



CANADA  
CHAMBRE DES COMMUNES

# ÉTUDE SUR LES LIGNES À GRANDE VITESSE : LA VERSION CANADIENNE

---

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS

**ROBERT A. CORBETT, député**  
président

Mars 1992



CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le mardi 4 février 1992  
Le mardi 11 février 1992  
Le mardi 18 février 1992

Président: Robert A. Corbett

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Tuesday, February 4, 1992  
Tuesday, February 11, 1992  
Tuesday, February 18, 1992

Chairman: Robert A. Corbett

---

*Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing  
Committee on*

## Transports

## Transport

---

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,  
considération de l'ébauche d'un rapport sur les trains à  
haute vitesse

Y COMPRIS:

Deuxième rapport à la Chambre

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of a  
draft report on high speed rail

INCLUDING:

Second Report to the House

---

Troisième session de la trente-quatrième législature,  
1991-1992

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,  
1991-92

---

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Robert A. Corbett

*Vice-présidents:* Stan Keyes  
Denis Pronovost

### Membres

Iain Angus  
Ken Atkinson  
John Manley  
Lee Richardson  
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

*Le greffier du Comité*

Marc Toupin

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Robert A. Corbett

*Vice-Chairmen:* Stan Keyes  
Denis Pronovost

### Members

Iain Angus  
Ken Atkinson  
John Manley  
Lee Richardson  
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

*Clerk of the Committee*

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre  
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the  
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

## REMERCIEMENTS

Le Comité s'est rendu dans plusieurs pays d'Europe pour étudier leurs services de lignes à grande vitesse. Il aimerait remercier de leur aide et de leur collaboration les gouvernements et les représentants des sociétés de chemin de fer de chacun des pays visités. Il désire également souligner la contribution des personnes suivantes de manière toute particulière :

M. T. Holmquist, Asea Brown Boveri (ABB); M. B. Hamilton, Société des chemins de fer de Suède; M. L. O. Nilsson, ABB; M. D. Vincent, Communauté économique européenne; M. J. de Graef, Société nationale des chemins de fer belges; M. H. Gathmann, ABB; M. M. Leboeuf, Sofrerail; M. O. de Saint-Albin, GEC Alsthom; M. P. Reinhardt, Ministère allemand des transports; M<sup>me</sup> M. Ohlsson, ABB.

L'étude réalisée en Europe a nécessité un grand sens de l'organisation et beaucoup de soutien. Le Comité désire souligner la contribution inestimable de M. Robert Mill, vice-président, Relations gouvernementales pour ABB-Canada, et M. Jules Pleau, directeur du Projet TGV chez Bombardier.

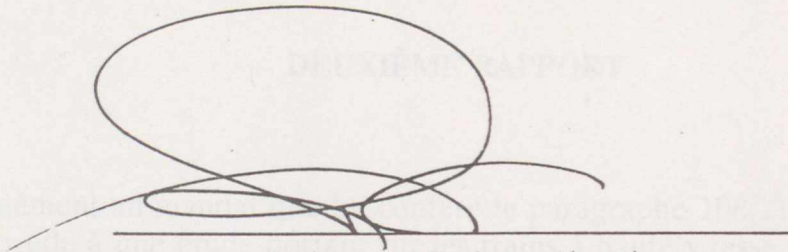
En outre, nous aimerions également remercier tout le personnel de nos ambassades pour l'aide qui nous a été apportée pendant notre voyage d'étude en Europe.

Le Comité désire également souligner l'aide et le soutien précieux des employés suivants :

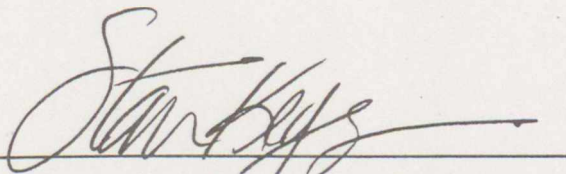
<b>Le Greffier du comité :</b>	Marc Toupin
<b>L'attaché de recherche :</b>	John Christopher
<b>Le consultant :</b>	David Cuthbertson
<b>L'adjoint législatif du président :</b>	Gregory Strong
<b>Le personnel de soutien :</b>	Lise Tierney Chi Hoang Micheline Dugas



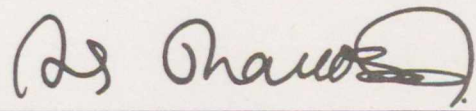
## *Les membres du Comité permanent des transports*



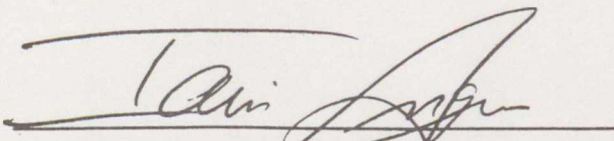
Robert A. Corbett, député  
(Fundy—Royal)  
président



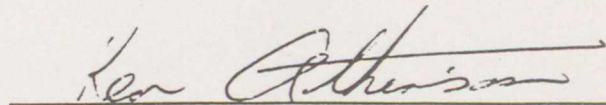
Stan Keyes, député  
(Hamilton-Ouest)  
vice-président



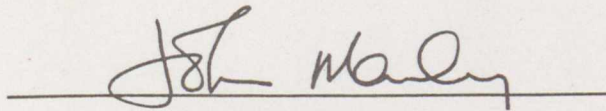
Denis Pronovost, député  
(Saint-Maurice)  
vice-président



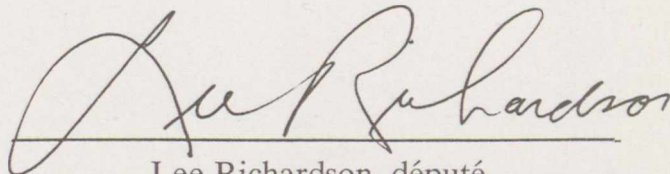
Iain Angus, député  
(Thunder Bay—Atikokan)



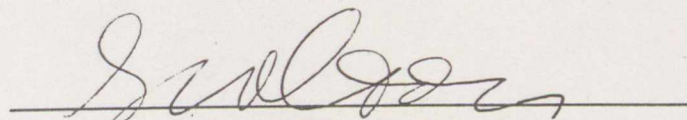
Ken Atkinson, député  
(St. Catharines)



John Manley, député  
(Ottawa-Sud)



Lee Richardson, député  
(Calgary-Sud-Est)



Geoff Wilson, député  
(Swift Current—Maple Creek—  
Assiniboia)





Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

## DEUXIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, votre Comité a procédé à une étude portant sur les trains à haute vitesse. Après avoir entendu plusieurs témoins et visité plusieurs pays en Europe, votre Comité a convenu unanimement de présenter à la Chambre le rapport suivant :

I. Introduction	1
II. Les lignes à grande vitesse en Europe	2
A. Les coûts élevés	3
B. Le rôle des gouvernements	4
C. La sécurité	5
D. Les considérations environnementales	6
III. Le transport ferroviaire à grande vitesse au Canada	7
A. Le réseau Canadien	8
B. Les études en cours	9
C. Les défis de l'investissement	10
1. La vitesse, la durée du trajet	10
2. Les modalités des services ferroviaires	13
3. Les problèmes de sécurité	13
4. Exploitation au profit	14
5. La sécurité	14
D. Changements de méthode et voie à grande vitesse	14
1. Le mythe du cancérologue	14
2. L'impact sur le réseau ferroviaire à grande vitesse	16
3. L'impact sur le réseau de l'automobile	16
4. La réglementation de la concurrence	18
5. L'interoposabilité et les trains à grande vitesse	18
E. Le rôle du gouvernement fédéral	19
1. Le partenariat fédéral	19
2. Les principes pour le voyage à grande vitesse au Canada	21
3. Les avantages du marchandage	21
4. L'opportunité d'une approche	21



## Table des matières

---

Remerciements .....	v
Les membres du Comité permanent des transports .....	vii
<b>I. Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>II. Les lignes à grande vitesse en Europe .....</b>	<b>3</b>
A. Les technologies .....	3
B. Le rôle des gouvernements .....	4
C. La concurrence .....	6
D. Les considérations environnementales .....	8
<b>III. Le transport ferroviaire à grande vitesse au Canada .....</b>	<b>11</b>
A. Le corridor Québec-Windsor .....	11
B. Les études canadiennes .....	11
C. Les choix technologiques .....	12
1. La vitesse contre la durée du trajet .....	13
2. Les considérations environnementales .....	13
3. Les pratiques ouvrières .....	13
4. Exploitation en hiver .....	14
5. La sécurité .....	14
D. Changements d'habitude et ligne à grande vitesse .....	14
1. Le mythe du «transfuge» .....	14
2. Concurrence et liaison ferroviaire à grande vitesse .....	16
a) La concurrence de l'automobile .....	16
b) La réglementation de la concurrence .....	16
3. L'environnement et les trains à grande vitesse .....	17
E. Le rôle du gouvernement fédéral .....	17
1. La participation du fédéral .....	17
2. Emprise protégée pour la ligne à grande vitesse de l'avenir .....	20
a) Passagers ou marchandises .....	20
b) Protection d'une emprise .....	20

3.	Cadre législatif et réglementaire .....	21
4.	L'exploitant du service à grande vitesse : secteur public ou secteur privé? .....	22
5.	Considérations environnementales .....	22
6.	Une politique des transports multimodale .....	23
<b>IV.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>27</b>
<b>V.</b>	<b>Résumé des observations, des constatations et des recommandations du Comité ..</b>	<b>29</b>
A.	Observations et constatations résultant de sa visite en Europe .....	29
B.	Observations et constatations résultant des audiences tenues à Ottawa .....	29
	<b>RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>31</b>
	<b>ANNEXE A .....</b>	<b>33</b>
	<b>ANNEXE B .....</b>	<b>37</b>
	<b>DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....</b>	<b>39</b>
	<b>Procès-verbaux .....</b>	<b>41</b>

## I. Introduction

---

Amorcé depuis une décennie au Canada, le débat sur le transport ferroviaire à grande vitesse s'est intensifié au cours des dernières années. Des projets de transport ferroviaire à grande vitesse ont en effet été envisagés pour le corridor Québec-Windsor et entre Edmonton et Calgary. Selon toute vraisemblance, le gouvernement devra jouer un rôle majeur dans toute entreprise de ligne à grande vitesse. Il reste à déterminer et à définir la portée et la nature de la participation du gouvernement fédéral dans tout projet de ce genre. Le Comité permanent des transports de la Chambre des communes estimait important à ce stade du débat d'examiner le rôle du gouvernement fédéral dans tout projet de transport ferroviaire à grande vitesse au Canada.

Ayant reçu, le 25 octobre 1991, l'autorisation de se rendre dans plusieurs pays européens afin d'y examiner tous les aspects des réseaux à grande vitesse offrant des services aux voyageurs, le Comité a eu de longs entretiens avec des représentants des gouvernements, des chemins de fer et de l'industrie de la Suède, de la Belgique, de l'Allemagne et de la France. Il a aussi eu l'occasion de voyager à bord du train à grande vitesse suédois X-2000, de Göteborg à Stockholm, du train à grande vitesse allemand, l'express interville (ICE), de Mannheim à Stuttgart et de Stuttgart à Francfort, et du train à grande vitesse français (TGV), de Paris à Angers.

