

[Texte]

dans la recherche et le développement. Et nous savons très bien que dans le cadre d'infrastructures industrielles traditionnelles, il est impossible de concevoir de tels investissements, ce qui entraînerait à long terme un recul de l'économie régionale. C'est pourquoi la désignation d'une zone spéciale permettrait d'investir massivement dans l'innovation industrielle et nous «re-situer» sur la carte du changement et du développement intégral.

Le président: Dernière question, monsieur . . .

M. Cyr: J'aimerais bien revenir plus tard, car c'est très important.

Le président: D'accord. Très bien.

Monsieur Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. My questions will be related to the tourism sector. One simple question: How many of the visitors who come to your area use the rail system?

Le président: Monsieur Fortin.

M. Fortin: Comme certains membres du Sous-comité doivent le savoir, monsieur le président, nous avons ici un problème de rail-passagers très important. Nous avons évalué dans un mémoire que nous avons déposé lors d'une audience populaire ainsi que dans un mémoire que nous avons envoyé à VIA Rail au Québec, qu'il y aurait, si le réseau ferroviaire était amélioré, près de 90,000 personnes qui prendraient le train annuellement, et cela contribuerait à «viabiliser» le transport ferroviaire des passagers en Estrie.

Cependant, dans l'état actuel des choses, à cause de la mauvaise qualité des infrastructures routières ainsi qu'à cause de la mauvaise qualité des transporteurs eux-mêmes, nous n'obtenons pas notre dû en Estrie. Nous savons particulièrement que VIA Rail, en plus d'être un transporteur passager est également un promoteur touristique.

L'an passé, VIA Rail a administré plus de 33 forfaits touristiques à travers le Canada. L'Estrie est considérée comme une région touristique par excellence et certains des forfaits touristiques administrés par VIA Rail devaient emprunter, justement, le réseau atlantique, c'est-à-dire devaient absolument passer par Sherbrooke pour se rendre en Gaspésie et dans l'Atlantique. Cependant, aucun de ces forfaits n'autorisaient les touristes du Québec ou d'ailleurs à s'arrêter en Estrie, d'où pour nous une perte considérable. Et c'est pour cela que l'on demandait à VIA Rail et au gouvernement fédéral de faire les pressions nécessaires, de manière à ce que notre vocation touristique soit assurée. Or, dans l'état actuel des choses, peu de touristes utilisent le train, car il est quasi inutilisable actuellement. C'est pourquoi nous demandons l'amélioration du réseau ferroviaire. Si nous considérons par exemple, Sherbrooke comme une éventuelle ville de congrès, si nous considérons, grâce à l'entente auxiliaire sur le développement touristique, le développement intégré de . . .

Le président: Pourriez-vous ralentir un peu votre débit, parce qu'il est très difficile pour les traducteurs de vous suivre?

• 1000

M. Fortin: Très bien . . . Si nous considérons la volonté de la ville de Sherbrooke de devenir une ville de congrès, cette ville

[Traduction]

research and development. And we know very well that in the framework of traditional industrial infrastructure, such investment is inconceivable, and, in the long term, this means a set back in the regional economy. Thus, designation as a special zone would enable massive investment in industrial innovation and would put us back on the map of change and integral development.

The Chairman: Last question, Mr. . . .

Mr. Cyr: I should like to come back later on, because it is very important.

The Chairman: All right. Very well.

Mr. Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Mes questions portent sur le secteur du tourisme. Une question simple: combien de visiteurs dans votre région utilisent le système ferroviaire?

The Chairman: Mr. Fortin.

Mr. Fortin: As some members of the sub-committee should know, Mr. Chairman, we have a considerable problem with rail passengers here. In a submission made to a public hearing and in a submission sent to VIA Rail in Quebec, we estimated that, if the rail system were improved, almost 90,000 people would take the train each year, and that would contribute to making passenger rail service viable in the Eastern Townships.

However, in the current state of affairs, because of the poor quality of road infrastructures and the poor quality of the transporters themselves, we do not get our due in the Eastern Townships. We know in particular that VIA Rail, in addition to being a passenger carrier, is also a tourism promoter.

Last year, VIA Rail administered more than 33 tours throughout Canada. The Eastern Townships are considered as a tourist region par excellence and some of the tours administered by VIA Rail were supposed to use the Atlantic network, that is, they were supposed to pass through Sherbrooke in order to go to the Gaspé and the Atlantic seaboard. However, none of these tours allowed the tourists from Quebec or elsewhere to stop in the Eastern Townships, which meant a considerable loss for us. And that is why we asked VIA Rail and the federal government to bring the necessary pressures to bear to ensure that we can play our role in tourism. But, as things stand now, few tourists use the train, because it is almost unusable at present. This is why we are asking for the improvement of the railway system. For example, if Sherbrooke is to become a convention city, if we consider, thanks to the subsidiary agreement on touristic development, the integrated development of . . .

The Chairman: Could you please talk a little less rapidly because it is very difficult for the interpreters to follow you?

Mr. Fortin: Very well. If the City of Sherbrooke wants to become a convention centre, this city could accommodate, for