



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le jeudi 23 septembre 2010 — Vol. 41 N° 83

Auditions dans le cadre de l'étude de la pétition concernant
un projet de réseau ferroviaire reliant plusieurs régions
du Québec, le TransQuébec Express

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 23 septembre 2010 — Vol. 41 N° 83

Table des matières

Mémoires déposés	1
Remarques préliminaires	1
Mme Charlotte L'Écuyer	1
M. Nicolas Girard	2
Auditions	2
Fondation TransQuébec Express	2
Remarques finales	19
M. Nicolas Girard	19
Mme Charlotte L'Écuyer	19
La présidente, Mme Danielle Doyer	20

Autres intervenants

- M. Pierre Reid
- M. Denis Trottier
- M. André Drolet
- M. Luc Ferland
- M. Jean-Paul Diamond
- M. Patrick Huot
- Mme Martine Ouellet

- * Mme Michelle Lalande-Dery, Fondation TransQuébec Express
- * M. Michel Lambert, idem
- * M. Roméo Bouchard, idem
- * M. Georges-Ernest Grégoire, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 23 septembre 2010 — Vol. 41 N° 83

**Auditions dans le cadre de l'étude de la pétition concernant
un projet de réseau ferroviaire reliant plusieurs
régions du Québec, le TransQuébec Express**

(Quinze heures trente-quatre minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonjour. À l'ordre! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous donne lecture du mandat. La commission est réunie afin de procéder à l'audition de Mme Michelle Lalonde-Dery dans le cadre de l'étude de la pétition concernant le projet d'un réseau ferroviaire reliant plusieurs régions du Québec, le TransQuébec Express. Et je veux vous dire, à toutes les personnes présentes ici, mes collègues parlementaires, les gens qu'on reçoit aujourd'hui, que c'est une première à l'Assemblée nationale du Québec. Alors, on fait partie d'une première, on va essayer de bien faire ça. Parce que vous savez que les pétitions étaient déposées, tout simplement, et on ne recevait pas les personnes en auditions.

Alors, nous allons tracer une petite ligne historique aujourd'hui avec vous.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement, Mme la Présidente.

Mémoires déposés

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, avant de procéder à l'audition, je dépose les mémoires et documents suivants: le premier, de Mme Michelle Lalonde-Dery, présidente, Fondation TransQuébec Express; le deuxième, de Mme Nicole Robitaille, directrice, Centre de formation des métiers ferroviaires; le troisième, du Dr Jean Désy, médecin et écrivain de la nordicité; le quatrième, du Groupe TRAQ, Transport sur rail au Québec; le cinquième, de Mme Claire Bolduc, présidente, Solidarité rurale du Québec; et, le sixième, de la Société Makivik.

Je vais vous donner les consignes. Et, juste un petit coucou, je suis une fille de gars de CN, une petite-fille de gars de CN et une soeur de gars de CN, c'est-à-dire que mon père, mon grand-père travaillaient au CN et à Via Rail, et alors, pour moi, c'est... le ferroviaire, j'ai vécu toute ma vie là-dedans, mon enfance, et les hommes de ma famille travaillaient au CN et à Via Rail quand c'est devenu Via Rail.

Remarques préliminaires

Alors, je veux vous donner les... On va débiter. Attendez un petit peu. Parce que je veux tout de suite vous donner la procédure à suivre. Nous allons débiter avec les remarques préliminaires, qui vont être de 2 min 30 s pour chacun des groupes. Alors, nous allons commencer avec Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Merci.

La Présidente (Mme Doyer): ...

Mme Charlotte L'Écuyer

Mme L'Écuyer: Merci, Mme la Présidente. Pour débiter, j'aimerais, premièrement, saluer et remercier toutes les personnes présentes dans la salle, particulièrement les représentants de la Fondation TransQuébec Express, initiateurs du projet sous étude. Salutations à mes collègues députés de l'Assemblée nationale. En mon nom personnel et au nom de mes collègues ministériels, il me fait plaisir d'être présente ici aujourd'hui.