À son retour d'Europe, le Comité a tenu des audiences publiques à Ottawa sur la possibilité d'aménager une ligne à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor. Le Comité a surtout porté son attention sur une question fondamentale d'intérêt public, à savoir le rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral dans le développement et la réalisation d'un tel projet.

Le Comité a entendu toute une série de témoins, dont des représentants de l'aviation commerciale, de l'industrie du chemin de fer, du secteur manufacturier du groupe de travail de l'Ontario et du Québec sur le train rapide, de groupes de consommateurs, de gouvernements municipaux, d'Amtrak et de l'*American High Speed Rail Association* afin de connaître leurs vues sur la question.



## II. Les lignes à grande vitesse en Europe

---

### A. Les technologies

Les Européens ont mis au point et exploitent principalement deux technologies de lignes à grande vitesse. L'une consiste en la modernisation et l'électrification des voies existantes. Le X-2000 suédois est un bon exemple d'application de cette technologie. Ses bogies à essieux auto-orientés et son système actif d'inclinaison lui permettent d'accroître sa vitesse dans les courbes, tout en assurant le confort des voyageurs. L'autre technologie, qui permet des vitesses sensiblement plus élevées, consiste en l'installation de nouvelles voies électrifiées spécialisées. Le TGV français et l'ICE allemand sont de bons exemples de cette technologie : rames puissantes à accélération rapide à très grande vitesse dans des conditions de confort.

Il est devenu clair pour les membres du Comité qu'il y a des limites aux vitesses qui peuvent être atteintes sur les voies existantes, même modernisées. Les courbes, les passages à niveau et la combinaison de trafic voyageurs et de trafic marchandises imposent inévitablement des limites à la vitesse possible et créent des problèmes de capacité. Pour que les trains atteignent des vitesses maximales très élevées, il faut adopter la solution des nouvelles voies spécialisées; aucune autre solution n'est possible techniquement. L'ICE allemand constitue un bon exemple de cette réalité puisqu'il utilise des voies existantes modernisées ainsi que de nouvelles voies spécialisées. Sa vitesse maximale dépend de l'état des voies; les Allemands ont admis que pour atteindre des vitesses supérieures à 250 km/h, il fallait que le train se déplace sur de nouvelles voies spécialisées.

Le Comité a pu constater que les deux technologies sont coûteuses. Toutefois, la modernisation d'une infrastructure existante coûte manifestement beaucoup moins que la construction de nouvelles voies. Par exemple, la Suède a consacré 80 millions de dollars US à l'amélioration (principalement de la signalisation) des 452 kilomètres de voie que parcourt le X-2000 entre Stockholm et Göteborg. La Société des chemins de fer suédois a l'intention d'améliorer graduellement cette voie afin que le X-2000 puisse atteindre des vitesses plus élevées. Elle estime qu'il en aurait coûté 1,4 milliard de dollars US pour construire une nouvelle voie spécialisée sur le même parcours.

Par comparaison, les Français ont consacré 1,5 milliard de dollars US à la ligne TGV Sud-Est de 417 kilomètres qui relie Paris et Lyon, et les Allemands ont dépensé 8,4 milliards de dollars US pour aménager deux lignes nouvelles du ICE, couvrant un total de 406 kilomètres. Certes, le coût total des lignes à grande vitesse comprend le coût du nouveau matériel roulant, mais le comité a pu constater que le gros des fonds étaient consacrés à la nouvelle infrastructure. En fait, on peut affirmer qu'à cet égard la technologie et l'investissement visent principalement les rails, alors que dans le cas des voies existantes modernisées, la technologie et l'investissement touchent principalement les trains.

Le Comité a appris que dans certains cas, l'amélioration de l'infrastructure coûterait plus cher que la construction d'une nouvelle emprise spécialisée. Tel est le cas en Belgique, où la technologie du TGV a été adoptée pour les services de lignes à grande vitesse. Les

Britanniques estiment de même qu'ils n'ont d'autre choix que de construire une ligne pour permettre au TGV d'emprunter le nouveau tunnel qui reliera l'Angleterre et la France. Ils devront dépenser à peu près 8 milliards de dollars pour construire environ 130 kilomètres de voie ferrée, dont une partie sous la Cité de Londres.

Le Comité a appris que le temps de trajet est d'une importance capitale lorsque l'on compare le rendement des deux technologies de lignes à grande vitesse et leur coût. En effet, dans la commercialisation des lignes à grande vitesse, paradoxalement, le facteur clé est le temps de déplacement, et non la vitesse.

La question se résume donc, pour les décideurs, à ceci : quelles sommes devrait-on consacrer à l'infrastructure pour augmenter la vitesse et réduire le temps de déplacement, et ces sommes en valent-elles la peine pour le voyageur ou l'intérêt national? Le Comité a pu constater qu'une économie de temps relativement faible, de l'ordre de 20 à 30 minutes, augmenterait considérablement le coût de l'infrastructure sur la même distance. Les Britanniques reconnaissent, par exemple, qu'une bonne part des énormes frais de 8 milliards de dollars envisagés ne servira qu'à réduire le temps de déplacement entre Londres et Paris d'au plus 30 minutes.

À Bruxelles, le Comité a appris que la CEE a élaboré un plan global pour la mise en place d'un réseau européen de lignes à grande vitesse. Le succès de la mise en place d'un tel réseau dépend de la coopération et de la participation de la France et de l'Allemagne. Cependant, les technologies de lignes à grande vitesse françaises et allemandes ne sont pas compatibles à l'heure actuelle. Cette question cruciale des technologies rivales devra être résolue avant qu'un véritable réseau européen de lignes à grande vitesse ne puisse se concrétiser. Il faudra mettre en oeuvre de grands efforts, d'intégration et d'uniformisation et, de l'avis des membres du Comité, cela prendra un certain temps.

La sécurité est d'une suprême importance dans le domaine du transport. À ce chapitre, le Comité a été informé que, jusqu'à ce jour, il n'y a pas eu d'accident lié à l'une ou l'autre des technologies. Depuis sa mise en place en 1981, le TGV Sud-Est n'a connu absolument aucun accident. Le Comité a pu apprendre que les deux technologies, en plus d'être sûres, ont un rendement égal ou supérieur aux normes qui avaient été établies; elles assurent un service fiable en tout confort, elles offrent des départs fréquents et les horaires sont respectés dans l'ensemble. Il reste toutefois une question à laquelle le Comité n'a pas eu de réponse, même si le X-2000 et le TGV fonctionnent dans des conditions hivernales semblables aux nôtres, mais nettement moins rigoureuses : quelle serait la performance de ces technologies dans les conditions difficiles que nous connaissons l'hiver, et particulièrement au cours de périodes prolongées de froid intense?

## **B. Le rôle des gouvernements**

Tous les chemins de fer européens appartiennent à l'État. Tous ont reçu et, exception faite de certains services à grande vitesse, reçoivent toujours des subventions massives au chapitre des équipements et de l'exploitation. De plus, les gouvernements européens, de par l'établissement de leurs politiques et leurs engagements financiers, ont toujours accordé la priorité au transport des voyageurs, lui donnant plus d'importance qu'à celui des marchandises.



Aucun des pays dans lesquels le Comité s'est rendu, sauf peut-être l'Allemagne, ne songeait à privatiser le service voyageurs ou le service marchandises. En Allemagne, on envisage la privatisation de certaines lignes de chemins de fer, mais à l'heure actuelle, la priorité est donnée à l'intégration des réseaux ferroviaires de l'Allemagne de l'Ouest et de l'Allemagne de l'Est, tâche importante dont l'exécution demandera un certain temps. Il convient de souligner que les Britanniques ont l'intention de privatiser certains tronçons du réseau britannique.

Dans tous ces pays, la politique du rail amorce un changement de cap. Encouragés et appuyés par la Communauté économique européenne (CEE), les gouvernements procèdent à une restructuration de leurs chemins de fer afin de les exploiter dans une perspective beaucoup plus commerciale. On demande maintenant aux gestionnaires des réseaux d'appliquer des principes de saine gestion et de viser à accroître la productivité, l'efficacité et, avec un peu de chance, la rentabilité du rail. Un des principaux objectifs de la restructuration est de mieux cerner le coût des services ferroviaires afin d'assurer plus de transparence et d'exactitude et de déterminer plus facilement les services subventionnés, l'ordre de grandeur des subventions, et les moyens qui s'offrent pour améliorer la situation.

Le Comité a jugé particulièrement intéressantes les mesures prises par le gouvernement suédois afin de mettre en application la nouvelle politique de viabilité commerciale. La Suède a en effet créé deux autorités distinctes : l'Administration nationale des chemins de fer suédois (SNRA) est chargée de l'entretien et de l'investissement dans l'infrastructure, tandis que la Société ferroviaire suédoise (SJ) est propriétaire des services voyageurs et marchandises et des gares et en assure le fonctionnement. La SNRA reçoit des fonds du Parlement chaque année et impose des frais d'utilisation à la SJ. Celle-ci a pour mandat d'exploiter le réseau ferroviaire dans une optique commerciale et elle n'est nullement obligée d'offrir des lignes voyageurs non rentables. Si, toutefois, l'État exige qu'elle le fasse par obligation publique, il lui accorde alors une subvention.

Le Comité a constaté que dans tous les pays où il s'est rendu, des unités commerciales distinctes avaient été créées pour les services de lignes à grande vitesse. Ces unités doivent non seulement réaliser un bénéfice d'exploitation, mais aussi offrir un rendement suffisant afin de couvrir le coût en capital de l'infrastructure. C'est ce que les Français ont fait pour le parcours du TGV Sud-Est. Le gouvernement n'a rien versé pour l'infrastructure; toutefois, il a garanti les obligations de la SNCF (le taux d'intérêt s'en est trouvé légèrement réduit) qui ont servi à la financer et a subventionné la recherche et le développement de la technologie du TGV. La ligne a connu un immense succès sur le plan commercial et est devenu l'unité de comparaison de toutes les lignes à grande vitesse de l'Europe.

Il convient de souligner cependant que la SNCF a choisi cette ligne parmi toutes les autres en France pour son premier service de TGV parce qu'elle offrait les meilleures perspectives commerciales. Elle traverse la région la plus densément peuplée, relie les deux points ayant le plus d'intérêts communs (Paris-Lyon), et couvre une distance idéale (417 kilomètres). D'ailleurs, les Français ne sont pas certains de pouvoir rééditer ce succès. De fait, le Comité a pris bonne note que le deuxième train à grande vitesse, soit le TGV Atlantique (celui qu'a emprunté le Comité entre Paris et Angers), a nécessité une subvention directe du gouvernement de 30 % (soit environ 600 millions de dollars), sans quoi la SNCF n'aurait pu

réaliser un taux de rendement acceptable. En outre, le Comité a appris que des villes plus petites et des régions moins peuplées exerçaient des pressions pour obtenir des services de TGV. De toute évidence, il sera difficile d'un point de vue politique de résister à ces pressions, ce qui signifiera certainement que l'État ou les administrations locales devront payer une partie de l'infrastructure.

