

Le Comité croit que les gouvernements européens sont disposés à investir massivement dans les services de lignes à grande vitesse principalement en raison des possibilités de développement industriel de pointe et des avantages en matière d'exportation qu'offrent de tels projets. Le Comité reconnaît qu'il s'agit là d'un argument propre à inciter le gouvernement à investir.

ABB et Bombardier ont toutes les deux signalé les avantages industriels considérables qui découleraient d'un projet de ligne à grande vitesse. Comme le contenu canadien serait très élevé pour l'une et l'autre technologie, le niveau de transfert des techniques serait appréciable. Bombardier a même laissé entendre que des transferts de cet ordre pourraient faire du Canada un centre d'excellence pour le transport ferroviaire à grande vitesse. Il y aurait en outre de fortes possibilités d'exportation, surtout en Amérique du Nord, en particulier si le projet canadien était le premier du genre.

Bien que ces avantages industriels, et notamment l'effet d'entraînement qui revient au premier, paraissent attrayants, ils sont extrêmement difficiles à quantifier avec certitude. Le groupe de travail Ontario-Québec n'a pas analysé la question en détails. Au cours des audiences, plusieurs témoins ont souligné que le débat doit rester ciblé non pas sur la promotion des technologies rivales, mais bien sur les besoins et les exigences des voyageurs. Tout projet de ligne à grande vitesse doit répondre aux impératifs du marché et pas à ceux de la technologie. Quoi qu'il en soit, le Comité est d'avis que les avantages industriels et les possibilités d'exportation pourraient nettement inciter le gouvernement à investir dans un projet de ligne à grande vitesse. Il faudrait s'efforcer, dans le cadre de la prochaine étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie, de déterminer et de quantifier, aussi précisément que possible, les avantages sur le plan manufacturier et les possibilités d'exportation qui découleraient d'un projet de ligne à grande vitesse. Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation n° 2

Que le gouvernement fédéral s'assure que l'étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie détermine et analyse les transferts technologiques et les perspectives de développement industriel et d'exportation qu'offre chacune des technologies de ligne à grande vitesse proposées pour l'économie canadienne.

Le Comité aimerait faire une dernière remarque à propos de cette recommandation. Certains témoins ont parlé favorablement du projet australien de train à très grande vitesse. Fait intéressant à signaler, en août dernier, le gouvernement australien a refusé d'accorder un allégement fiscal spécial à ce projet. Il s'agissait d'aménager une voie spécialisée pour une ligne à grande vitesse sur une nouvelle emprise reliant Sydney, Canberra et Melbourne sur une distance de 850 kilomètres. Le gouvernement a jugé que les politiques en matière de transport et les considérations générales d'intérêt national ne justifiaient pas un traitement fiscal particulier. Il a toutefois indiqué être disposé à faire de son mieux pour faciliter le projet selon les processus normaux.

Même si la principale décision du gouvernement fédéral dans ce domaine portera sur l'opportunité d'investir dans un projet de ligne à grande vitesse, il doit se pencher, outre la question du financement, sur d'autres questions importantes. Comme le transport ferroviaire