans le débat public, quand on parle du train à grande vitesse et du train à grande fréquence, les questions suivantes s'ajoutent souvent: quelles raisons nous pousseraient à délaissier l'utilisation de la voiture pour celle du train? Qu'est-ce qui inciterait les gens à choisir vraiment le train, contrairement à ce qu'on voit en ce moment?

La plupart des gens nous parlent de la durée du trajet. Les estimations publiques que nous avons présentement indiquent que ce serait 2 h 50 pour un train à grande fréquence. D'après ce que vous disent vos membres, un temps de trajet de 2 h 50 est-il suffisant court pour permettre la transition de l'avion ou de l'auto au train?

M. Michel Leblanc: Je vous remercie de votre question.

Quand vous parlez de 2 h 50, j'imagine que vous faites référence au trajet entre les villes de Montréal et de Québec.

M. Xavier Barsalou-Duval: Tout à fait.

M. Michel Leblanc: Dans les faits, ce n'est nettement pas assez rapide.

C'est pour cela que, présentement, lorsqu'on parle d'un TGF au milieu des affaires, je dis que cela ne représente pas la vraie solution recherchée, à savoir le transfert des déplacements entre Montréal et Québec, en voiture ou en avion, vers le mode ferroviaire, comme vous l'avez évoqué. La vitesse est donc centrale, et j'ajouterais qu'il faut plutôt s'attarder à la durée du déplacement d'un centre-ville à l'autre.

Dans le cas de Montréal, comme dans le cas des autres villes, quand on pense au train à grande fréquence et, surtout, au train à grande vitesse, l'axe d'accès vers la ville entraînera possiblement des expropriations. Cela va nécessiter beaucoup de travail.

Je vous invite donc à tenir compte de la durée du trajet d'un centre-ville à l'autre pour adopter le transfert modal.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre suggestion. C'est là que je voulais vous amener. Je voulais aborder la question du trajet d'un centre-ville à l'autre.

On parle beaucoup d'une connexion qui pourrait se faire dans le Nord ou dans le centre de l'île de Montréal. Cela m'inquiète un peu. Je vois mal un touriste ou quelqu'un du monde des affaires arriver à Montréal-Nord et devoir se taper la ligne orange du métro au complet pour se rendre à son rendez-vous au centre-ville. On nous a dit qu'il y aurait peut-être d'autres possibilités.

Ce serait intéressant que vous définissiez ce qu'est le centre-ville, pour vous. Quand nous insistions, on nous répondait parfois qu'il y aurait une connexion au centre-ville.

Quelles sont les limites du centre-ville, exactement? Ce serait intéressant de le savoir. Il me semble que le centre-ville n'est pas l'île au complet. C'est vraiment moins étendu que cela. Ai-je raison?

M. Michel Leblanc: Votre question mérite une réponse nuancée. Je parle de la durée de déplacement d'un centre-ville à l'autre. Il pourrait y avoir un scénario où on déciderait de percer un autre tunnel sous la montagne pour arriver au centre-ville. La montagne ne disparaîtra pas. Il n'y a qu'un seul tunnel. Sommes-nous condamnés pour l'éternité?

La deuxième option serait d'avoir une gare intermodale reliée au REM, soit le Réseau express métropolitain, dans la partie au nord du mont Royal. Il y a des exemples en Europe, comme Paris, où il y a plusieurs gares. Il y a des villes où il y a plusieurs gares et où on se déplace de façon très efficace entre elles.

Je vous inviterais à ne pas nécessairement étudier la possibilité que la gare soit au centre-ville. Je vous inviterais plutôt à évaluer combien de temps il faudrait pour se rendre du centre-ville au TGF et l'utiliser.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de vos précisions. En effet, c'est un très bon argument. À votre avis, la priorité est le temps qu'il faut pour se déplacer d'un centre-ville à l'autre. Par exemple, le trajet Montréal-Québec pourrait être très court, mais si on n'arrive pas à relier les centres-villes, en fin de compte, cela devient difficile. Il s'agit donc de les relier en tenant compte du temps, même s'il y a un transfert modal.

Vous avez aussi évoqué la question des retombées locales.

Cet élément m'intéresse beaucoup, mais cela ne semble pas avoir été une priorité dans le projet du gouvernement jusqu'à maintenant. De votre point de vue, comment peut-on tenir compte des retombées économiques pour les entreprises d'ici tout en respectant les ententes internationales?

M. Michel Leblanc: Aux États-Unis, on voit une volonté très nette, au moyen de l'Inflation Reduction Act, de faire en sorte que l'économie américaine bénéficie des dizaines ou des centaines de milliards de dollars qui vont être dépensées.

Les Américains ont trouvé des solutions. Inspirons-nous d'eux. Faisons en sorte que les constructeurs, les firmes d'ingénierie et les fournisseurs d'équipement, entre autres, s'engagent à faire des investissements au Canada qui seront à la hauteur des investissements liés au projet. Il existe des façons de procéder pour y arriver. Ce serait trop long d'en parler ici, mais on doit réussir à créer des retombées ici, comme on le fait ailleurs.

• (1640)

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, cela prend de la volonté politique pour y arriver.

Le dernier sujet dont j'aimerais vous parler est la transparence des coûts. J'ai fait quelques recherches.

Par exemple, récemment, un projet de TGV d'une distance de 955 kilomètres entre Madrid et Levante, en Espagne, a été réalisé pour 12,5 milliards d'euros, soit 18,3 milliards de dollars canadiens. Il s'agit donc d'un coût de 19 millions de dollars par kilomètre pour un TGV. Dans le cas du Canada, VIA TGF nous parle d'un coût total de 65 milliards de dollars, soit environ 75 millions de dollars le kilomètre.

Comment peut-on trouver une telle estimation crédible, alors que c'est trois ou quatre fois plus cher que ce qui a été fait ailleurs? Comment peut-on avoir des données fiables? Pensez-vous vraiment qu'on peut se fier aux données actuelles, compte tenu des comparatifs à l'international?

Le président: Malheureusement, il ne vous reste plus de temps. Il faudra attendre votre prochain tour pour obtenir une réponse.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez six minutes.

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

Merci à tous nos témoins de s'être joints à nous.

Monsieur Péloquin, je vous félicite pour votre nouveau rôle. Dans votre exposé, je crois que vous avez dit: « C'est un honneur de me joindre à VIA Rail à un moment aussi extraordinaire. » Le mot « extraordinaire » peut avoir bien des significations. Je dirais que, pour beaucoup de gens, c'est une période de grande incertitude.

Je sais que vous ne pouvez pas parler directement de nombreux aspects du train à grande fréquence parce qu'il y a maintenant une entité distincte de la Couronne qui dirige ce projet, alors mes questions de ce soir vont porter sur le reste du service de VIA Rail.

Je commencerai par dire à quel point j'estime l'héritage de VIA Rail et le service fourni par ses employés. J'ai pris le train hier pour

rendre visite à ma fille et j'ai eu à interagir avec vos employés. Ils font toujours du très bon travail. Ce sont des professionnels compétents. Leur travail est très apprécié.

La circonscription que je représente partage son nom avec l'un des plus beaux voyages en train d'Amérique du Nord. Il s'agit de la Skeena, entre Jasper et Prince Rupert. Malheureusement, cet itinéraire ferroviaire qui était un service de transport viable entre les collectivités a vraiment été réduit à une commodité touristique en raison du manque de fiabilité et du non-respect des horaires.