Les membres du Comité ont cru constater que le gouvernement français était prêt à consacrer toutes les ressources financières nécessaires à l'établissement d'un réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle de la France. Pour sa part, l'Allemagne a déjà investi des milliards de dollars dans une infrastructure de lignes à grande vitesse et elle investira encore davantage afin d'assurer la mise sur pied d'un réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle du pays. Bien que le Comité ait été impressionné, il faut comprendre que la géographie de l'Europe (par ex. la proximité des villes d'origine et de destination), la densité plus forte de population et l'encombrement important des autoroutes et des voies aériennes peuvent fort bien justifier cet investissement massif de fonds publics. Ces conditions n'existent pas dans la même mesure au Canada.

En Belgique, le Comité a été informé que des services de TGV seraient mis sur pied afin d'assurer des lignes à grande vitesse entre Londres, Amsterdam, Bruxelles, Paris et Cologne. Le gouvernement versera une importante somme afin d'aider à payer les coûts d'infrastructure qui se chiffreront à quelque trois milliards de dollars. Comme l'a souligné la Société belge des chemins de fer, il faut recourir aux subventions gouvernementales puisque le marché n'est pas assez important pour assurer au réseau de chemin de fer un rendement acceptable. En Suède, le Comité a su que, dans le cadre de la restructuration, le gouvernement a déjà payé et continuera de payer tous les coûts d'amélioration de l'infrastructure afin que le X-2000 offre des services améliorés et élargis.

Malgré le succès qu'a connu la France avec sa première ligne de TGV, le Comité n'a pu que constater qu'en Europe, les gouvernements ont joué et devront continuer de jouer un très grand rôle dans la réalisation des projets de lignes à grande vitesse, tant au niveau des orientations que du soutien financier. Le marché n'offre tout simplement pas un rendement suffisant pour attirer des fonds uniquement du secteur privé. De surcroît, il semble que les gouvernements européens acceptent cette situation et qu'ils sont prêts à donner la priorité aux lignes à grande vitesse, quitte à y consacrer tous les fonds nécessaires, car ils sont confiants de rallier leurs électeurs à la politique adoptée.

### **C. La concurrence**

Dans les quatre pays que le Comité a visités, on a souligné que pour être rentables et concurrencer les autres modes de transport et notamment l'avion, les lignes à grande vitesse doivent atteindre des vitesses qui permettent des temps de déplacement d'environ trois heures sur des distances intermédiaires (400 à 500 kilomètres). Le gouvernement veut que les lignes à grande vitesse des sociétés de chemins de fer soient rentables. Il encourage donc ces dernières à commercialiser leurs services et à livrer une concurrence acharnée aux autres modes de transport. En Europe, cela signifie concurrencer l'avion et l'automobile, puisqu'il n'existe pas comme au Canada un système de transport interurbain par autobus.

Il importe toutefois de signaler que si la concurrence est encouragée, elle s'exerce néanmoins au sein d'un marché extrêmement réglementé. Tous les gouvernements réglementent les tarifs aériens sur leur territoire et les tarifs des lignes à grande vitesse. La France s'assure par ailleurs qu'il existe un écart de prix «approprié» entre les tarifs aériens et ferroviaires sur les trajets du TGV. En ce qui concerne les lignes aériennes, l'adoption, cette année, d'une politique de libéralisation des services aériens européens, modifiera probablement la situation.

Le Comité a examiné de près l'augmentation de clientèle attribuable au service à grande vitesse et la provenance de cette nouvelle clientèle. La nouvelle clientèle se répartit en trois catégories : la clientèle qui a délaissé l'avion, celle qui a délaissé l'automobile et la clientèle attirée par l'introduction du nouveau service. Les meilleures statistiques dont on dispose sont celles fournies par la France pour le TGV du Sud-Est parce qu'il fonctionne depuis dix ans. Depuis l'introduction du TGV, la clientèle a doublé sur la ligne Paris-Lyon. Trente-cinq pour cent de cette nouvelle clientèle utilisait auparavant l'avion, vingt pour cent l'automobile et quarante-cinq pour cent a été attirée par ce nouveau service. La France considère que la clientèle ainsi créée est beaucoup plus importante que celle qui provient des deux modes de transport concurrents.

On a également fait remarquer une reprise du trafic aérien sur la ligne Paris-Lyon, accompagnée d'une augmentation de la circulation automobile, en 1985. Les responsables du TGV attribuent cette situation en partie au fait que les lignes à grande vitesse fonctionnaient à pleine capacité à l'époque. Ils prévoient d'accroître cette capacité en achetant du nouveau matériel de manière, espèrent-ils, à inciter les voyageurs à délaisser l'automobile et l'avion en faveur du train. Il importe toutefois de souligner que l'impact général de l'abandon possible de l'automobile et de l'avion n'est pas important dans l'absolu et se traduira sans doute par une diminution du taux de croissance de la circulation automobile et aérienne sur ce parcours.

Depuis l'introduction du X-2000 en septembre 1990, les constatations initiales des chemins de fer suédois indiquent que 62 % de leurs nouveaux passagers ont délaissé l'avion (6 à 7 DC-9 ont effectué chaque jour des vols à vide sur ce parcours), 30 % ont été incités à utiliser le train et 8 % ont délaissé l'automobile. Les données statistiques allemandes, très préliminaires, indiquent que la clientèle du ICE a augmenté de 25 % et que sur les courtes distances la clientèle de gens d'affaires s'est accrue. Les représentants des chemins de fer de ces deux pays ont assuré au Comité qu'ils ont l'intention d'intensifier leurs efforts pour encourager les automobilistes à utiliser les services de lignes à grande vitesse. Ils espèrent constater une augmentation de cette clientèle, mais ils reconnaissent que l'abandon de l'automobile ne fera probablement que réduire le taux de croissance de la circulation automobile sur ces trajets.

Comme on l'a déjà indiqué, la compétitivité des lignes à grande vitesse par rapport aux autres modes de transport se joue sur le temps de déplacement, et non sur la vitesse. Le Comité a été frappé de constater que tous les services ferroviaires jusqu'à présent semblent vouloir concurrencer les lignes aériennes. La rapidité, le service et les temps de déplacement sont axés sur l'avion et plus particulièrement sur le marché lucratif des gens d'affaires, principale clientèle des sociétés aériennes. En fait, il semble que cette clientèle, qui est une

source de revenus importants, est absolument essentielle à la rentabilité du service. C'est pourquoi le train à grande vitesse compte s'emparer d'une partie aussi importante que possible du marché des gens d'affaires. Néanmoins, on a également affirmé que l'on encourageait les touristes et la famille à se prévaloir de ces services en faisant la publicité de tarifs spéciaux (assujettis à certaines conditions) et d'aubaines en dehors des périodes de pointe.

Même si la concurrence entre le train à grande vitesse et l'avion est acharnée, le Comité a constaté avec intérêt qu'on déploie par ailleurs de réels efforts pour coordonner et corréliser les deux modes de transport. En Allemagne, un certain nombre de trains interurbains, y compris le ICE, se rendent à l'aéroport de Francfort, et Lufthansa loue des trains qui amènent des passagers de toute l'Allemagne à cet aéroport. Le Comité a appris que Lufthansa tenait à coopérer avec les chemins de fer allemands dans le domaine du service à grande vitesse et comptait abandonner certains courts trajets intérieurs. En France, la SNCF prévoit de relier le TGV à l'aéroport international de Roissy et à l'aéroport de Lyon. Ces deux nouvelles lignes se trouveraient à faire partie de l'ensemble du réseau du TGV et par conséquent le train et l'avion se fourniraient mutuellement des clients de toute la France.

Assurément, lorsqu'il s'agit de concurrence, le Comité reconnaît que les lignes européennes à grande vitesse sont un bon produit. Il a été impressionné par la rapidité, le confort et le rendement des deux technologies. Il a également été impressionné par les gares ferroviaires. Elles assurent toute une gamme de services, on y trouve même des supermarchés; ce sont des plaques tournantes très efficaces et dynamiques pour différents modes de transport, qu'il s'agisse du train, de l'autobus, du métro ou du taxi. Elles sont véritablement le pivot du transport dans les villes européennes et sont un modèle pour le reste du monde.

#### **D. Les considérations environnementales**

On avance souvent l'argument selon lequel le service à grande vitesse est respectueux de l'environnement et qu'il présente donc un important avantage socio-économique. Compte tenu de la grande importance que revêtent les préoccupations environnementales aujourd'hui, c'est sur cet aspect que le Comité a décidé de se concentrer lors de sa visite en Europe.

D'après certaines études, les lignes à grande vitesse ont un meilleur rendement énergétique et polluent moins que les voitures ou les avions. Cependant, le Comité tenait particulièrement à savoir dans quelle mesure l'adoption de cette technologie avait contribué à réduire la pollution atmosphérique, c'est-à-dire à persuader les automobilistes d'opter pour le train à grande vitesse lors de leurs déplacements d'une ville à l'autre. On lui a indiqué que peu d'études et d'analyses détaillées avaient été faites sur cette question. Les résultats dont on dispose ne sont pas très encourageants puisqu'ils indiquent, au mieux, qu'à l'heure actuelle le service à grande vitesse est probablement en train de réduire légèrement le taux de croissance du trafic automobile.

En fait, la CEE vient de terminer une étude qui indique que les services interurbains du train à grande vitesse n'entraîneront probablement qu'une faible réduction du trafic interurbain actuel sur les autoroutes. Cette constatation est sans doute attribuable au fait que

les Européens semblent viser la clientèle des compagnies aériennes et non les automobilistes. Quoi qu'il en soit, on a assuré au Comité que l'on était de plus en plus sensibilisé à cette question et que les automobilistes allaient faire l'objet d'efforts plus soutenus. De plus, il importe de signaler que les Européens se sont concentrés davantage sur la clientèle des sociétés aériennes en raison de la congestion de plus en plus grande de leurs couloirs aériens, et des problèmes de contrôle de la circulation aérienne, des retards et des coûts qui l'accompagnent.

En ce qui concerne la pollution par le bruit, le Comité a appris que les trains à grande vitesse n'étaient pas tellement plus bruyants que les trains conventionnels. Toutefois, les Européens sont très conscients de cette question. D'ailleurs, dans certaines régions, il faut installer des dispositifs antibruit sur les lignes à grande vitesse. Ces mesures augmentent les coûts de l'infrastructure, mais sont considérées essentielles par les Européens.

L'utilisation et l'achat des terres deviendront probablement des enjeux importants si l'on opte pour la nouvelle technologie des voies spécialisées. Les chemins de fer de Belgique, qui sont en train d'adopter la technologie du TGV, ont indiqué au Comité la vive opposition manifestée par les écologistes à l'aménagement d'une nouvelle emprise de chemin de fer. En fait, cette opposition a été si efficace que dans certaines régions, la société ferroviaire a dû utiliser l'emprise existante pour la nouvelle ligne, ce qui est définitivement un pis-aller, comparativement à un corridor entièrement spécialisé, au plan de la rapidité et du rendement. En Allemagne, la société de chemins de fer a reçu 10 000 lettres de protestation à la construction de la nouvelle ligne entre Mannheim et Stuttgart et au moins 400 demandes d'indemnisation n'ont toujours pas été réglées. L'Allemagne a donc encouru des dépenses de capital beaucoup plus considérables qu'il n'était nécessaire sur le plan technique pour satisfaire aux préoccupations environnementales. En fait, les pressions des écologistes l'ont obligée à construire une bonne partie de cette ligne dans un tunnel ou sous terre.