Le 29 avril dernier, le député de Roberval, M. Denis Troitier... oups, le député de Roberval a déposé à l'Assemblée nationale une pétition signée par 586 pétitionnaires. Il appuyait un projet de chemin de fer parcourant le Québec, soit le projet TransQuébec Express. D'entrée de jeu, nous remercions le député de Roberval pour avoir déposé la pétition qui fera aujourd'hui l'objet de notre séance. Comme vous le savez peut-être, il s'agit de la première fois qu'une commission de l'Assemblée nationale se penchera sur une telle pétition. La nouvelle procédure d'examen des pétitions démontre bien l'intérêt manifeste marqué que manifestent les élus envers l'opinion et l'initiative de la population. L'action citoyenne étant au coeur de notre démocratie, nous voyons d'un bon oeil positif l'audience aujourd'hui et nous espérons que la procédure d'examen des pétitions sera utilisée à bon escient dans la futur.

Le projet qui nous est présenté aujourd'hui par la Fondation TransQuébec Express est ambitieux: relier par voie ferrée l'immense territoire qu'est notre province, à l'image du fameux Transsibérien, en Russie. L'objectif est simple: offrir un transport écologique aux communautés et aux projets de développement sur l'ensemble du territoire du Québec. Cependant, la réalisation de ce projet est complexe. Le réseau projeté nécessiterait la construction de plus de 6 000 km de nouvelles voies ferrées, soit à peu près l'équivalent du réseau ferroviaire actuel au Québec. Selon TransQuébec Express, la construction serait étalée sur une vingtaine d'années et est évaluée sommairement à 30 milliards de dollars. Il exigerait notamment un pont pour franchir le Saguenay, la construction d'une voie ferrée au pied des falaises gaspésiennes ainsi que dans le pergélisol du Nord-du-Québec.

Afin de pouvoir mettre sur pied un projet d'une telle envergure, il nous apparaît important de bien évaluer le projet tant au niveau économique qu'environnemental. Les travaux de la commission devront donc nous amener à valider la faisabilité du projet. C'est sous cet angle que les membres de la commission devront se pencher sur le projet TransQuébec Express.

Sur ce, je vous souhaite un agréable après-midi et une bonne séance, à tous. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la députée de Pontiac. Alors, j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports

à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 2 min 30 s. À vous, M. le député de Gouin.

M. Nicolas Girard

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais, dans un premier temps, là, souhaiter la bienvenue à la Fondation, là, TransQuébec Express, à Mme Lalande-Dery, à M. Lambert, M. Martin, M. Bouchard et M. Grégoire. Je crois que M. Arteau n'a pas pu vous accompagner aujourd'hui. ● (15 h 40) ●

Alors, je vous remercie de vous être déplacés pour l'étude de votre pétition qui a été déposée par mon collègue de Roberval à l'Assemblée nationale. C'est une première. La collègue de Pontiac le disait, c'est là... il y a eu de nombreuses pétitions qui ont été déposées à l'Assemblée nationale. Depuis le dépôt... le changement au niveau du règlement, c'est la première fois qu'on entend un groupe en commission parlementaire. Donc, c'est fort intéressant. Puis je pense qu'on souhaitait ce règlement-là aussi. On a fait des changements pour permettre aux citoyens qui interpellent les élus, peu importe la formation politique que nous représentons à l'Assemblée nationale... que vous puissiez vous faire entendre sur une pétition, sur des demandes que vous faites aux élus de l'Assemblée nationale. Et ça favorise la participation démocratique et une plus grande implication des citoyens dans notre vie démocratique, et ça, je pense que c'est fort pertinent et fort intéressant.

Et je pense que, le projet que vous nous soumettez, vous aurez l'occasion de nous le présenter, on aura l'occasion d'échanger avec vous, soulève des enjeux, je pense, qui sont importants, une réflexion plus large sur l'avenir des transports au Québec, quels qu'ils soient. Sur l'ensemble du territoire québécois, il y a des défis, qui se posent, importants dans plusieurs régions du Québec, vous les soulevez dans votre mémoire. Il y a des communautés un peu partout à travers le Québec qui souhaiteraient avoir des ressources sur le plan des transports qui sont mieux adaptées à leurs besoins, mieux adaptées à leurs réalités, qui pourraient avoir un impact sur le plan économique, sur le plan également touristique. Et je pense que vous posez de bonnes questions dans le cadre de votre mémoire.

On aura l'occasion d'échanger plus longuement avec mes collègues qui m'accompagnent aujourd'hui, mais je vous remercie de vous être déplacés et d'avoir pris le temps de préparer vos mémoires pour qu'on puisse échanger sur un enjeu qui est fort important. Merci, Mme la Présidente.