Récemment, dans les médias, vous avez été cité en train de parler de la nécessité de mettre en place des règles donnant la priorité aux trains de passagers. Je souscris à ce souhait, car je pense que si nous pouvons améliorer la constance et la fiabilité, il y aura plus de gens qui utiliseront le service. Souhaiteriez-vous que le gouvernement actuel propose des mesures législatives en ce sens?

M. Mario Péloquin: Merci de cette question, monsieur le président.

Je vais répondre à quelques-uns de ces points. Tout d'abord, nous sommes très fiers des gens qui travaillent pour VIA Rail — à bord des trains, aux commandes des trains et à l'entretien de ces trains. Sans les efforts héroïques qu'ils fournissent sur une base quotidienne, nous ne pourrions pas faire circuler les trains que nous faisons circuler aujourd'hui.

Je suis un cheminot de quatrième génération, des deux côtés. J'ai assisté à la naissance de VIA Rail, de ses humbles débuts à ce qu'elle est aujourd'hui. VIA Rail est passée des services qu'elle fournissait aux deux chemins de fer de marchandises à l'époque, aux types de services que nous sommes en mesure de fournir aujourd'hui.

Cela est dû à quelques arrangements complexes, comme le fait de pouvoir utiliser les chemins de fer de marchandises lorsqu'il n'y a pas de priorités. Les trains de passagers étaient autrefois classés comme des trains de classe I, quelque chose qui a disparu avec la privatisation. La privatisation a en effet changé les règles, les méthodes d'exploitation, etc. En outre, l'augmentation du trafic de marchandises, comme je l'ai expliqué précédemment, rend difficile l'adjonction de nouveaux trains de passagers et l'accès aux voies de fret. C'est un ensemble très complexe d'enjeux avec lesquels nous devons composer.

Lorsqu'il y a une réduction sur plusieurs lignes — la ligne Skeena étant l'une d'entre elles, comme vous l'avez souligné —, il est très difficile de redémarrer le service. Nous devons disposer du matériel roulant adéquat pour assurer ce service. Nous devons disposer d'un personnel suffisant et nous devons obtenir l'autorisation des chemins de fer hôtes pour faire circuler ces trains.

• (1645)

M. Taylor Bachrach: Lors d'une de nos réunions précédentes, Terence Johnson, de Transport Action Canada, nous a fait un exposé. Je vais vous lire une partie de son témoignage. Il a dit:

[...] 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 [...]

Il parle du fait que si le gouvernement privatise le corridor, il privera VIA Rail de la majeure partie de ses revenus. La subvention pour maintenir ce qui restera du service à travers le Canada devra être beaucoup plus importante en pourcentage. Le reste du Canada ne connaît pas un grand achalandage. La crainte est que nous perdions complètement ces lignes rurales dans d'autres parties du Canada, y compris dans la région que je suis si fier de représenter.

Cette inquiétude est-elle justifiée?

M. Mario Pélouquin: Écoutez, ma vision pour Via Rail est de continuer de fournir, et j'espère d'augmenter, un service abordable, accessible, respectueux de l'environnement, durable et diversifié dans tout le Canada. Le fait que le corridor soit différent de ce qu'il est aujourd'hui ne change pas ma vision pour Via Rail, qui est de conserver ou d'améliorer le service dans toutes les régions que nous desservons à l'heure actuelle. N'oublions pas que certaines de ces régions sont non seulement très éloignées, mais aussi isolées, et que l'accès au transport y est très difficile sans train.

M. Taylor Bachrach: Très brièvement, d'autres administrations ont-elles mis en place des règles qui donnent la priorité au transport de passagers par rapport au transport de marchandises, et dans l'affirmative, lesquelles?

M. Mario Pélouquin: Si nous regardons nos voisins au sud de la frontière, nous constatons qu'ils ont mis en place des règles qui donnent la priorité aux trains de passagers par rapport aux trains de marchandises.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous avons ensuite M. Strahl.

Monsieur Strahl, je vous donne la parole. Vous avez six minutes.

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

J'aimerais simplement commencer par présenter un préavis de motion.

La motion est la suivante: « Que le Comité entreprenne une étude s'étendant sur cinq réunions afin d'évaluer l'incidence de la taxe carbone sur les transports en lieu et place des Canadiens et que le ministre des Transports compare à ce sujet, et que le Comité trouve les ressources nécessaires pour organiser ces réunions. »

Il s'agit simplement d'un avis oral. Nous transmettrons l'avis écrit à la greffière dès que possible.

Je passe maintenant à mes questions.

J'ai demandé aux responsables du TGF de Via Rail quel serait, selon eux, le montant de la subvention par passager pour l'exploitation du service entre Toronto et Québec. Ils m'ont répondu qu'ils n'étaient pas encore arrivés à ce stade du processus.

Monsieur Pélouquin, pouvez-vous nous confirmer le montant moyen actuel de la subvention par passager, pour les trajets allant de Toronto à Québec?

M. Mario Pélouquin: Les niveaux des subventions pour l'exploitation de Via Rail sont assez complexes, car nous exploitons une large gamme de services sur différents itinéraires. C'est une question complexe. Nous pouvons assurément consulter nos rapports annuels et fournir ces renseignements.

M. Mark Strahl: Merci de bien vouloir transmettre ces renseignements à la greffière pour qu'elle les distribue à tous les députés.

Quelle sera, selon vous, l'incidence du nouveau TGF sur le nombre de passagers? Pensez-vous qu'une subvention plus élevée par passager sera nécessaire si vous perdez des passagers au profit de cet autre service, qui vous fait finalement concurrence?

M. Mario Pélouquin: Je pense que le lancement du TGF ne changera pas vraiment la façon dont nous exploitons les segments longue distance et régionaux des voies ferroviaires. Je ne peux donc pas prédire une grande incidence sur le niveau des subventions. Via Rail effectue actuellement un examen financier de tous ces éléments pour chaque ligne, y compris pour le corridor, mais ce dernier compte également des sous-segments. Nous avons également les chiffres pour chaque ligne.

Si nous continuons d'exploiter le service comme nous le faisons aujourd'hui — par exemple, entre Toronto et Vancouver — je ne vois pas pourquoi le niveau des subventions changerait, si ce n'est... J'ai mentionné plusieurs fois la question de la durabilité. Nous cherchons continuellement à améliorer la façon dont nous utilisons les fonds publics afin de mieux contrôler nos coûts chaque année, et nous essayons de générer autant de revenus que possible.

• (1650)

M. Mark Strahl: Je souhaite me concentrer davantage sur la liaison entre Toronto et Québec. Le trajet entre Toronto et Vancouver est un tout autre sujet.

Dans un monde idéal, quel est l'horaire pour un consommateur qui se rend sur le site Web de Via Rail et dit: « Je veux me rendre de Toronto à Québec »? Quelle est la durée de ce trajet dans un monde idéal?

M. Mario Pélouquin: J'aimerais demander à ma cheffe de la prestation de services de répondre à cette question.

Mme Rita Toporowski (cheffe de la direction, Prestation de services, VIA Rail Canada Inc.): Merci, monsieur Pélouquin.

Pour se rendre de Toronto à Québec, il y a une correspondance à Montréal. Le trajet de Toronto à Montréal dure environ cinq heures, avec une correspondance dont la durée dépend de l'heure du prochain départ, et le trajet de Montréal à Québec dure trois heures. Il faut donc compter au moins huit heures, plus la durée de la correspondance, soit probablement près de neuf heures. La durée dépend toutefois vraiment de l'heure de la journée et de la fréquence des départs à ce moment précis pour faciliter les correspondances.