De même, la France a dû faire passer une bonne partie de la ligne Paris-Angers dans un tunnel. C'est toutefois l'expérience britannique qui offre sans doute l'exemple classique de la dimension environnementale avec laquelle doivent composer les projets de lignes à grande vitesse. En effet, le gouvernement britannique s'est vu obligé d'abandonner le trajet direct le plus court pour son service dans l'Euro tunnel en faveur d'un parcours plus long et indirect quoique plus acceptable sur le plan environnemental.

Le Comité a pu constater que, même si les lignes à grande vitesse contribuent à protéger l'environnement, il est difficile d'en déterminer les avantages précis à cet égard si l'on considère l'ensemble de l'équation environnementale. L'expérience européenne jusqu'à présent n'a donc pas réussi à montrer clairement que les lignes à grande vitesse présentent d'importants avantages sur le plan environnemental. Les Européens n'en espèrent pas moins que les lignes à grande vitesse s'avéreront un atout important sur le plan environnemental au fur et à mesure que les autoroutes et les voies aériennes deviendront de plus en plus congestionnées. Chose certaine, la portée et l'importance de cet avantage socio-économique méritent un examen attentif dans le cadre de tout projet de train à grande vitesse.



### *III. Le transport ferroviaire à grande vitesse au Canada*

---

#### **A. Le corridor Québec-Windsor**

Le Comité a appris en Europe que la longueur des corridors actuels de lignes à grande vitesse se situe en général entre 200 et 550 km. Sur les distances de plus de 600 km, les lignes à grande vitesse ne peuvent pas concurrencer l'avion. D'autre part, ces lignes desservent deux grandes villes entre lesquelles il y a beaucoup de déplacements et ne sont en concurrence qu'avec l'avion et l'automobile vu l'absence de réseaux d'autocars interurbains comparables à ceux qui existent en Amérique du Nord. Signalons aussi que le train traditionnel était déjà populaire sur ces liaisons avant l'introduction des lignes à grande vitesse.

Le corridor Québec-Windsor, où environ la moitié de la population du pays est concentrée, est long de 1215 km. C'est beaucoup plus que les lignes à grande vitesse européennes actuelles, mais la portion centrale Montréal-Ottawa-Toronto, est d'environ 580 km, soit à la limite supérieure des couloirs européens qui sont exploités avec succès.

Ce corridor est bien desservi par des modes publics et privés de transport. Les liaisons par avion, train et autocar sont fréquentes et fiables, et le réseau routier est excellent. La déréglementation a entraîné une importante concurrence entre ces modes de transport dans le corridor. Le transport par autocar continue toutefois d'être réglementé sur ce corridor, et par conséquent certains parcours interurbains font l'objet de monopoles.

Des quelque 95 millions de voyages effectués dans ce corridor en 1987, 89,9 % l'ont été en automobile, 3,7 % en autocar, 3,6 % en train et 2,8 % en avion. La dominance de l'automobile comme moyen de transport interurbain est manifeste. La situation est tout autre sur les couloirs européens où les déplacements interurbains se font traditionnellement par train.

#### **B. Les études canadiennes**

L'étude réalisée par VIA Rail en 1989 et le rapport du Groupe de travail Ontario-Québec sur le train rapide rendu public en 1991 constituent les deux principales études canadiennes et aussi les plus complètes. Leurs auteurs arrivent à la conclusion qu'une ligne à grande vitesse serait réalisable sur le plan technique, et viable sur le plan commercial, mais qu'il faudrait pour aménager les infrastructures une aide gouvernementale considérable. L'étude du Groupe de travail fait même observer que, pour attirer des investissements privés suffisants pour une ligne ferroviaire à grande vitesse, le scénario le plus optimiste exige un apport gouvernemental d'au moins 50 %. Des scénarios plus conservateurs situent le niveau d'investissement gouvernemental à 80 % et plus.

Le Groupe de travail reconnaît qu'une ligne à grande vitesse dans le corridor serait une amélioration souhaitable, mais non essentielle dans l'immédiat. Il admet que son étude était essentiellement une analyse de préfaisabilité, et n'a donc fondamentalement fait, dans cette optique, qu'une recommandation, à savoir qu'il y aurait lieu, avant de prendre une décision finale sur la ligne à grande vitesse, que les deux gouvernements provinciaux intéressés procèdent, de concert avec le gouvernement fédéral et le secteur privé, à des études et des évaluations plus poussées.

En réponse à la recommandation du Groupe de travail, les ministres fédéral, québécois et ontarien des Transports ont annoncé, le 1<sup>er</sup> novembre 1991, qu'une étude de faisabilité d'une ligne à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor serait entreprise conjointement au coût de 6 millions de dollars. Quelques mois auparavant, Air Canada et CP Rail annonçaient une étude de commercialisation sur une ligne à grande vitesse dans le corridor. D'autre part, la Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers indiquait dans son Rapport provisoire qu'elle examinera, dans son rapport final, la question du transport ferroviaire à grande vitesse au Canada. La publication de tous ces rapports est attendue dans les deux années qui viennent.

### **C. Les choix technologiques**

Les technologies envisagées actuellement pour la liaison ferroviaire à grande vitesse au Canada sont celles que le Comité a étudiées en Europe. Le train électrique roulerait soit sur une voie existante améliorée, soit sur une nouvelle voie qui lui serait réservée sur une emprise existante ou nouvelle. La sustentation magnétique (Maglev) est une technique qui offrira un jour une troisième option. Elle n'en est encore qu'à l'étape expérimentale cependant et une application commerciale ne semble pas pour demain. Plusieurs témoins ont même laissé entendre qu'il faut attendre encore de 15 à 20 ans.

La société Asea Brown Boveri (ABB) a proposé au Comité un système qui pourrait assurer la liaison Montréal-Ottawa-Toronto en trois heures avec le X-2000 («Sprinter») suédois; le train roulerait, à une vitesse maximale de 250 km/h, sur une voie existante améliorée et électrifiée. Dans l'optique d'ABB, le «Sprinter» serait exploité sur une voie existante exclusive et ne transporterait que des passagers. La société estime à 3,8 milliards de dollars, infrastructure et matériel compris, le coût d'aménagement total du corridor Québec-Windsor, et à 1,8 milliard de dollars celui du tronçon Montréal-Ottawa-Toronto.

Bombardier propose la technologie du TGV qui peut atteindre, sur une voie électrifiée qui lui est réservée une vitesse maximale de 300 à 350 km/h, et ferait le trajet Montréal-Ottawa-Toronto en 2 heures 30 minutes environ. Bombardier envisage la construction d'une nouvelle voie spécialisée et accepte les chiffres du Groupe de travail Ontario-Québec qui estime le coût en infrastructure et matériel à 7,1 milliards de dollars pour l'ensemble du corridor et à 3,8 milliards de dollars pour le tronçon Montréal-Ottawa-Toronto.



## **1. *La vitesse contre la durée du trajet***

Le Comité a appris en Europe que la vitesse coûte cher. Pour dépasser 270 km/h, il faut une voie spécialisée. La durée du trajet, qui dépend davantage de la vitesse moyenne que de la vitesse de pointe, est toutefois ce qui compte le plus pour la viabilité d'une ligne ferroviaire à grande vitesse. Lorsque les gens prennent l'avion, par exemple, ils ne veulent pas savoir à quelle vitesse l'avion vole, mais bien combien de temps il faudra pour arriver à destination.

Nombre de personnes ont fait ressortir au Comité que pour assurer la viabilité d'une ligne à grande vitesse, il ne faut pas dépasser, comme durée de parcours, un seuil de trois heures. Si le nombre de passagers augmente dès que le temps de parcours est inférieur à trois heures, l'inverse est aussi vrai. La question fondamentale qui se pose toujours pour une ligne à grande vitesse est de savoir jusqu'à quel point il vaut la peine d'améliorer l'infrastructure pour réduire un peu le temps de parcours. L'augmentation du nombre de passagers justifie-t-elle une forte hausse des frais d'infrastructure?

Ce qui saute aux yeux dans le choix des technologies envisagées pour le corridor c'est, malgré l'énorme différence dans les coûts d'infrastructure, qu'il n'y a pas beaucoup de différence dans le temps nécessaire pour faire le trajet Montréal-Ottawa-Toronto. D'après les estimations établies, la différence serait d'environ 2 milliards de dollars, ce qui équivaut à 66 millions de dollars par minute économisée. Devant une réalité exprimée de façon aussi frappante, le Comité a du mal à comprendre comment il serait possible de justifier un coût tellement plus élevé pour réaliser une si faible économie de temps, à moins bien entendu que les économies externes soient importantes.

## **2. *Les considérations environnementales***

D'après ce que le Comité a appris, il y aurait, sur le plan environnemental, une grande différence entre les deux technologies quant au processus d'évaluation, à l'impact et au coût. Un train exploité sur une voie classique améliorée n'aurait guère d'impact environnemental. Par contre, l'aménagement d'une voie spécialisée sur une emprise totalement nouvelle exigerait, pour apaiser les préoccupations écologiques, une étude environnementale complète qui prendrait beaucoup de temps et se traduirait par des hausses de coût.

Ce ne serait peut-être pas le cas au Canada parce que, d'après ce que le Comité a appris, les deux technologies feraient appel, dans la mesure du possible, à des emprises existantes. En plus d'en atténuer l'impact sur l'environnement, cela réduirait à n'en pas douter, outre le temps nécessaire, la complexité et le coût de l'étude environnementale. Il demeure que plus il sera nécessaire d'aménager une nouvelle emprise, plus les coûts et l'impact sur l'environnement seront grands.

## **3. *Les pratiques ouvrières***

L'une des choses qui a impressionné les membres du Comité pendant leur séjour en Europe c'est qu'il n'y a qu'un conducteur aux commandes d'une rame à grande vitesse et qu'il est rémunéré à l'heure. Par contraste, les locomotives de VIA Rail sont conduites par deux

personnes rémunérées non pas à l'heure, mais à la distance parcourue. Il s'ensuit que les coûts de main-d'oeuvre sont sensiblement moindres en Europe qu'ils ne le sont pour VIA Rail. Le Comité s'est fait dire qu'il serait absolument essentiel pour assurer la viabilité commerciale d'un service à grande vitesse de minimiser les coûts de main-d'oeuvre. Le Comité convient qu'il faudrait, pour l'exploitation des trains à grande vitesse au Canada, modifier les pratiques ouvrières actuelles.

#### **4. *Exploitation en hiver***

Le Comité a pu constater que les deux technologies fonctionnent bien en Europe. Ce qui l'inquiète c'est de savoir si elles fonctionneraient aussi bien pendant nos hivers beaucoup plus rigoureux, et notamment pendant les périodes prolongées de grands froids. Le rapport du Groupe de travail Ontario-Québec invite à la prudence à cet égard. Le Comité, qui juge nécessaire de soumettre les deux technologies à des essais considérables (même si le X-2000 et le TGV sont exploités dans des conditions hivernales, quoique moins rigoureuses qu'au Canada) avant de faire un choix, s'en fait l'écho.

#### **5. *La sécurité***

Comme nous l'avons mentionné, les deux technologies sont en exploitation en Europe et présentent une bonne fiche de sécurité. Il ne fait pas de doute que, comme la sécurité est prioritaire dans le transport des personnes, c'est pour elles un atout majeur.