Auditions

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Gouin. Alors, je vais vous donner la parole, Mme Lalande-Dery.

En premier, je voudrais que vous nous présentiez les personnes qui vous accompagnent. Et vous allez avoir 20 minutes pour faire votre exposé. Alors, à l'intérieur de ce laps de temps, j'aimerais que, si vous voulez que les autres personnes prennent la parole, vous le fassiez à l'intérieur des 20 minutes avant d'ouvrir la période d'échange. Lors de la période d'échange qui va durer 90 minutes, il va y avoir des blocs de minutes, 45 minutes d'un côté et 45 minutes de l'autre, pour avoir un 90 minutes, au total, d'échange avec vous, c'est-à-dire 1 h 30 min d'échange, au total, avec les membres de la commission. C'est ça?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça: 90 minutes, mais avec des blocs de temps.

Fondation TransQuébec Express

Mme Lalande-Dery (Michelle): ...de mon équipe peuvent répondre à certaines questions.

La Présidente (Mme Doyer): C'est à vous, madame, à gérer. Ce que je veux vous exprimer, c'est que vous avez 20 minutes pour votre présentation.

Mme Lalande-Dery (Michelle): Je vais les prendre.

La Présidente (Mme Doyer): Puis ensuite, avec les périodes d'échange, c'est à vous à me signifier... Et c'est moi qui donne la parole. Donc, si on veut que ça se fasse de façon... vous me le dites, je vais comprendre. Si vous voulez que ce soit M. Bouchard, ou M. Grégoire, ou l'autre personne qui vous accompagne, vous me le signifiez, et pour les galées aussi, pour l'enregistrement. Alors, à vous la parole, Mme Lalande.

Mme Lalande-Dery (Michelle): Merci. Je suis Michelle Lalande-Dery, citoyenne de Sainte-Agathe-des-Monts, conceptrice du projet du TransQuébec Express dont je fais la promotion depuis plusieurs années, présidente du conseil d'administration provisoire du TransQuébec Express.

Je suis assistée des personnes suivantes afin de répondre avec précision à vos questions: M. Georges-Ernest Grégoire, l'un des propriétaires du chemin de fer Tshuëtin et chef du Conseil Innu de Uashat mak Mani-Utenam de Sept-Îles; M. Michel Lambert, président du Groupe TRAQ, Transport sur rail au Québec, président de Rail-Pro Québec, vice-président du Centre de formation des métiers ferroviaires et vice-président du conseil d'administration provisoire du TransQuébec Express en charge du développement; M. Daniel Martin, ici présent, président du Consortium CCMB inc., fondateur de l'Association des trains touristiques du Québec et trésorier du conseil d'administration provisoire du TransQuébec Express en charge du financement; M. Roméo Bouchard, fondateur de la Coalition pour un Québec des régions et fondateur de l'Union paysanne, secrétaire du conseil d'administration provisoire du TransQuébec Express, en charge des communications.

Nous remercions la commission de votre invitation suite à la pétition de 3 842 signataires présentée en avril dernier à l'Assemblée nationale par le député de Roberval, M. Denis Trottier, concernant la construction d'un chemin de fer qui relierait les territoires du Québec. À l'aide d'une projection, nous vous ferons connaître les grandes lignes de ce projet, où nous en sommes rendus et comment, à ce stade-ci, le gouvernement pourrait contribuer à son avancement en participant à l'étape de préféabilité.

Le TransQuébec Express est un grand projet ferroviaire qui va marquer notre siècle. Il fera la fierté de notre peuple et de ses générations à venir, des centaines d'emplois seraient créés, et tous les gens de toutes les parties du Québec y participeraient. C'est le moyen de transport efficace non polluant et le moins coûteux pour permettre les échanges entre les régions, ouvrir des marchés,

stimuler la productivité, développer des usines de transformation, promouvoir le secteur de l'énergie propre, spécialement, accélérer le transport de marchandises, faciliter le déplacement des personnes, répondre à la demande pressante des compagnies pour le transport de la main-d'oeuvre et des matières premières, pourvoir en denrées et carburant les villages isolés, servir de lien permanent aux populations du Nord et sans oublier la création d'un circuit écotouristique unique au monde. Aujourd'hui, prenons notre économie en main. Ayant demeuré huit ans en Arabie saoudite, vécu la guerre du Golfe, témoin du développement de ce pays dont l'un des volets fut la construction d'un chemin de fer de 562 km en plein désert... Un jour, lors d'une excursion, le train filait à vive allure lorsque soudain il ralentit brusquement, et on nous avertit qu'à l'avant du convoi une caravane de chameaux traverse la voie. C'est à ce moment précis que jaillit dans mon esprit ce projet grandiose.