M. Mark Strahl: Si la durée est de neuf heures, quelle est la durée réelle? Le passager moyen...? Combien de temps faut-il actuellement pour aller de Toronto à Québec? Nous avons dit que dans certains segments, les trains arrivaient très près de l'heure prévue, mais que pour d'autres, il faut attendre que les trains de marchandises passent. Avez-vous des renseignements sur la durée moyenne actuelle du trajet entre Toronto et Québec?

Mme Rita Toporowski: Je n'ai pas de réponse à vous donner pour l'instant. Il y a des retards.

Toutefois, ce que je peux dire au sujet de la ponctualité, c'est que dans le corridor que nous exploitons actuellement sur le CN, nous respectons la ponctualité dans environ 60 % des trajets. Sur les 3 % de voies que nous possédons, nous atteignons un taux de ponctualité de 90 %. Il y a donc une grande disparité.

M. Mark Strahl: D'accord. Je comprends, mais pourriez-vous, encore une fois, obtenir ces renseignements et les soumettre au Comité? Je pense qu'il est important que nous comparions les niveaux de service actuels avec les niveaux de service futurs et que nous déterminions si le coût de la proposition vaut les économies de temps, etc. Ces renseignements seraient donc utiles.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 23 secondes, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: D'accord, j'interviendrai de nouveau au cours de la prochaine série de questions.

Je remercie les témoins de leurs réponses.

Le président: Je vous remercie de votre intervention, monsieur Strahl.

Je vais maintenant céder la parole à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous suis reconnaissant de me donner la chance de poser quelques questions à nos témoins.

Soyez les bienvenus. C'est un plaisir de vous avoir parmi nous.

Monsieur Pélouquin, je crois que vous avez mentionné les 200 ans d'existence de Via Rail dans le secteur ferroviaire. Bien entendu, historiquement parlant, les trains et les chemins de fer ont joué un rôle monumental dans l'édification du Canada, notamment en ce qui concerne la circulation des marchandises et des personnes.

Pouvez-vous expliquer à notre comité en quoi l'investissement dans des trains à grande fréquence serait bénéfique pour les Canadiens?

M. Mario Pélouquin: Comme vous l'avez souligné à juste titre, les chemins de fer canadiens ont contribué à la construction du pays. Ils ont permis de relier l'Ouest canadien à ce que nous appelons aujourd'hui le Centre du Canada. Le développement économique a commencé à la fin des années 1800, lorsque le chemin de fer transcontinental a été construit.

L'arrivée éventuelle d'un train à grande fréquence aura en grande partie le même effet. Cependant, la situation est très différente, parce que nous n'allons pas transporter des marchandises et des personnes; nous allons nous concentrer sur les personnes.

Nous pouvons examiner les pays du monde entier. En France, par exemple, l'arrivée du TGV a en fait rétréci le pays. Il existe une carte sur laquelle on peut voir qu'en raison de la durée des trajets, les gens peuvent maintenant faire la navette entre des villes, alors que c'était impossible dans le passé.

C'est le genre d'effet que le train à grande fréquence aura au Canada.

• (1655)

M. Churence Rogers: Monsieur D'Angelo, vous formuliez aussi quelques observations en ce sens.

Souhaitez-vous participer aussi à cette conversation?

M. Marco D'Angelo: En ce qui concerne la construction de chemins de fer et...

M. Churence Rogers: En quoi cela serait-il bénéfique pour l'ensemble des Canadiens?

M. Marco D'Angelo: Nous avons toujours été favorables à l'établissement de liaisons ferroviaires entre les collectivités, que Via Rail le fasse dans le cadre des projets que la société prévoit de mettre en oeuvre dans le corridor ou que Metrolinx contribue à relier les villes de la région du Grand Toronto ou de la grande région du Golden Horseshoe, en amenant les gens à Niagara de façon saisonnière pour qu'ils puissent faire du tourisme — pour aborder de nouveau la question du tourisme.

De plus, des projets novateurs ont été lancés comme l'Union Pearson Express, qui permet aux gens qui se trouvent à l'aéroport Pearson de se rendre dans le centre-ville de Toronto. Les projets ferroviaires contribuent à relier les collectivités de l'ensemble du pays, comme l'expansion du REM et la continuation de la construction du train léger d'Ottawa. D'autres projets ferroviaires sont prévus à Mississauga et à Brampton. La possibilité de lancer des projets à Hamilton et à Québec a un peu progressé, et on parle même de la possibilité de mettre en oeuvre un projet à Gatineau.

Partout au Canada, les municipalités et les dirigeants se tournent vers les réseaux ferroviaires urbains pour apporter une solution efficace au déplacement de groupes de personnes.

M. Churence Rogers: Vous avez mentionné au début que 20 millions de personnes vivent dans la région et que ce nombre augmentera de cinq millions à l'avenir. Nous voyons évidemment la nécessité d'exploiter des trains à grande fréquence.

Monsieur Pélouquin, Via Rail estime qu'en remplaçant davantage de voitures et de déplacements en voiture, le train à grande fréquence permettrait de réduire les émissions en éliminant de 10,3 à 13,9 millions de tonnes de dioxyde de carbone au cours des 30 années du cycle de vie du projet.

Pouvez-vous expliquer au Comité comment vous êtes parvenus à ces conclusions, et comment vous envisagez de réduire les émissions?

M. Mario Pélouquin: Je ne peux pas vraiment parler des chiffres que l'équipe de Via Rail responsable du train à grande fréquence a élaborés et analysés. De façon générale, je peux vous dire qu'un train est beaucoup plus efficace sur le plan des émissions de carbone qu'un avion ou les quelque 250 voitures dont vous auriez besoin pour parcourir la même distance.

L'exploitation d'un train présente un réel avantage écologique par rapport à tous les autres modes de transport offerts sur de longues distances.

M. Churence Rogers: Monsieur D'Angelo, souhaitez-vous formuler des observations à ce sujet aussi?

M. Marco D'Angelo: Ce qui est clair, c'est qu'il y a une zone congestionnée entre Québec et Windsor. Nous savons que les Canadiens et les voyageurs veulent profiter de la possibilité de se déplacer entre ces villes pour le travail, pour assister à des réunions et pour faire du tourisme. Vous avez vu le nombre de vols augmenter. La compagnie aérienne Porter Airlines élargit le nombre de services qu'elle offre à partir de l'aéroport Pearson. Vous observez l'encombrement de nos routes et l'ouverture de nouvelles autoroutes pour mieux relier la région du Grand Toronto à l'est, comme l'auto-route 407 Est et d'autres projets d'expansion routière. Le désir et le besoin de se déplacer dans ce corridor sont là.

Le transport ferroviaire peut offrir la possibilité de demeurer productif en continuant de travailler pendant ces périodes de déplacement et en restant en contact avec la famille, parce qu'en étant à terre, on peut utiliser efficacement le WiFi ainsi que d'autres commodités offertes à bord des trains. De nombreux arguments plaident en faveur de la nécessité de connecter les gens.

Le président: Je vous remercie infiniment de vos observations, monsieur D'Angelo.

Je vous remercie de votre intervention, monsieur Rogers.