Le Comité a appris qu'il y a environ mille passages à niveau dans le corridor Québec-Windsor. Pour qu'un train à grande vitesse atteigne sa vitesse de pointe il faudra en éliminer un grand nombre par divers moyens comme des viaducs, des déviations, la fermeture de routes et l'aménagement de passages protégés. Ces derniers, beaucoup moins coûteux que les viaducs, posent toutefois un problème de sécurité majeur. Le comité a trouvé intéressante la technique utilisée en Suède, sur la ligne à grande vitesse Stockholm-Göteborg, où des détecteurs, qui contrôlent la vitesse des trains et les ralentissent lorsqu'il y a quelque chose sur la voie ou les arrêtent au besoin, se conjuguent aux barrières automatiques qui couvrent toute la largeur de la route. Il est fort possible que cette technique puisse servir dans le corridor pour assurer à moindres frais le niveau élevé de sécurité requis pour le service à grande vitesse.

### **D. Changements d'habitude et ligne à grande vitesse**

#### **1. *Le mythe du «transfuge»***

On s'imagine souvent que l'aménagement d'une ligne à grande vitesse au Canada aura de grands avantages socio-économiques parce qu'un nombre élevé de personnes abandonneront l'avion et l'automobile (de loin le moyen de transport le plus pollueur) en faveur du train. Cela aurait comme conséquence de réduire la pollution de l'air, de décongestionner les aéroports et les routes, de diminuer la consommation d'énergie et

d'accroître la sécurité routière. Cela permettrait en outre d'au moins reporter, sinon de réduire ou d'éviter, de fortes dépenses publiques pour améliorer l'infrastructure routière ou aéroportuaire au Canada.

C'est clairement, pour décider s'il y a lieu d'engager des fonds publics pour l'aménagement d'une ligne ferroviaire à grande vitesse dans le corridor, un élément crucial du problème. Voilà pourquoi le Comité a attaché beaucoup d'attention, pendant son voyage en Europe et les audiences à Ottawa, aux changements d'habitude en matière de transport.

Le Comité a appris en Europe, comme nous l'avons mentionné, que la clientèle d'une ligne à grande vitesse se divise en trois catégories : la clientèle suscitée par le nouveau service, celle qui a délaissé l'avion et celle qui a délaissé l'automobile. Le gros de la clientèle nouvelle est suscitée par le nouveau service, suivie des gens qui le préfèrent aux services aériens et, dans une moindre mesure, à l'automobile. L'abandon de la voiture ne fera, nous a-t-on indiqué, que réduire le taux de croissance de la circulation routière sur les grands axes des lignes à grande vitesse. Bien que plus de personnes aient abandonné l'avion en faveur du train, l'impact sur la réduction du trafic aérien total est, lui aussi, négligeable.

Le marché ciblé en Europe pour les lignes à grande vitesse est, comme le Comité l'a signalé, les gens d'affaires bien nantis qui se déplacent en avion. Il semble que, pour être rentables, les lignes à grande vitesse doivent capter une part élevée de ce marché. D'autre part, le but des lignes à grande vitesse, a-t-on laissé entendre, était d'éliminer la concurrence aérienne afin d'établir des tarifs qui se rapprochent de ceux des lignes aériennes.

Ce que le Comité a appris au sujet des changements d'habitude au cours de son voyage en Europe a été confirmé lors des audiences tenues à Ottawa. Le Groupe de travail Ontario-Québec sur le train à grande vitesse est arrivé à la conclusion qu'il n'aurait qu'un faible impact sur les transporteurs aériens et, par rapport au trafic total dans les aéroports qui se trouvent le long du tracé (y compris les vols en direction ou en provenance d'autres villes), la réduction prévue est faible. Le Groupe de travail estime par ailleurs que la ligne à grande vitesse n'aura pas d'incidence négative sur les autocars qui pourraient même, si tous les services ferroviaires traditionnels étaient supprimés, accroître leur part du marché.

La conclusion du Groupe de travail à l'égard de la circulation automobile est qu'une ligne ferroviaire à grande vitesse réduirait un peu le trafic routier dans le corridor. La réduction ne serait certainement pas assez forte cependant pour avoir une incidence sur les coûts d'entretien des routes dans le corridor, ni sur les dépenses publiques pour la réfection et l'expansion du réseau. Le Groupe est arrivé à la même conclusion concernant l'infrastructure aéroportuaire. La faible réduction du trafic aérien par rapport au nombre total d'envolées ne permettrait ni de reporter ni d'éviter les dépenses publiques qu'exige cette infrastructure. Plusieurs témoins ont reconnu, par exemple, qu'une ligne à grande vitesse n'aurait pas d'incidence sur les projets d'expansion de l'aéroport international de Toronto.

Il est clair aux yeux du Comité que la ligne à grande vitesse n'offre pas ces grands avantages socio-économiques (la réduction de la pollution atmosphérique, la possibilité de reporter ou d'éviter les coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien des autoroutes et des aéroports, la diminution des coûts qu'entraînent les accidents de la route), difficiles à

quantifier dans le meilleur des cas, à moins d'y détourner une part sensible du trafic routier et aérien. Rien n'indique pour l'instant que la ligne à grande vitesse attirerait un nombre élevé de gens qui voyagent en automobile et en avion, réduirait ainsi la pollution atmosphérique et entraînerait des économies en permettant d'éviter ou de reporter des travaux d'infrastructure routière.

Le Comité note que le Groupe de travail Ontario-Québec a reconnu l'importance fondamentale du changement des habitudes en matière de transport pour l'avenir du transport ferroviaire à grande vitesse dans le corridor. Une de ses principales recommandations porte même sur une vaste étude visant à cerner la demande et les besoins et à tenter de voir ce qui motive les gens à changer de mode de transport. Il sera difficile de le déterminer avec un minimum de certitude. Le Comité estime que l'étude de faisabilité de la ligne à grande vitesse réalisée conjointement par le fédéral, les provinces et le secteur industriel qui a été annoncée récemment doit en faire une question prioritaire.

## **2. Concurrence et liaison ferroviaire à grande vitesse**

### **a) La concurrence de l'automobile**

Chacun convient que, pour l'avenir prévisible, les Canadiens continueront de privilégier l'automobile. Ce mode de transport est bien enraciné et la ligne à grande vitesse aura fort à faire pour arriver à concurrencer l'automobile. Pour avoir une chance de réussir, il faudra offrir des tarifs abordables et, pour l'automobiliste, comparativement attrayants.

Les résultats obtenus jusqu'ici en Europe ne sont pas très encourageants. Le tarif du TGV Paris-Lyon, par exemple, se situe actuellement à environ 80 % du tarif aérien et on laisse entendre que, dès que le TGV aura réussi à attirer une grande part du trafic aérien, le tarif augmentera de façon à maximiser le rendement. Sur la liaison ferroviaire Stockholm-Göteborg, le train coûte à peine moins cher que l'avion.

Le Comité s'est laissé dire, à Ottawa, que les tarifs de la ligne à grande vitesse dans le corridor ne seraient vraisemblablement pas beaucoup moins élevés que les tarifs aériens actuels. Bombardier a toutefois donné à entendre que le tarif ferroviaire dans le corridor ne dépasserait pas, au départ, 60 % du tarif aérien en classe économique. En se fondant sur l'expérience de l'Europe, le Comité voit difficilement comment les tarifs d'une ligne à grande vitesse pourraient être sensiblement moindres, surtout si ce mode de transport arrive à capter une part importante de la clientèle aérienne. Il va de soi, dans ce cas, que la ligne à grande vitesse n'attirera pas beaucoup d'automobilistes.

### **b) La réglementation de la concurrence**

En Europe, on a cherché dans une certaine mesure à limiter la concurrence dans les corridors de lignes à grande vitesse, afin de provoquer artificiellement un abandon de l'automobile. À cette fin, on a eu recours au péage et augmenté les taxes sur l'essence et les frais d'immatriculation des véhicules. D'aucuns appellent ces mesures des «stimulants», d'autres les qualifient de «pénalités».

Quoi qu'il en soit, il existe à l'heure actuelle une forte concurrence dans le corridor, et cette situation est saine. Si la ligne à grande vitesse se concrétise, le Comité ne pense pas que le gouvernement devrait créer une distorsion en intervenant pour forcer les gens à abandonner leur voiture. Le Comité ne voudrait certainement pas qu'on agisse ainsi pour justifier la construction d'un train à grande vitesse. En dernière analyse, seuls des frais d'achat et d'entretien élevés et la congestion des autoroutes peuvent réduire l'énorme avance dont jouit le transport automobile par rapport aux autres modes de transport dans le corridor.

### **3. *L'environnement et les trains à grande vitesse***

On considère généralement que, tout compte fait, les trains à grande vitesse sont sans danger pour l'environnement. Il y a certes des éléments dommageables, notamment dans le cas d'une emprise ferroviaire entièrement nouvelle, ainsi que le problème du bruit, en particulier dans les zones urbaines. Par contre, si on le compare à l'avion et à la voiture, ce mode de transport consomme beaucoup moins d'énergie, réduit la pollution atmosphérique et est plus sécuritaire. De toute évidence, les avantages l'emportent sur les inconvénients et sont certainement dans l'intérêt du public. Mais ces avantages ne seront tangibles que dans la mesure où un grand nombre de gens décideront d'abandonner leur automobile en faveur du service à grande vitesse. Comme nous l'avons déjà mentionné, cela ne semble pas s'être produit en Europe et, d'après l'analyse du Groupe de travail Ontario-Québec, cela est peu susceptible de se produire dans le corridor.

Envisagé sous cet angle, le transport ferroviaire à grande vitesse ne paraît pas, d'emblée, aussi inoffensif pour l'environnement que ne le croient ses partisans. Ce n'est, en réalité, que dans la mesure où les gens délaissent massivement leur automobile en faveur de ce service qu'il en résulte d'importants dividendes pour l'environnement. Le Comité croit donc qu'on doit faire preuve d'une grande circonspection avant d'invoquer la protection de l'environnement comme argument majeur pour justifier une ligne à grande vitesse au Canada.

## **E. Le rôle du gouvernement fédéral**

### **1. *La participation du fédéral***

Le Comité a entrepris cette étude principalement parce qu'il jugeait essentiel d'examiner la question fondamentale de l'intérêt public dans l'ensemble du débat sur le train à grande vitesse au Canada. Cette question est celle du rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral dans un tel projet. Autrement dit, le gouvernement fédéral devrait-il simplement assumer un rôle de chef de file et de soutien, ou devrait-il également s'engager à fond sur le plan financier, comme c'est le cas en Europe?

Le Comité est bien conscient que l'étude de faisabilité conjointe qui vient d'être annoncée pourrait fournir de l'information pertinente, en particulier sur le niveau de la demande, et d'autres données susceptibles de faciliter la décision du gouvernement. Toutefois, s'il est vrai que l'étude peut mieux définir les paramètres d'un éventuel

financement public, elle ne répondra pas à la question de savoir si le gouvernement fédéral devrait effectivement investir dans le transport à grande vitesse. C'est pourquoi, convaincu qu'elle arrive à point nommé, le Comité a décidé de réaliser la présente étude.