Ici, au Québec, on a une faune et une flore abondantes et variées. Inspirons-nous du Transsibérien Express, qui est le plus long chemin de fer au monde, qui traverse la Russie. Il a pris plus de 20 ans à construire et il roule depuis plus de 100 ans.

Le TransQuébec Express serait l'outil majeur pour le développement du Québec et le lien territorial indispensable à son identité. Remettons le Québec sur les rails, car plus du deux tiers de notre territoire est inaccessible par voie terrestre. Rendons notre train multidisciplinaire. Que diriez-vous d'un train santé qui arrive avec son équipe médicale pour procurer des soins, dépister des maladies, faire de la prévention? On pense à un train qui apporte la culture, un train bibliothèque, un train théâtre, un train concert, un train sport, un train école, un train laboratoire, un train cour de justice itinérante. C'est illimité. Plus de la moitié de la marchandise lourde est acheminée par train. 40 % des gaz à effet de serre sont causés par le transport routier. Un convoi de 300 wagons équivaut à environ 800 camions lourds sur nos routes. La circulation d'un camion avec charge maximum équivaut au passage de plusieurs dizaines de milliers de voitures. De plus, la réparation des routes est aux frais des contribuables. Le chemin de fer est le moyen de transport écologique de l'avenir propulsé par une énergie propre.

Le TransQuébec Express se divise en cinq grands tronçons. Les lignes rouges sont les trains de banlieue et les trains intercity. Ce projet doit se réaliser par étapes, kilomètre par kilomètre, ce qui permet de concentrer les efforts vers le développement industriel, dans un premier temps, tout en jetant les bases d'une économie de développement durable.

Donc, on embarque dans notre train et on... À bord du Le Gaspé, nous nous dirigeons vers la Gaspésie. De Matapédia à Gaspé, un tronçon est déjà existant, qui appartient aux gens du milieu, soit la Société du chemin de fer de la Gaspésie. Nous prolongeons ce tronçon afin de boucler la péninsule. Ce prolongement fut l'objet d'études et de promesses électorales dans les années cinquante. Il est essentiel pour permettre l'accès des ressources de la Gaspésie vers les marchés nord-américains par voie terrestre.

● (15 h 50) ●

Le port de Gaspé est le deuxième plus beau port naturel au monde. Redonnons-lui l'importance qu'il avait avant que le tracé de l'intercolonial isole la Gaspésie en faveur du port d'Halifax. Que le port de Gaspé redevienne le moteur économique de cette belle région si chère au coeur des Québécois!

À bord du Le Blanc-Sablon, nous quittons Québec vers la Côte-Nord. Un tronçon est déjà existant de Québec à Clermont, qui appartient au Groupe Le Massif. Durant la période d'échange, nous vous ferons part d'une alternative. Nous poursuivons jusqu'à Natashquan, qui est la fin de tout lien terrestre. Passe notre train dans ces villages aux communautés qui n'ont aucun service de décembre à avril, seulement desservies par l'avion, dépendamment de l'humeur de notre climat. Pensons à notre train multidisciplinaire qui apporte les services essentiels aux populations locales, que 23 km séparent les deux rives entre le Québec et l'île de Terre-Neuve. Par un lien terrestre vers la ville de Québec, une plus grande ouverture des marchés entre les deux provinces deviendrait possible. Le Frontière circule sur la ligne qui délimite le Québec du Labrador. Cette région est très riche en ressources naturelles. Ce tronçon rejoindrait la ligne Sept-Îles—Schefferville.