[Français]

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

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

Je voudrais donner la chance à M. Leblanc de répondre à la dernière question que j'ai posée, s'il s'en souvient bien.

M. Michel Leblanc: Je suis désolé, mais je ne m'en rappelle pas. Pouvez-vous la répéter, s'il vous plaît?

M. Xavier Barsalou-Duval: Oui, sans problème.

Ma question concernait la différence entre le coût avancé par les autorités gouvernementales et ce qu'on a vu ailleurs. Il semblerait qu'ici, un projet de train à grande vitesse coûterait trois ou quatre fois plus cher que ce qu'on a vu à Madrid, par exemple.

M. Michel Leblanc: Effectivement, j'ai posé la même question à quelques spécialistes.

D'abord, il y aurait des coûts liés à la complexité de la réalisation d'un tel projet au Canada, du fait que n'avons pas construit ce genre de voie par le passé. Cela expliquerait pourquoi ce serait un peu plus coûteux. Par ailleurs, les coûts d'expropriation sont nettement plus élevés au Canada que ce qu'on observe en Europe pour des projets de train à grande vitesse, particulièrement lorsqu'il est question des entrées dans les villes.

Je terminerais en vous disant, comme je le disais en conclusion dans mon allocution, qu'il y a lieu de mener un travail de fond sur le coût de ces projets, ce qui permettrait de tenir un vrai débat public, basé sur les vrais coûts, ce que nous n'avons pas en ce moment.

• (1700)

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Effectivement, on trouve plutôt difficile de prendre des décisions à partir de rumeurs. On aimerait bien savoir quelle est la vraie différence entre les coûts, mais nous n'avons pas de données, seulement des rumeurs.

Monsieur Lamarche, j'aimerais bien que vous nous parliez de votre rôle dans le cadre de ce projet.

Trois-Rivières est tout de même assez centrale, en tout cas, du point de vue québécois. Le futur train passera par Montréal, Québec et Trois-Rivières. Avez-vous été consulté, par exemple, au sujet de l'endroit où le train va s'arrêter? Avez-vous une idée de la façon dont le lien va se faire avec le centre-ville? De quelle façon participez-vous à ce projet en tant que maire? De quelle façon la société d'État communique-t-elle avec vous?

M. Jean Lamarche: En tant que maire, j'ai commencé par mettre à profit nos équipes d'aménagement et d'urbanisme, ainsi que nos ingénieurs, qui ne sont jamais bien loin. Je voulais voir les

possibilités. Nous avons une gare, propriété de la Ville de Trois-Rivières. Elle est située à proximité du centre-ville, voire au centre-ville. Cette gare demeurera disponible si on en a besoin.

Cela dit, je dois vous dire que j'ai l'intention de choisir la meilleure option. Si jamais on nous propose un projet de gare qui se situerait à l'ouest du centre-ville — la gare dont je vous parlais se situe à l'extrémité est du centre-ville —, je vais le prendre en considération. Cela dépendra des différentes demandes.

Je ne sais pas si vous souhaitiez aller jusque là, mais le rôle de la Ville de Trois-Rivières est aussi de faire la promotion de ce projet ou, du moins, de le maintenir bien vivant.

En 2019, c'était pour moi une belle réussite que d'annoncer ce projet chez nous avec M. Garneau, dans un premier temps, puis avec M. Alghabra, et je vais poursuivre ce travail.

Le président: Merci, monsieur le maire et monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Le prochain intervenant est M. Bachrach, qui aura la parole pendant deux minutes et demie.

La parole est à vous, monsieur.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai une question à poser à M. D'Angelo, qui représente l'Association canadienne du transport urbain.

Je crois vous avoir entendu utiliser l'expression « les gens passent avant les marchandises », ce qui correspond tout à fait aux questions que j'ai posées à M. Péloquin. Je me demande si l'ACTU soutiendrait une mesure législative ou une réglementation canadienne qui codifierait ce principe selon lequel les passagers passent avant le fret sur notre réseau ferroviaire?

M. Marco D'Angelo: Oui, en effet, je crois que c'est une possibilité qui nécessiterait une étude plus approfondie. À première vue, il semble que ce serait très utile.

Prenons l'exemple suivant. Il y a environ un mois, le CN, qui gère le corridor ferroviaire qui entoure la gare Union, a perdu une partie de sa connectivité Internet et, en conséquence, des systèmes tels que Metrolinx ont été dans l'incapacité de fournir des services le long de la ligne Lakeshore pendant quelques heures. Les passagers se sont donc retrouvés coincés ou en attente. À titre d'exemple, cette défaillance a eu des répercussions au sud-ouest de cette région, jusqu'à London.

Je pense qu'il y a place pour une réglementation dans ce domaine.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie beaucoup de vos réponses.

Je vais interroger brièvement Mme Murray.

Votre témoignage reflète très fidèlement nos profondes préoccupations quant à la façon dont le train à grande fréquence a évolué, du point de vue de sa conceptualisation par le gouvernement et de son modèle de privatisation. Vous avez parlé très brièvement d'exemples émanant d'autres pays, où il existe un bon réseau public de trains à grande vitesse, des exemples qui pourraient éclairer l'approche du Canada. Pourriez-vous nous donner plus de détails concernant les exemples émanant de pays du monde entier où des trains à grande vitesse ou à grande fréquence ont été construits en ayant recours à des marchés publics?

Mme Jennifer Murray: Je vous remercie de votre question.

Nous pouvons certainement le faire. Nous nous sommes préparés pour cette éventualité.

Je vais donc céder la parole à Graham Cox.

M. Graham Cox (représentant national, Unifor): Je vous remercie.

Nous pouvons certainement dresser une liste d'autres pays qui investissent dans un réseau public de transport ferroviaire de voyageurs. Je pense que deux des exemples de consortiums sont de bons exemples de passation de marchés liés à un réseau public de transport ferroviaire de voyageurs, puisqu'il s'agit de sociétés d'État d'Espagne et d'Allemagne, mais il y a certainement d'autres pays, comme les États-Unis, qui investissent dans des réseaux publics de transport ferroviaire de voyageurs de manière très efficace.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie de vos réponses.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Je vous remercie également, monsieur Cox.

Nous allons maintenant donner de nouveau la parole à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

J'ai entendu ces commentaires auparavant, et personne n'est malintentionné lorsqu'il les formule... Nous les avons entendus au cours des premières réunions que nous avons eues avant d'entreprendre une autre étude, et l'on parlait du fait que ce projet profiterait à tous les Canadiens et qu'il s'agissait d'un projet d'édification du pays et on faisait d'autres commentaires de ce genre. Je pense que nous devons garder à l'esprit que si 25 ou 20 millions de personnes peuvent avoir accès à ces services, 20 millions ne peuvent pas y avoir accès. Les habitants de ma circonscription devraient entreprendre un voyage de quatre jours en train pour pouvoir avoir accès à la première partie de ce projet et en bénéficier.

Il s'agit d'un projet régional important. Il permet de relier deux provinces et plusieurs grands centres urbains, mais je pense que nous devons être un peu conscients du fait qu'il ne s'agit pas du chemin de fer du Canadien Pacifique qui relie l'ensemble du pays et qui nous a rassemblés au moment de la Confédération. Il s'agit d'un projet très régional dont bénéficiera une partie importante de la population, mais pas l'ensemble du pays.