Il est apparu clairement au Comité que les gouvernements européens, reconnaissant que le secteur privé ne peut financer entièrement les projets de ligne à grande vitesse, sont prêts à y consacrer eux-mêmes d'énormes sommes d'argent. En effet, les technologies de pointe sont fort dispendieuses. Comme on l'a mentionné, si la modernisation des voies existantes nécessite des investissements substantiels, la technologie des voies spécialisées coûte encore beaucoup plus cher.

Il va de soi que la situation sera la même au Canada—il est clair que des fonds publics devront être consacrés à tout projet de ligne à grande vitesse. Le Comité reconnaît que l'Ontario et le Québec auront un intérêt direct et considérable, ainsi qu'un rôle important à jouer, dans tout projet de ligne à grande vitesse sur ce corridor. Le Comité s'attend en fait à ce que ces deux provinces soient disposées à financer un tel projet.

Il est évident qu'aucun gouvernement ne peut justifier une contribution financière aux lignes à grande vitesse par des considérations purement commerciales; le rendement de l'investissement serait trop minime. On doit donc démontrer qu'une telle contribution est dans l'intérêt du public. Comme l'a signalé un témoin, l'avantage que le gouvernement en retire ne doit faire aucun doute.

L'importance de cet avantage dépend, dans une large mesure, d'un élément clé, à savoir les changements d'habitude en faveur de la ligne à grande vitesse. Il s'agit de déterminer si la ligne à grande vitesse peut inciter ou incitera une clientèle suffisamment importante à abandonner les autres modes de transport pour assurer au public des avantages tangibles, entre autres la diminution de la pollution atmosphérique, des autoroutes plus sûres, et des économies au chapitre des dépenses publiques consacrées aux infrastructures aéroportuaires et routières. Selon le Comité, les preuves présentées jusqu'à présent indiquent que les lignes à grande vitesse ne sont pas en mesure d'attirer une clientèle suffisante permettant de réaliser des économies externes importantes. Le Comité estime qu'il faut des arguments très solides pour inciter le gouvernement fédéral à investir dans un projet de ligne à grande vitesse. Par conséquent, le Comité recommande :

#### **Recommandation n° 1**

**Que le gouvernement fédéral ne prenne aucun engagement financier envers l'aménagement d'une ligne à grande vitesse dans le corridor pour l'instant, mais envisage de financer un tel projet seulement lorsqu'il aura été clairement établi qu'un tel projet de transport offrira des avantages socio-économiques importants et tangibles, dans l'intérêt public.**

Même si le Comité est d'avis qu'un projet de ligne à grande vitesse au Canada doit être axé sur le marché, il reconnaît que d'autres raisons peuvent inciter le gouvernement à se prononcer en faveur d'un tel projet et à y investir, comme par exemple, la nécessité de stimuler l'économie canadienne grâce à un important projet de travaux publics.

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

interprovincial relève de sa compétence, le gouvernement fédéral est appelé à s'occuper de certains aspects, entre autres la responsabilité de l'emprise, l'établissement d'un régime législatif et réglementaire en matière de transport ferroviaire à grande vitesse, la coordination des changements à apporter aux pratiques ouvrières et les préoccupations environnementales. Voilà certaines des questions non financières à régler pour assurer la réussite de la ligne à grande vitesse au Canada. Le leadership et l'appui du gouvernement fédéral s'imposent donc à cet égard.

## **2. Emprise protégée pour la ligne à grande vitesse de l'avenir**

### **a) Passagers ou marchandises**

Le Comité a appris, en Suède et en Allemagne, que des trains à grande vitesse transportant des passagers et des trains de marchandises circulent sur les mêmes voies sans que le service voyageurs en souffre. Un débat sur la possibilité de faire la même chose dans le corridor s'est engagé au Canada. Plusieurs témoins ont affirmé que ce n'était tout simplement pas possible vu le poids, la longueur et la fréquence de nos trains de marchandises. Le Comité convient que tout train à grande vitesse devra circuler sur sa propre voie spécialisée.

Plusieurs témoins ont signalé que pour garder la porte ouverte à un train à grande vitesse dans l'avenir, il fallait prendre des dispositions pour préserver l'emprise la plus viable. On a déjà étudié en long et en large le tracé le plus approprié et l'aménagement le plus efficient du corridor. Le Comité croit toutefois que la réalisation d'une «étude sur la protection du corridor» destinée à déterminer le tracé qui répond aux exigences et offre la souplesse nécessaire pour un projet de ligne à grande vitesse devrait constituer l'une des tâches prioritaires du groupe chargé de l'étude de faisabilité gouvernement-provinces-industrie.

### **b) Protection d'une emprise**

Il semble que le CN et le CP envisagent de consolider le trafic ferroviaire dans le corridor afin de réduire les frais d'exploitation et d'accroître la productivité. Il pourrait, si les deux lignes partagent les mêmes voies, en résulter une voie et une emprise excédentaires que l'on pourrait réserver à la ligne à grande vitesse. Ce serait manifestement un énorme avantage pour la planification et l'aménagement d'une ligne à grande vitesse et les frais d'infrastructure en seraient fortement réduits.

Le Comité croit que le gouvernement fédéral a un rôle essentiel à jouer dans la détermination du tracé d'une ligne à grande vitesse et dans tout processus de rationalisation des services marchandises. Une telle rationalisation pourrait comporter l'abandon de certaines sections de la voie et de l'emprise susceptibles d'être importantes pour la caractérisation du tracé qui convient le mieux à la ligne à grande vitesse. Le gouvernement fédéral peut apporter une aide considérable à tout projet futur de ligne à grande vitesse en protégeant ces sections, grâce à l'exercice du pouvoir que lui confère le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi nationale sur les transports*. Par conséquent, le Comité recommande :



### **Recommandation n° 3**

**Que le gouvernement fédéral fasse preuve du leadership nécessaire pour faciliter la détermination du tracé le plus approprié de la ligne à grande vitesse, et veille, grâce au pouvoir que lui confère le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, à protéger et à préserver ce tracé pour l'avenir.**

Au cours des audiences, d'aucuns ont demandé si, après une longue période de temps, l'infrastructure de la ligne à grande vitesse deviendrait propriété de l'État malgré de gros investissements privés dans le projet. Dans la loi adoptée récemment par l'État du Texas pour créer une régie des lignes à grande vitesse, une disposition stipule que l'infrastructure revient à l'État après 50 ans. Comme le succès d'une ligne à grande vitesse au Canada dépendra d'un apport de fonds publics, le Comité estime approprié que l'infrastructure redevienne la propriété de l'État après un certain temps. Par conséquent, le Comité recommande :

### **Recommandation n° 4**

**Que, dans toute entente conclue avec le secteur privé concernant une ligne à grande vitesse, le gouvernement fédéral pose comme condition à sa participation financière que l'infrastructure redevienne la propriété de l'État après une période donnée.**

## **3. Cadre législatif et réglementaire**

Notre visite en Europe nous a appris que la planification, le financement, la conception, la construction et le fonctionnement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse sont coûteux et compliqués, qu'ils prennent beaucoup de temps et qu'ils exigent, tout au long du processus, le leadership et la participation du gouvernement. Certaines entités administratives, comme l'Allemagne et la France, ont pu le faire sans adopter de mesures législatives spéciales. D'autres ont jugé nécessaire de créer, pour les projets de ligne à grande vitesse, un cadre législatif et réglementaire précis. La Suède, par exemple, a créé deux sociétés d'État, l'une chargée de construire et d'entretenir les infrastructures et installations ferroviaires nationales, l'autre chargée de la gestion et de l'exploitation des services ferroviaires classiques et à grande vitesse. L'État du Texas a récemment adopté une loi créant la régie des lignes à grande vitesse du Texas. En Grande-Bretagne, il faudra adopter une loi pour la construction et l'exploitation d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la Manche. Les Australiens, enfin, jugeaient nécessaire d'établir un cadre législatif pour le projet de train à très grande vitesse.

La question qui se pose au Canada est de savoir si le cadre législatif et réglementaire actuel permet de régler les graves problèmes que suscite l'aménagement de tout projet de ligne à grande vitesse. Le financement, le processus d'étude environnementale, l'achat de terrains pour la nouvelle emprise, les pratiques ouvrières et les exigences de sécurité sont parmi les problèmes qui se poseront. Il est fort possible que la façon la plus rapide et efficace de les régler soit d'adopter une loi spéciale pour assurer la participation et la responsabilité de l'État. Il va de soi que, si c'est nécessaire pour l'aménagement d'une ligne à grande vitesse au Canada, le gouvernement fédéral doit être prêt à prendre l'initiative à cet égard. Par conséquent, le Comité recommande :

#### **Recommandation n° 5**

**Que le gouvernement fédéral soit prêt à établir le régime législatif et réglementaire approprié pour le financement, la planification, la conception, la construction et l'exploitation de toute ligne à grande vitesse au Canada.**

#### **4. *L'exploitant du service à grande vitesse : secteur public ou secteur privé?***

D'aucuns se sont demandé, au cours des audiences, qui devrait gérer et exploiter la ligne à grande vitesse dans le corridor. En Europe, tous les services de cette nature sont exploités par des sociétés d'État qui ont pour mandat de faire des profits. La société VIA Rail a indiqué au Comité qu'elle était intéressée à exploiter les lignes à grande vitesse au Canada. Sur l'ensemble de ses revenus, 60 % proviennent des services qu'elle assure dans le corridor et, si cette clientèle passait chez un autre exploitant, VIA Rail serait en grave difficulté. En outre, la seule façon pour le système ferroviaire national de maximiser les économies, l'efficacité et le service aux passagers, consisterait à intégrer le train à grande vitesse et le service classique. Les profits escomptés du trafic à grande vitesse réduiraient la subvention totale versée à VIA Rail, et le service assuré dans le corridor permettrait d'améliorer celui de tout le réseau.

Il est indubitable qu'il faudra attendre une dizaine d'années avant qu'une ligne à grande vitesse soit aménagée dans le corridor. Plusieurs témoins ont insisté sur la nécessité d'améliorer les services actuels de VIA Rail, non seulement parce que c'est déjà un mode de transport à la fois nécessaire et compétitif dans le corridor, mais aussi parce qu'il est d'une importance vitale de maintenir l'appui du public pour tout projet de ligne à grande vitesse éventuel. Les Européens ont encouragé une «culture du transport ferroviaire» qui est maintenant bien enracinée. C'est sur cette importante clientèle des trains classiques que repose tout le réseau ferroviaire à grande vitesse en Europe.