Dans cette optique, je voudrais parler un peu du corridor Toronto-Québec, qui est peut-être le corridor le mieux desservi du pays en ce qui concerne les options en matière de transport. Je pense que M. D'Angelo a mentionné l'augmentation du trafic aérien de navetage attribuable à Porter, à Air Canada, à WestJet, etc. La liste des possibilités aériennes est longue. Les gens se déplacent en voiture tout le temps, et il y a la ligne Via Rail actuelle.

La question que je souhaite poser aux représentants de Via Rail est de savoir si le fait de dépenser des milliards de dollars pour offrir une autre option de transport à la même région est la meilleure utilisation des fonds disponibles. Ces fonds ne pourraient-ils pas être utilisés de façon plus efficace en améliorant le service sur votre ligne principale, en améliorant votre matériel roulant, et en améliorant votre capacité à fournir un service aux lignes ferroviaires déjà en service?

J'aimerais connaître votre avis à ce sujet.

• (1705)

[Français]

M. Mario Pélouquin: Je remercie le député de sa question, monsieur le président.

L'un n'exclut pas l'autre. Ce que je veux, c'est que VIA Rail fournisse un service vraiment fiable, bon pour l'économie canadienne, bon pour l'environnement et diversifié. Fournir le plus de services possible à la population partout au Canada est souhaitable.

Une approche est-elle meilleure que l'autre? Je ne peux pas me prononcer là-dessus, mais je crois qu'un service qui atteint plus de gens est un meilleur service pour les Canadiens.

[Traduction]

M. Mark Strahl: Ma prochaine question est destinée à M. Leblanc.

Vous avez mentionné dans vos commentaires que c'est dangereux lorsque les coûts ne sont pas communiqués de manière transparente. Nous l'avons constaté dans le cas de l'oléoduc Trans Mountain, que le gouvernement fédéral, donc les libéraux, a acheté pour 5 ou 6 milliards de dollars. La construction du projet devait coûter 6 milliards de dollars. Le coût de sa construction frôle maintenant 40 milliards de dollars.

Lorsque j'ai posé des questions aux représentants de la filiale Via TGF, ils ne pouvaient plus me citer aucun chiffre. Ils ne mentionnent plus du tout de chiffres lorsque nous parlons de la construction de ce projet. Comment le gouvernement peut-il convaincre les gens que ces personnes seront en mesure de construire ce projet de manière responsable alors qu'ils ne citent même plus de chiffres lorsqu'ils parlent de son coût, qui sera énorme?

[Français]

M. Michel Leblanc: Je ne commenterai pas d'autres projets, mais, en ce qui concerne celui-ci, je dirai que les chiffres varient énormément. Comme nous examinons deux options pour un même projet, c'est-à-dire l'option du train à grande fréquence et celle du train à grande vitesse, nous avons besoin de bien comprendre tous les facteurs financiers, parce qu'ils auront des répercussions sur l'utilisation. Tout à l'heure, le trajet de neuf heures entre Toronto et Québec a été évoqué. Personne n'en veut, à part un touriste qui souhaite admirer le paysage.

Dans les faits, si on est sérieux et si on veut un transfert modal, cela prend la bonne solution. Pour pouvoir discuter de la bonne solution, il faut connaître les vrais coûts. Pour connaître les vrais coûts, il faut faire des hypothèses, notamment sur l'inflation, sur le coût du financement, sur les complexités sur le terrain. Par la suite, on pourra prendre une bonne décision.

Le coût va être élevé, on en convient, mais il faut qu'on puisse connaître l'ampleur de ce coût pour prendre la bonne décision.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Leblanc.

• (1710)

[Traduction]

Je vous remercie, monsieur Strahl.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Badawey.

Monsieur Badawey, vous avez la parole pendant cinq minutes.

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

Je vais laisser de côté la politique et en venir à ce que nous essayons de faire ici. Je ne suis pas d'accord avec M. Strahl lorsqu'il affirme que ce projet ne galvanisera pas le pays comme la construction du réseau ferroviaire l'a fait il y a de nombreuses années. Je crois franchement que si nous avons eu une vision élargie à l'époque — lorsque les chemins de fer ont été construits, lorsque la Voie maritime du Saint-Laurent a été construite, et lorsque d'autres infrastructures liées au transport ont été construites —, notre pays serait beaucoup plus avancé aujourd'hui grâce à ces investissements. Voyons cela de plus près.

Lorsque nous envisageons de tenter de galvaniser le pays et de relier les collectivités et les destinations, nous constatons que ce projet offrira plus de possibilités de voyager et d'étendre les voyages nationaux vers des endroits souhaités et plus diversifiés, des endroits que nous ne visiterions peut-être pas, mais auxquels nous aurons accès grâce à ce nouveau réseau. En outre, il donnera aux visiteurs internationaux la possibilité de se rendre à des endroits qui ne sont pas faciles d'accès, en particulier par voie aérienne. Par exemple, il viendra compléter le tourisme des Grands Lacs, les croisières sur les Grands Lacs qui se déroulent actuellement, grâce aux trains qui bénéficieront d'un réseau intermodal et multimodal. Le réseau renforcera la circulation multimodale des personnes, y compris les transports en commun locaux. Il fera en quelque sorte fonction de colonne vertébrale dotée d'artères, en utilisant à nouveau d'autres moyens de transport ainsi que les transports en commun locaux pour transporter les gens directement à destination. Plus le réseau est intermodal et multimodal, plus la capacité est grande.

J'ai une question à vous poser, monsieur Péloquin, et j'aimerais poser la même question au maire Lamarche. Que pensez-vous des idées que je viens de présenter en ce qui concerne le renforcement des capacités, l'aspect commercial du réseau et la galvanisation des collectivités de l'ensemble du pays?

M. Mario Péloquin: J'ai parlé à plusieurs reprises de ma vision pour VIA Rail. Lorsque je parle de la durabilité et de la possibilité d'en faire plus, j'entends cela d'une manière globale, et la mobilité complète est quelque chose qui me tient particulièrement à cœur. Une mobilité complète ne consiste pas à amener une personne à une gare où elle ne peut plus aller nulle part facilement. Il y a des exemples de ce genre partout au Canada, et c'est avec plaisir que j'en discuterai avec l'ACTU et les organismes municipaux de transport en commun pour déterminer comment nous pouvons améliorer la mobilité liée au premier et au dernier kilomètre, mais le fait de pouvoir se déplacer d'une gare à une université ou à une école est très important pour nous.

Le fait de pouvoir offrir un plus grand nombre de services à un plus grand nombre d'endroits fait également partie de cette vision parce qu'en fin de compte, le train est le mode de transport le plus

accessible, le plus respectueux de l'environnement et le plus favorable à l'économie canadienne.

M. Vance Badawey: Monsieur le maire Lamarche, je peux vous dire que j'adore Trois-Rivières. C'est une région magnifique. L'une des choses que j'admire dans votre collectivité, c'est que vous avez eu et continuez d'avoir la possibilité d'utiliser vos terres de multiples façons; tout est réuni. Vous avez des zones industrielles, touristiques, résidentielles, commerciales et de vente au détail qui coexistent toutes dans la même région. C'est absolument magnifique.

Dans ce contexte, quelles seront les retombées du réseau pour votre collectivité, mais aussi pour l'ensemble de la région, du point de vue de l'affluence?

[Français]

M. Jean Lamarche: Premièrement, cela va soutenir la croissance. En ce moment, Trois-Rivières a le vent dans les voiles en ce qui a trait au développement économique.

Comme M. Leblanc l'a dit tantôt, la présence d'un meilleur lien ferroviaire va nous permettre d'adopter une certaine posture sur le plan démographique. Ne serait-ce que pour cela, le projet en vaut la peine.

Ensuite, le projet nous permettrait de devenir un pôle pour les régions autour de Trois-Rivières que j'ai nommées plus tôt. Notre ville est au centre du Québec. Le projet a donc une dimension régionale fort importante pour le Québec.

Je me plais à dire que Trois-Rivières est la plus belle ville du système solaire. Il serait avantageux d'attirer les gens chez nous pour qu'ils puissent voir notre ville ou utiliser notre ville comme escale pour se diriger ailleurs. Nous pourrions ainsi faire valoir tous nos talents, notamment en ce qui a trait à la recherche-développement universitaire. Vous le savez, en matière de technologies reliées à l'hydrogène, nous sommes en bonne position.

En somme, vous avez parfaitement raison, Trois-Rivières peut servir le train, et le train peut servir Trois-Rivières.

• (1715)

[Traduction]

M. Vance Badawey: Je vous remercie, monsieur le maire.

J'ai seulement deux questions de plus à poser rapidement à M. Péloquin.

Il ne s'agit pas seulement d'un investissement national, mais aussi d'un investissement binational. C'est un lien qui permet, par exemple, aux gens de Windsor, de la région du Niagara et de la région du Grand Toronto de se rendre dans l'État de New York, etc. Cela dit, pensez-vous que les capitaux que nous investissons dans les infrastructures de transport ainsi que dans les niveaux de service, c'est-à-dire dans l'aspect opérationnel, devraient inévitablement conduire à une discussion binationale, en particulier pour ces réseaux? C'est là ma première question.

Ma dernière question concerne les trains à grande vitesse par rapport aux trains à grande fréquence. Faut-il choisir l'un ou l'autre, ou pouvons-nous avoir des trains des deux types?

Le président: Veuillez donner une réponse très brève, monsieur.

M. Mario Péloquin: Nous discutons constamment avec nos collègues d'Amtrak, qui souhaitent offrir davantage de services de part et d'autre de la frontière. La réponse à votre première question est: absolument.

Pour ce qui est de votre deuxième question, il est avantageux pour le Canada d'offrir plus de services à un plus grand nombre de Canadiens, que ce soit des trains à grande vitesse ou des trains à grande fréquence.

Le président: Je vous remercie, monsieur Badawey.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Péloquin.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à M. Lewis.

Je vais vous céder la parole pendant cinq minutes, monsieur.

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

Merci à tous les témoins présents cet après-midi.

Je ne sais pas vraiment à qui adresser ma première question, je vais donc m'adresser à vous, monsieur D'Angelo, parce que je pense que vous pourriez peut-être avoir une réponse.

Je crois que vous avez mentionné le corridor Québec-Toronto dans votre déclaration liminaire. J'ai, bien sûr, dressé l'oreille lorsque je l'ai entendu parce qu'Essex est à côté de Windsor. Le corridor Windsor fait l'objet de beaucoup de discussion à l'heure actuelle, et je serais fou de ne pas m'en enthousiasmer. L'idée de rendre le corridor binational, dont M. Badawey a parlé, m'a plu. Detroit se trouve juste à côté. C'est l'un des postes frontaliers internationaux les plus achalandés en Amérique du Nord.

Je suis un peu mêlé, parce que j'ai la conviction qu'un rapport final va être publié d'ici la fin de 2023, comme l'avait promis l'ancien ministre Alghabra.

Êtes-vous au courant de ce rapport final?

M. Marco D'Angelo: J'aimerais clarifier le point sur Windsor que vous avez soulevé. Je vous en remercie.

Windsor est une partie cruciale du corridor. Nous savons qu'en raison du nombre important de camions sur l'autoroute 401 et des intempéries durant certaines périodes de l'année, en particulier entre London et Windsor, les gens ont besoin de se rendre de Windsor à Toronto, en passant par London qui se trouve à mi-chemin, en toute sécurité. De nombreuses personnes préfèrent conduire de Windsor à l'aéroport de Detroit pour prendre un vol à destination de Montréal. Ce sont des choses qui n'ont aucun sens.

M. Chris Lewis: Merci beaucoup.

Savez-vous quelque chose sur le rapport?

M. Marco D'Angelo: Pas précisément le rapport...

M. Chris Lewis: Je vois.

Vous a-t-on demandé de participer à une table ronde organisée par le ministère?

M. Marco D'Angelo: À ce jour, je n'ai pas reçu de demande pour l'année civile en cours.

M. Chris Lewis: Par votre intermédiaire, monsieur le président, ma question est à tous les témoins: vous a-t-on demandé de participer à une table ronde ministérielle?

Monsieur le président, en tout respect, je ne vois aucune main levée.

Je crois qu'il est bien vrai qu'on a promis d'organiser une table ronde ministérielle au début de l'année 2023. Nous sommes en novembre; je pense donc qu'il y a un problème.

Monsieur le président, je trouve également intéressant que certains de mes estimés collègues ici présents veuillent qu'on fasse passer les gens avant les marchandises. Je partage leur avis, sauf que nous avons un autre problème qui est les grains, dont 92 % dans le Sud-Ouest de l'Ontario sont exportés. La question ne devrait pas porter sur la grande fréquence et ce genre d'options. Il faut plutôt se demander si, en cas d'investissement, il est possible de le doubler pour pouvoir exporter nos produits à l'extérieur du pays. Nous avons vu ce qui s'est passé récemment à la Voie maritime du Saint-Laurent. Heureusement, le problème a été résolu. Ce matin, j'ai rencontré des producteurs de canola à l'aéroport Billy Bishop. Ils ne savent pas trop comment nous allons nous débarrasser de tous nos grains. Cela dit, il faut tenir de plus amples discussions à ce sujet, monsieur le président.

Pour terminer, j'aimerais dire une dernière chose. Ce matin, j'ai pris un vol de Porter de l'aéroport de Windsor; l'une des personnes ici présentes a parlé de la compagnie aérienne Porter. Ses services étaient formidables. Le départ a été de l'aéroport Billy Bishop. J'ai quitté l'aéroport à 7 heures et je suis arrivé à mon appartement ici à Ottawa à 10 h 57. Combien de temps me faudrait-il à bord du nouveau type de train, si vous le voulez bien, madame Toporowski?

• (1720)

Mme Rita Toporowski: C'est une bonne question. Encore une fois, il faudrait d'abord savoir quel nouveau type de train est en train d'être mis en place...

M. Chris Lewis: Qu'est-ce qu'il pourrait bien donner aujourd'hui? Si je pose cette question, c'est parce que nous pensons que l'investissement pourrait s'élever à 10 milliards de dollars. Nous ne pouvons pas nous engager sur cette voie. J'essaie simplement de comprendre quel est le rendement d'un tel investissement.

Mme Rita Toporowski: Le temps de trajet actuel est d'environ quatre à cinq heures entre le centre-ville de Toronto et celui d'Ottawa.

M. Chris Lewis: D'accord.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lewis.

[Français]

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

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

Je profite de l'occasion pour dire que je vais partager mon temps de parole avec vous, monsieur le président.

Monsieur Péloquin, pensez-vous que la création d'une ligne ferroviaire de passagers rapide et efficace permettrait d'augmenter l'achalandage et les revenus, tout en réduisant les subventions publiques pour le rail voyageurs et en favorisant la croissance économique des entreprises locales?