Le Comité estime qu'il faut s'efforcer d'améliorer le réseau national de VIA et de consolider ses services dans le corridor afin de préserver et de promouvoir une «culture du transport ferroviaire». Le Comité se réjouit des dernières initiatives prises par VIA pour améliorer le temps de déplacement et augmenter la fréquence de ses départs sur les principaux trajets du corridor. Il faut que cette tendance se poursuive car la participation possible de VIA à tout projet de ligne à grande vitesse dépendra principalement de sa réputation et de sa capacité bien établie à assurer des services satisfaisants, fiables et concurrentiels dans le corridor. Par conséquent, le Comité recommande :

#### **Recommandation n° 6**

**Que, si le gouvernement fédéral s'engage à investir dans un projet de ligne à grande vitesse, il désigne, dans le cadre d'un régime réglementaire et législatif général, VIA Rail comme l'exploitant du service ainsi que des services voyageurs ferroviaires classiques en dehors du corridor.**

#### **5. *Considérations environnementales***

Dans une large mesure, les répercussions environnementales du trafic à grande vitesse dépendent de la technologie choisie. Évidemment, si l'on s'en tient aux emprises existantes, l'incidence sera beaucoup moindre que si l'on aménage une voie spécialisée sur une nouvelle

emprise. C'est en tout cas ce qui s'est produit en Europe. Et, dans le second cas, le processus même d'évaluation environnementale serait plus long, plus complexe et plus coûteux. Il est même possible que, si sa viabilité dépend de l'aménagement d'une nouvelle emprise sur de grandes distances, une forte opposition des écologistes mette le projet en péril.

Quelle que soit la technologie retenue, il va de soi que les considérations environnementales poseront un problème majeur et délicat. Le gouvernement fédéral et les provinces de l'Ontario et du Québec devront s'engager à fond dans toute évaluation environnementale du train à grande vitesse. Le processus exigera beaucoup de collaboration et de coordination de la part de tous les gouvernements en cause. Chacun d'eux participe à l'étude de faisabilité annoncée récemment. Le Comité estime que cette étude leur offre l'occasion d'établir les principes directeurs et les paramètres d'un processus plus vaste d'évaluation environnementale. Le Comité croit en outre que l'occasion s'offre aussi au gouvernement fédéral de prendre les devants pour faciliter et coordonner le processus d'évaluation environnementale qu'exigera tout projet de train à grande vitesse dans le corridor. Par conséquent, le Comité recommande :

#### **Recommandation n° 7**

**Que le gouvernement fédéral s'assure que, dans le cadre de l'étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie, la portée et la nature du processus d'évaluation environnementale d'un projet de ligne à grande vitesse dans le corridor soient aussi abordées et,**

#### **Recommandation n° 8**

**Que le gouvernement fédéral assume un rôle de leadership en vue de mettre au point et de réaliser, en collaboration avec l'Ontario et le Québec, une évaluation environnementale appropriée de tout projet de ligne à grande vitesse dans le corridor.**

### **6. *Une politique des transports multimodale***

Le Comité s'est fait dire qu'une des principales faiblesses que présentent l'élaboration des politiques et la planification en matière de transports à l'heure actuelle vient de ce que personne n'a d'idée précise du montant de fonds publics consacrés à chaque mode de transport de passagers. Les consommateurs ont du mal à faire des choix rationnels quant au mode de transport à emprunter puisque des subventions cachées, inhérentes à l'infrastructure de chaque mode, masquent la réalité.

La concurrence croissante a suscité un débat plus intense sur le niveau de subventions dont bénéficie chaque mode. Dans un contexte déréglementé, fait-on valoir, la prémisse de base veut que tous les modes soient, au départ, sur un pied d'égalité. Le Comité reconnaît à quel point il sera difficile et compliqué de déterminer, d'une manière exacte, acceptable et équitable, le niveau de soutien public dont jouit chaque mode de transport. Il faudra néanmoins, puisque c'est devenu un aspect clé, s'y attaquer. Le Comité espère que c'est exactement ce que la Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers fera dans son rapport final. Par conséquent, le Comité recommande :

### **Recommandation n° 9**

**Que la Commission nationale d'enquête sur un système national de transport des passagers s'attache, dans son rapport final, à déterminer le niveau des subventions cachées inhérentes à l'infrastructure de chaque mode; cette détermination est jugée essentielle pour fixer avec exactitude le montant des subventions attribuées à chaque mode.**

Il serait certainement important que le gouvernement fédéral connaisse le niveau des fonds publics accordés à chaque mode de transport avant de décider de financer une ligne à grande vitesse. La raison en est qu'une décision concernant une ligne à grande vitesse ne doit pas se prendre de façon isolée, mais bien dans le contexte d'un réseau national intégré de tous les modes de transport de passagers. Comme le Comité l'a déjà indiqué, c'est ce que les Européens ont fait en ce qui concerne leurs services de lignes à grande vitesse. Les gares ferroviaires européennes sont des modèles classiques de plaques tournantes des différents modes de transport.

Le désir et la volonté d'insérer des lignes à grande vitesse dans un plan d'ensemble des réalisations multimodales lui ont paru évident au Comité. Nous croyons qu'il faudrait adopter cette formule dans le corridor canadien si le service à grande vitesse se concrétise. Au lieu de laisser se développer une concurrence agressive entre les différents modes, on devrait plutôt les encourager à coordonner leurs services et à collaborer, ce qui pourrait très bien s'avérer à long terme la meilleure façon d'assurer un service intégré, efficient et sécuritaire de transport de voyageurs au Canada.

### **Recommandation n° 10**

**Que, dans le cadre de tout projet de ligne à grande vitesse au Canada, on accorde la priorité absolue à la planification et à l'aménagement de plaques tournantes pour les divers modes de transport.**

En ce qui concerne une stratégie multimodale pour le train à grande vitesse, il importe que toute décision tienne compte de la possibilité d'un réseau nord-américain de lignes à grande vitesse. Comme un témoin l'a fait remarquer, il y a toutes les chances pour que le service voyageurs entre le Canada et les États-Unis devienne de plus en plus interdépendant, surtout pour les marchés transfrontaliers. Il ne serait certainement pas logique d'aménager des réseaux ferroviaires à grande vitesse incompatibles comme cela s'est produit en Europe. La planification et l'aménagement d'une ligne à grande vitesse au Canada devraient viser, il va de soi, à assurer la compatibilité avec les réseaux ferroviaires à grande vitesse qui opèrent aux États-Unis.

Le Comité estime que la planification et l'aménagement d'une éventuelle ligne à grande vitesse doivent s'insérer dans une stratégie nationale des transports englobant tous les modes, et il croit que seul le gouvernement fédéral est en mesure d'y veiller. Par conséquent, le Comité recommande :

## Recommandation n° 11

## IV - Conclusion

Que le gouvernement fédéral s'assure que la planification et l'aménagement de tout projet de ligne à grande vitesse s'insèrent dans une stratégie nationale complète et intégrée du transport des passagers, et veille également, dans la mesure du possible, à ce que le train soit raisonnablement compatible avec tout réseau ferroviaire à grande vitesse de liaison Canada-États-Unis.



## IV. Conclusion

Au cours de son séjour en Europe, le Comité s'est familiarisé avec deux technologies de lignes à grande vitesse. L'une consiste en la modernisation des voies électrifiées existantes (pour le X-2000 suédois, par exemple) et l'autre, en l'installation de nouvelles voies spécialisées (comme pour le TGV en France et l'ICE en Allemagne).

Les coûts d'infrastructure sont beaucoup moindres pour la technologie qui fait appel aux voies existantes. Cependant, il est clair que seules de nouvelles voies spécialisées permettent d'atteindre de très grandes vitesses (250 km/h et plus). Le compromis économique entre la rapidité et le coût est évident, et dans toute évaluation de cette équation, la différence entre les temps de déplacement assurés par ces deux technologies est l'élément clé.

Les gouvernements européens ont toujours possédé les réseaux ferroviaires et accordé une forte priorité aux services ferroviaires voyageurs. Confiants que leur politique est dans l'intérêt du public, ils ont pris le même engagement à l'égard des lignes à grande vitesse, y faisant des investissements massifs et constants. Leur objectif ultime est de créer un réseau intégré de lignes à grande vitesse qui pourrait s'étendre un jour de Londres à Moscou.

Le choix des technologies qui s'offre au Canada pour le transport ferroviaire à grande vitesse correspond exactement à celles que le Comité a examinées en Europe. La vitesse par rapport à la durée du trajet, un facteur clé, est d'une importance vitale lorsqu'on compare les mérites et le coût des deux technologies rivales. Le nombre de personnes qui abandonnent l'avion et l'automobile en faveur du train est un autre facteur essentiel au succès d'une ligne à grande vitesse.

Rien n'indique jusqu'ici qu'un nombre suffisant de personnes aient changé leurs habitudes pour produire le genre d'avantages susceptibles d'inciter le gouvernement fédéral, dans l'intérêt national, à participer financièrement au projet. Le Comité a la ferme conviction que les arguments propres à inciter le gouvernement fédéral à financer une ligne à grande vitesse au Canada devront être beaucoup plus convaincants qu'ils ne le sont à l'heure actuelle. Comme le Comité l'a recommandé, c'est uniquement dans ces conditions que le gouvernement fédéral pourra envisager d'accorder son appui financier. En plus de cette considération majeure, plusieurs autres aspects non financiers devront être réglés pour assurer la réussite de tout projet de ligne à grande vitesse. Comme le Comité l'a souligné, le leadership et l'appui du gouvernement fédéral s'imposent à tous ces égards.

D'autres études de faisabilité sont en cours au sujet d'une ligne à grande vitesse dans le corridor. Le Comité reconnaît que leurs résultats pourraient contribuer à mieux cerner les avantages socio-économiques et à mieux définir l'amalgame de fonds publics et privés nécessaire pour l'aménagement d'une ligne à grande vitesse. Une fois les études terminées, le Comité croit toutefois qu'il faudra, en fin de compte, un «acte de foi» pour qu'une ligne à grande vitesse dans le corridor, ou ailleurs au Canada, devienne réalité.





## ***V. Résumé des observations, des constatations et des recommandations du Comité***

---

### **A. Observations et constatations résultant de sa visite en Europe**

- Il existe deux technologies de lignes à grande vitesse en Europe—l'une qui consiste en la modernisation des voies électrifiées existantes et l'autre en l'installation de nouvelles voies électrifiées spécialisées.
- Ces deux technologies sont coûteuses, bien que les coûts d'infrastructure soient nettement moindres pour la modernisation des voies existantes que pour l'installation de voies spécialisées.
- Le temps de déplacement, et non la rapidité, est le facteur déterminant du rendement et du coût des lignes à grande vitesse.
- Les services de lignes à grande vitesse ont réussi à attirer la clientèle des sociétés aériennes, sans toutefois amener les gens à délaisser leur automobile.
- Les lignes à grande vitesse sont très sûres. Elles n'ont connu absolument aucun accident jusqu'à ce jour.
- L'installation de nouvelles voies spécialisées pour des lignes à grande vitesse soulève des considérations environnementales beaucoup plus fastidieuses et coûteuses que la modernisation des voies existantes.
- Les lignes à grande vitesse font partie d'un réseau impressionnant de transport multimodal.
- Tous les chemins de fer européens appartiennent à l'État qui est prêt, en principe, à investir massivement dans les projets de lignes à grande vitesse. La géographie de l'Europe (par ex. la proximité des villes d'origine et de destination), la plus forte densité de population et l'encombrement important des autoroutes et des voies aériennes peuvent fort bien justifier ces investissements massifs de fonds publics.

### **B. Observations et constatations résultant des audiences tenues à Ottawa**

- Le corridor Québec-Windsor est raisonnablement bien desservi par des modes de transport public et privé, l'automobile étant le principal mode de transport utilisé.
- Des études canadiennes indiquent sans l'ombre d'un doute que le train à grande vitesse est un projet réalisable au plan technique, mais qu'il nécessitera un financement important du secteur public.