M. Mario Péloquin: Monsieur le président, je remercie le député de sa question.

Comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, toute augmentation de service va soutenir l'économie et l'achalandage. Des études faites un peu partout indiquent que, si on offre aux gens un très bon service, un service fiable, entre deux centres, l'achalandage augmente beaucoup.

La réponse à votre question est donc oui.

M. Angelo Iacono: C'est parfait.

Monsieur D'Angelo, quels sont les défis en ce qui concerne le rail à haute fréquence?

M. Marco D'Angelo: La question est intéressante, mais il est important de noter que l'objectif est de relier un nombre important de communautés et de maximiser le nombre de gens qui prennent le train.

Le train à grande vitesse perd en efficacité. La clé, c'est que le trajet soit pratique, fiable et accessible au plus grand nombre, comme c'est le cas du train à grande fréquence, par exemple.

M. Angelo Iacono: Merci.

Monsieur Pélouquin, notre gouvernement reconnaît que les changements climatiques sont réels et sait que nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Un chemin de fer à haute fréquence nous aidera-t-il à atteindre les cibles et les objectifs environnementaux?

M. Mario Pélouquin: Monsieur le président, je remercie le député de sa question.

Je dois dire qu'un train qui fonctionne de façon efficace est beaucoup plus vert que tous les autres modes de transport qui peuvent fonctionner entre les mêmes centres.

En effet, cela serait positif sur le plan de l'environnement si on arrivait à attirer plus de gens à utiliser ce moyen de transport.

M. Angelo Iacono: Merci.

Je laisse le reste de mon temps de parole à mon collègue M. Peter Schiefke.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

[Traduction]

Je remercie mon collègue de m'avoir cédé une partie de son temps de parole aujourd'hui. J'ai rarement l'occasion de poser une question.

Des représentants de la nouvelle société d'État ont témoigné au Comité pour discuter du projet de train à grande fréquence. Selon leur témoignage, aucune décision n'a été prise quant à savoir si le train sera à grande fréquence ou une sorte de fusion entre grande fréquence et grande vitesse.

Un des arguments ou une des réponses que nous entendons assez souvent est que le climat canadien n'est pas favorable à l'utilisation des types de trains à grande vitesse, en particulier dans l'Est du pays. Compte tenu de l'expertise dont vous disposez, monsieur Pélouquin et monsieur D'Angelo, que répondriez-vous aux gens qui affirment que le Canada ne peut pas disposer de trains à grande vitesse?

Si la réponse est que nous pouvons en disposer, compte tenu de votre expertise et de vos antécédents dans le domaine du transport ferroviaire, pouvez-vous faire part au Comité de quels types de

train qui, selon vous, fonctionneraient bien et qui existent dans le monde?

M. Mario Pélouquin: Je vous remercie pour cette question, monsieur le président.

Le Canada est un pays formidable, mais ses conditions climatiques sont parmi les plus rigoureuses au monde pour ce qui est de l'exploitation de trains à grande vitesse ou même à la vitesse à laquelle nos trains roulent actuellement.

Les exemples de trains à grande vitesse et à grande fréquence dans le monde sont nombreux, mais je dirais que je n'en connais aucun qui circule dans un pays où la différence de température entre l'hiver et l'été frôle les 70 degrés Celsius et où, en certaines saisons, on observe parfois des changements radicaux de température dans la même journée. Je ne peux pas vous donner des exemples qui illustrent un cas similaire. Il existe des trains qui circulent dans des climats plus froids qu'au sud du pays, que dans le corridor— je pense à la Sibérie —, mais ce ne sont pas des trains à grande vitesse.

• (1725)

Le président: Je vous remercie.

Allez-y, monsieur D'Angelo.

M. Marco D'Angelo: Pour ce qui est des températures froides en hiver, il faut aussi penser à faire une comparaison avec d'autres modes de transport. Supposons que vous vous rendez à l'aéroport et que vous attendez votre tour pour franchir les contrôles de sécurité sans une carte NEXUS. Vous avez devant vous des dizaines de personnes qui portent des bottes, des manteaux et des sacs à dos. Pensez au temps qu'il faut pour passer les contrôles de sécurité et à la congestion qui se produit à l'aéroport Pearson, à l'aéroport Billy Bishop et à l'aéroport international de Montréal.

Aujourd'hui, nous avons eu du beau temps, et les gens ont pu se rendre là où ils devaient aller, mais il y a d'autres moments où les vols sont annulés ou retardés en fonction de l'ordre de priorité, surtout dans les réseaux en étoile de Toronto et de Montréal. Les passagers qui essaient de se rendre ailleurs au pays souffrent beaucoup des réductions de service, que ce soit à Windsor, à North Bay ou à Sept-Îles.

Le président: Merci beaucoup, monsieur D'Angelo.

Je vais terminer en invitant tous nos témoins d'aujourd'hui qui aimeraient répondre à cette question à nous fournir peut-être des exemples de trains à grande vitesse qui sont pleinement fonctionnels dans d'autres régions du monde où les conditions climatiques ressemblent à celles du Canada. Nous vous en serions très reconnaissants.

[Français]

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

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

Je ne suis pas un témoin, mais je peux vous mentionner qu'il existe en Finlande des trains à grande vitesse qui semblent bien fonctionner, et le climat là-bas est assez nordique.

Ma question s'adresse à M. Pélouquin, de VIA Rail.

Dans le contexte de la création ou de la mise en place d'un train à grande fréquence ou à grande vitesse sur la rive Nord du Saint-Laurent, la Ville de Drummondville s'est exprimée en faveur d'un carrefour à Drummondville. Les trains de VIA Rail, plutôt que de s'arrêter pour la nuit à Montréal, seraient entretenus et coordonnés à partir de Drummondville pour desservir Montréal et Québec.

Dans quelle mesure cette proposition fait-elle partie de vos plans? Il me semble qu'il y avait eu un engagement, à l'époque. Y travaillez-vous présentement?

M. Mario Pélouin: Je remercie le député de sa question.

Comme je l'ai expliqué un peu plus tôt, la nouvelle société d'État VIA HFR — VIA TGF Inc. s'occupe de toutes les analyses des segments de route et de la façon dont l'opération ferroviaire va se dérouler au bout du compte.

Notre rôle consiste seulement à apporter notre soutien, parce que nous avons l'expertise de l'exploitation des trains au Canada présentement.

M. Xavier Barsalou-Duval: Si j'ai bien compris, vous soutenez le projet sur la rive Nord, mais la rive Sud relève toujours de votre responsabilité.

Des préparations se font-elles sur la rive Sud? Est-il encore trop tôt?

M. Mario Pélouin: Je remercie le député de sa question.

La réponse courte est non, parce que c'est la nouvelle société d'État chargée du projet de TGF qui s'occupe même de cette partie de l'équation. Nous projetons de céder le service offert dans le corridor actuel à la nouvelle organisation.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de cette précision. C'est donc la filiale qui va s'occuper aussi du service dans le corridor Montréal-Québec.

Monsieur D'Angelo, je vais reprendre un peu ce que disait M. Badawey, tout à l'heure. On parle d'un projet visant à relier Québec et Toronto, mais, ailleurs dans le monde, il y a des liaisons quasi continentales entre les réseaux de train à grande fréquence.

Dans quelle mesure pensez-vous qu'on devrait prévoir faire le lien avec les États-Unis ou l'Ouest canadien, voire avec le Mexique ou l'Amérique du Sud?

M. Marco D'Angelo: C'est très important de trouver une façon de faciliter la vie aux passagers. Il faut donc beaucoup d'options en ce qui concerne les horaires et les trajets, afin que cela convienne à tout le monde. C'est le but du train à grande fréquence. Les gens doivent pouvoir prendre le TGF facilement. Cela prend des gares dans les centres-villes, mais aussi dans d'autres quartiers, afin de desservir toutes les populations.

On doit toujours se rappeler...

Le président: Merci, monsieur D'Angelo. Malheureusement, le temps de parole de M. Barsalou-Duval est écoulé.

[Traduction]

Le dernier député qui interviendra aujourd'hui est M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Leblanc, vous avez dit que l'une des raisons pour lesquelles les coûts de construction du train à grande fréquence sont plus élevés au Canada qu'en Europe, c'est que les entreprises d'ici n'ont pas d'expérience dans la construction de ce genre de réseau ferroviaire. Je me demande comment le Canada peut acquérir cette capacité et cette expérience si nous continuons à confier des projets comme celui-ci à des entreprises étrangères, qui ne divulguent pas ces renseignements exclusifs.

[Français]

M. Michel Leblanc: Je vous remercie de cette excellente question.

Le milieu des affaires veut que nous développions une expertise au pays. Il veut que nous construisions des entreprises compétitives pour réaliser des projets comme ceux-là.

Nous avons peut-être raté l'occasion, lorsque nous avons Bombardier comme entreprise ferroviaire, de soutenir son développement. Maintenant que ses activités de transport sur rail ne sont plus de propriété canadienne, il s'agit surtout de savoir comment nous allons nous assurer que les grands acteurs internationaux vont localiser ici, au pays, des activités de construction et de développement de produits.

Comme vous l'avez dit plus tôt, nous sommes un des rares pays nordiques au monde, avec des climats extrêmement difficiles. On a vu des projets de train à hydrogène se développer ailleurs dans le monde. Nous pourrions devenir un endroit où on teste et développe de nouvelles technologies à l'hydrogène pour les trains.

Il faut donc bâtir cette expertise, comme vous le dites, mais peut-être pas dans le cadre du plus grand projet de l'histoire du pays. Il faut le faire progressivement, en utilisant les retombées locales générées sur ces grands projets.

• (1730)

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Merci, monsieur Bachrach.

Voilà qui met fin à la période de questions d'aujourd'hui.

Je tiens à remercier tous nos témoins de leur présence cet après-midi et de leurs témoignages.

J'invite nos témoins en ligne à se déconnecter. Quant à ceux qui sont ici en personne, je vous prie de patienter pendant que nous discutons de certains travaux du Comité, ce qui ne devrait pas prendre trop de temps.

Chers collègues, comme vous le savez, nous avons distribué le budget du Comité pour le projet de loi C-33. J'ai présenté une motion pour l'adoption du budget.

Y a-t-il des questions ou des observations?

Je vous cède la parole, monsieur Muys.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): J'avoue que je n'ai pas prêté attention à la ventilation détaillée des budgets dans le passé, mais je me demande pourquoi nous envoyons des casques d'écoute à 250 \$ l'unité. Ne demandons-nous pas qu'on nous les retourne? Ne pouvons-nous pas les recycler ou les réutiliser? Nous dépensons 5 000 \$ pour des casques d'écoute afin d'étudier un projet de loi qui ne vaut même pas le papier sur lequel il est imprimé.

Le président: Merci, monsieur Muys.

Je vais céder la parole à notre merveilleuse greffière.

La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean): Je vous remercie de la question.

En fait, c'est 200 \$ par casque d'écoute, comme on peut le voir dans le budget. Nous ne les récupérons pas pour des raisons d'hygiène. De plus, les témoins qui comparaissent plusieurs fois utilisent le même casque d'écoute, ce qui nous évite d'établir un autre budget à cet égard.

M. Dan Muys: C'est, me semble-t-il, un énorme gaspillage que d'envoyer des casques d'écoute sans demander qu'on nous les retourne. Nous pouvons toujours les désinfecter. Je ne fais que le signaler.

Le président: Merci, monsieur Muys.

Si c'est quelque chose que vous aimeriez...

M. Dan Muys: [*Inaudible*] dépenses dans les budgets futurs — 3 000 \$, 5 000 \$, 6 000 \$, 7 000 \$ pour des casques d'écoute. C'est scandaleux à un moment où deux millions de Canadiens ont recours aux banques alimentaires.

Le président: Si vous le voulez, et si telle est la volonté des députés, je peux m'occuper de la question. Je pourrai en parler à la prochaine réunion du comité de liaison, lorsque nous aborderons les questions budgétaires concernant les comités.

M. Dan Muys: Les frais de réexpédition...

Le président: Les députés veulent-ils que je fasse cela?

Je vous cède la parole, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'appuie certainement l'objet et l'orientation de la question de M. Muys. J'ai toutefois du mal à imaginer comment nous pouvons contourner ce problème. Il me semble que les coûts sont ce qu'ils sont. À mon avis, l'idée de récupérer les casques d'écoute pour ensuite les désinfecter présente un défi... Les frais pour les retourner par la poste et les désinfecter pourraient dépasser le prix des casques d'écoute. C'est, selon moi, une de ces situations où la rentabilité diminue en raison de la complexité... C'est un peu comme notre système de recyclage. Cela ne fonctionne tout simplement pas.

J'appuie certes l'intention du député. Je me demande simplement s'il y a une autre façon de s'y prendre pour réduire ces coûts, car je suis moi aussi surpris de voir combien nous payons pour des casques d'écoute. Malgré toutes ces dépenses, nous avons toujours de la difficulté à bien entendre des témoins qui utilisent pourtant le bon équipement, etc.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Je vais céder la parole à M. Rogers, puis à M. Badawey.

Monsieur Rogers, allez-y.

M. Churence Rogers: Je comprends ce que dit M. Muys, mais je vois les choses sous un autre angle. Il est probablement beaucoup moins coûteux d'envoyer des casques d'écoute aux témoins — même si cette dépense semble élevée — que de les faire venir à Ottawa pour qu'ils comparaissent en personne.

Le président: Je vous remercie.

Je crois qu'il y a eu une discussion au comité de liaison sur les économies que nous avons réalisées jusqu'ici, par rapport au coût des casques d'écoute, grâce à la possibilité de ne pas avoir à faire venir les témoins sur place. Si je me souviens bien, c'était de l'ordre de plusieurs dizaines de millions de dollars. Ce que je peux faire, c'est essayer d'obtenir cette information et l'envoyer au Comité.

Je pourrais peut-être demander au comité de liaison s'il y a un moyen de réduire les coûts prévus dans le modèle actuel. C'est peut-être quelque chose que je peux faire.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président. C'était bien dit.

À titre de précision, lorsque nous faisons venir des témoins ici, nous payons leurs frais de déplacement et de séjour. Il faut donc comparer cela au prix d'un casque d'écoute.

● (1735)

Le président: Je vous remercie.

Merci, monsieur Muys.

Êtes-vous tous d'accord pour adopter le budget tel qu'il a été présenté?

(La motion est adoptée.)

Le président: C'est noté. Le budget est donc adopté.

Merci, chers collègues. Passez une excellente soirée.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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