- La technologie qui sera retenue pour le corridor consistera soit à moderniser les voies électrifiées existantes, soit à installer de nouvelles voies électrifiées spécialisées.
- Il faudra, pour assurer la viabilité commerciale d'une ligne à grande vitesse au Canada, rationaliser les pratiques ouvrières actuelles en prévision du service à grande vitesse.
- Les deux technologies devront faire l'objet d'essais poussés dans les dures conditions de l'hiver canadien.
- La solution économique adoptée en Suède pour assurer la sécurité de la voie aux passages à niveaux pourrait être retenue pour la ligne à grande vitesse dans le corridor.
- Le débat qui entoure le projet de ligne à grande vitesse doit être axé sur le marché et non sur la technologie.
- Jusqu'à présent, les constatations des études canadiennes correspondent à l'expérience européenne, à savoir que le train à grande vitesse n'a pas réussi à inciter un nombre significatif d'automobilistes à délaissier leur voiture.
- Rien n'indique pour l'instant que les changements d'habitude, c'est-à-dire l'abandon de la voiture ou de l'avion en faveur du train à grande vitesse, seront suffisamment importants pour permettre au gouvernement d'éviter ou de reporter des dépenses en infrastructures aéroportuaires ou routières.
- L'étude de faisabilité entreprise conjointement par le Canada, l'Ontario et le Québec devrait s'attacher en priorité à déterminer ce qui motive le choix de mode de transport des gens.
- Les gouvernements ne devraient pas essayer d'obliger les gens à délaissier leur automobile en faveur du train à grande vitesse en augmentant, par exemple, les taxes sur l'essence ou les frais de péage.
- Ce n'est que dans la mesure où les gens délaissieront massivement leur automobile en faveur du train à grande vitesse qu'il en résultera des avantages importants sur le plan environnemental.
- Sans une telle évolution, une grande circonspection s'impose avant d'invoquer la protection de l'environnement comme argument de poids pour justifier le service à grande vitesse.
- Au Canada, il n'est pas envisageable qu'une ligne à grande vitesse emprunte la même voie que des trains de marchandises.
- La réalisation d'une «étude sur la protection du corridor» destinée à déterminer le tracé qui répond aux exigences et offre la souplesse nécessaire pour un projet de ligne à grande vitesse devrait constituer l'une des tâches prioritaires du groupe Canada/Ontario/Québec chargé de l'étude de faisabilité.

## RECOMMANDATIONS

1. Que le gouvernement fédéral ne prenne aucun engagement financier envers l'aménagement d'une ligne à grande vitesse dans le corridor pour l'instant mais envisage de financer un tel projet seulement lorsqu'il aura été clairement établi qu'un tel projet de transport offrira des avantages socio-économiques importants et tangibles, dans l'intérêt public.
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.
3. Que le gouvernement fédéral fasse preuve du leadership nécessaire pour faciliter la détermination du tracé le plus approprié de la ligne à grande vitesse, et veille, grâce au pouvoir que lui confère le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, à protéger et à préserver ce tracé pour l'avenir.
4. Que, dans toute entente conclue avec le secteur privé concernant une ligne à grande vitesse, le gouvernement fédéral pose comme condition à sa participation financière que l'infrastructure redevienne la propriété de l'État après une période donnée.
5. Que le gouvernement fédéral soit prêt à établir le régime législatif et réglementaire approprié pour le financement, la planification, la conception, la construction et l'exploitation de toute ligne à grande vitesse au Canada.
6. Que, si le gouvernement fédéral s'engage à investir dans un projet de ligne à grande vitesse, il désigne, dans le cadre d'un régime réglementaire et législatif général, VIA Rail comme l'exploitant du service ainsi que des services voyageurs ferroviaires classiques en dehors du corridor.
7. Que le gouvernement fédéral s'assure que, dans le cadre de l'étude de faisabilité conjointe gouvernement fédéral-provinces-industrie, la portée et la nature du processus d'évaluation environnementale d'un projet de ligne à grande vitesse dans le corridor soient aussi abordées et,
8. Que le gouvernement fédéral assume un rôle de leadership en vue de mettre au point et de réaliser, en collaboration avec l'Ontario et le Québec, une évaluation environnementale appropriée de tout projet de ligne à grande vitesse dans le corridor.
9. Que la Commission nationale d'enquête sur un système national de transport des passagers s'attache, dans son rapport final, à déterminer le niveau des subventions cachées inhérentes à l'infrastructure de chaque mode; cette détermination est jugée essentielle pour fixer avec exactitude le montant des subventions attribuées à chaque mode.

10. Que, dans le cadre de tout projet de ligne à grande vitesse au Canada, on accorde la priorité absolue à la planification et à l'aménagement de plaques tournantes pour les divers modes de transport.
11. Que le gouvernement fédéral s'assure que la planification et l'aménagement de tout projet de ligne à grande vitesse s'insère dans une stratégie nationale complète et intégrée du transport des passagers, et veille également, dans la mesure du possible, à ce que le train soit raisonnablement compatible avec tout réseau ferroviaire à grande vitesse de liaison Canada-États-Unis.

# ANNEXE A

## Liste des témoins

Nom/Organisme	Fascicule	Date
<b>ABB (Asea Brown Boveri Inc.)</b> Peter Janson, Président et Directeur général; Zelko Lendich, Directeur général, Transport.	9	5 déc. 1991
<b>Air Canada</b> Léo Desrochers, Vice-président général et Chef de l'Exploitation; Pat Kelly, Premier vice-président, Stratégie de l'entreprise et informatique.	6	26 nov. 1991
<b>Amtrak, National Railroad Passenger Corp. (USA)</b> Edgar E. Courtemanch, Directeur principal, Planification d'équipement et d'entreprise.	10	10 déc. 1991
<b>Association des consommateurs du Canada</b> Wendy Butler, Vice-président administratif, Région de l'Ontario.	6	26 nov. 1991
<b>Association des ingénieurs-conseils du Canada</b> R. Wayne Bowes, Président du conseil et Chef de la direction; Pierre A.H. Franche, Président et chef de l'Exploitation; Anthony W. Burgess, Directeur des communications et des politiques.	9	3 déc. 1991
<b>Association du Transport Aérien du Canada</b> Howard P. Goldberg, Vice-président et secrétaire.	10	10 déc. 1991
<b>Bombardier Inc.</b> Pierre MacDonald, Vice-président, Groupe Matériel de transport; Jules Pleau, Directeur, Projet TGV.	9	5 déc. 1991

Nom/Organisme	Fascicule	Date
<b>CN Rail</b> Ronald E. Lawless, Président – Directeur général; John H.D. Sturgess, Premier vice-président et Chef de l'Exploitation; B. Eldon Horsman, Vice-président, Questions stratégiques.	7	27 nov. 1991
<b>Coalition des maires du corridor Québec/Windsor</b> Maire Jean Doré, Ville de Montréal; Maire Jacquelin Holzman, Ville d'Ottawa; Denis de Belleval, Directeur général, Ville de Québec.	10	10 déc. 1991
<b>CP Rail</b> I.B. Scott, Président du Conseil et Chef de la direction; Michael E. Kieran, Directeur général, Infrastructure.	6	26 nov. 1991
<b>Fédération canadienne des municipalités</b> James Knight, Directeur général; Massimo Bergamini, Analyste principal des politiques.	10	10 déc. 1991
<b>Groupe de travail Train Rapide Ontario-Québec</b> Robert C. Carman, Co-président; Rémi Bujold, Co-président.	8	28 nov. 1991
<b>High Speed Rail Association (USA)</b> Robert J. Casey, Président; Robert K. Pattison, Président du Conseil d'administration.	10	10 déc. 1991
<b>Transport 2000</b> Bob Evans, Président; David Jeanes, Membre, Conseil d'administration national.	8	28 nov. 1991

Nom/Organisme	Fascicule	Date
VIA Rail Canada Inc.	7	27 nov. 1991
Ronald E. Lawless, Président et Directeur général;		
James Roche, Vice-président administratif et Chef de l'Exploitation;		
J.R. Paquette, Vice-président, Planification et Finance;		
André Gravelle, Spécialiste, Train à Grande Vitesse.		





*Liste des mémoires*

---

Nom/Organisme	Fascicule	Date
ABB (Asea Brown Boveri Inc.)	9	5 déc. 1991
Air Canada	6	26 nov. 1991
Association des ingénieurs-conseils du Canada	9	3 déc. 1991
Association du Transport Aérien du Canada	10	10 déc. 1991
Bombardier Inc.	9	5 déc. 1991
Fédération canadienne des municipalités	10	10 déc. 1991
Seaway-Adirondack Transport Group	-	13 déc. 1991
Third Dimension & Associates Ltd.	-	5 déc. 1991
Transport 2000	8	28 nov. 1991
VIA Rail Canada Inc.	7	27 nov. 1991



## DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Votre Comité prie le gouvernement de déposer une réponse globale conformément à l'article 109 du Règlement.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages (*fascicules n<sup>os</sup> 6, 7, 8, 9, 10 et 11, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le président,*

ROBERT A. CORBETT, député.



## *Procès-verbaux*

*LE MARDI 4 FÉVRIER 1992*

(18)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 10, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Robert Corbett, Stan Keyes et Denis Pronovost.

*Membres suppléants présents:* D. Bjornson remplace G. Wilson, John Manley remplace Sergio Marchi.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse.

À 11 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI*

(19)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 40, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes et Lee Richardson.

*Membres suppléants présents:* D. Bjornson remplace Ken Atkinson, Ken Monteith remplace Denis Pronovost, Marcel Tremblay remplace Geoff Wilson.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse.

À 16 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*LE MARDI 11 FÉVRIER 1992*

(20)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 15, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Robert Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse.

À 12 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### *SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI*

(21)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 40, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Robert Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse.

À 16 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### *LE MARDI 18 FÉVRIER 1992*

(22)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 10 h 10, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Denis Pronovost, Lee Richardson et Geoff Wilson.

*Autre député présent:* Marcel Tremblay.

*Aussi présents:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au mandat que lui confère le par. 108(2) du Règlement et à son ordre de renvoi du 17 septembre 1991, le Comité examine un projet de rapport sur l'exploitation des trains à grande vitesse. (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 17 septembre 1991, fascicule no 1*).

Il est convenu, — Que le rapport sur les trains à grande vitesse, dans sa version modifiée, soit approuvé par le Comité et que le président le dépose à la Chambre avant la deuxième semaine de mars 1992.

Il est convenu, — Que le Comité fasse imprimer 2000 exemplaires de ce rapport, sous forme bilingue, tête-bêche, avec une couverture caractéristique.

Il est convenu. — Que ledit rapport soit intitulé : «Étude sur les lignes à grande vitesse : la version canadienne».

Il est convenu,—Que, conformément au paragraphe 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale à ce rapport, dans les cent-cinquante (150) jours suivant son dépôt.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport les changements jugés nécessaires à la rédaction et à la typographie, sans en altérer le fond.

Il est convenu,—Que le Comité engage un éditeur pour réviser son rapport sur les lignes à grande vitesse et que celui-ci soit payé 2000 \$ au plus pour ses services.

Le Comité élit un vice-président (opposition).

Il est convenu,—Que Stan Keyes est élu vice-président (opposition) du Comité.

À 11 h 15, le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 11 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Marc Toupin