À bord du Kuujuaq, nous quittons Sept-Îles vers Emeril, Ross Bay Junction. À partir de ce point, ce tronçon, le Tshiuéтин, 200 km, s'étend jusqu'à Schefferville. Il appartient... et est exploité par un groupe des premières nations, les Innus, et les Naskapis, dont chef Grégoire est l'un des propriétaires. Nous prolongeons jusqu'à Kuujuaq. Une société spécialisée en construction ferroviaire en climat extrême en a fait l'étude. Selon des experts, ce tronçon pourrait générer ses profits en très peu de temps. C'est le premier tronçon à construire, qui unira les rives de l'embouchure du Saint-Laurent à la baie d'Ungava. Et nous poursuivons vers Tasiujaq, où sont les plus grosses marées du monde. On pourrait se servir de cette énergie pour propulser notre train. Et on monte, on boucle la péninsule du Nunavik, on descend le long de la baie d'Hudson, la baie James pour arriver à Radisson. Par la fonte de la calotte glaciaire, un chenal se forme et deviendra une autoroute maritime très achalandée par les paquebots du monde, lequel réunit l'Atlantique au Pacifique. Déjà, cette région fait l'envie de plusieurs nations. Le prolongement de ce tronçon est primordial pour assurer la souveraineté du Canada et que le Québec prenne sa place sur l'échiquier international.

Tout le territoire québécois regorge de merveilles, dont quelques-unes du Nunavik, fjord qui n'a rien à envier à la Norvège, Pingualuit, merveille géologique unique au monde, cratère causé par l'impact d'une météorite. Le Québec est la région dans le monde où il y a le plus d'impacts météoriques concentrés. Ceci constitue une richesse inestimable et nous pourvoit d'un vaste laboratoire pour nos jeunes. La route des cratères, quel beau circuit touristique! Et nous revenons par Radisson, où est située la plus grande centrale souterraine au monde. Ici, l'escalier géant, merveille du génie humain québécois. À bord du Radisson, nous nous dirigeons vers Matagami. Lors de la construction de ces barrages que vous voyez au haut, plus de 1 000 ouvriers ont travaillé pendant 420 jours à la construction d'une route de 420 milles, 11 ponts, 940 ponceaux. Ce qui veut dire que, quand il y a une volonté politique, on peut faire des merveilles. Nous poursuivons vers l'Abitibi. Traversons le Témiscamingue, longeons le lac Témiscamingue, la rivière des Outaouais, la région de Gatineau pour arriver vers les grands centres.

Un jour, je suis invitée à donner un cours à des classes de cinquième, sixième année. Le cours terminé, un jeune me demande: Madame, racontez-nous un de vos rêves. Ah! J'ai un beau rêve. Qui d'entre vous est allé à

Gaspé, Sept-Îles? Pas une main ne s'est levée. Il y a une cinquantaine d'élèves. Qui d'entre vous avez voyagé par train? Deux mains se lèvent. Je demeure à Sainte-Agathe-des-Monts. Vous avez le plus beau territoire du monde puis vous ne le connaissez pas. On va construire le plus long chemin de fer au monde et vous allez en devenir les ouvriers. Vous allez apprendre à connaître, à aimer, à habiter votre territoire. Vous deviendrez les policiers de l'environnement. On créera des milliers d'emplois. À un moment donné, un jeune lève la main: Madame, ce qui veut dire que mon père aura du travail? Ton père aura du travail, tu auras du travail, et tes enfants en auront. Nous sommes en novembre.

Janvier; un appel: Madame, si vous voyiez les beaux travaux de mes élèves, et savez-vous ce qu'ils organisent? Ils partent découvrir leurs territoires et s'en vont à la Baie-James, et ce sont eux qui organisent tout le voyage. Deux jeunes devaient abandonner aux fêtes et ils ont poursuivi leurs études. Ils veulent devenir des ingénieurs et un inventeur, et d'autres... et une autre voulait devenir géologue, botaniste, archéologue, etc. Je suis invitée à la répétition qu'ils donneront à leurs parents. Alors, deux jeunes devant des maquettes de l'escalier géant et de turbine expliquent comment se fait l'électricité. C'était un cours de physique avancé.

Tout ça pour vous dire que c'est un projet raccrocheur, rassembleur pour les jeunes et que ce projet active l'étincelle dans le cœur des jeunes, qui sont pour moi une source constante de motivation. Le TransQuébec Express, c'est un projet raccrocheur pour les jeunes, surtout les garçons, qui ont un haut taux de décrochage et qui, par centaines, à chaque année, nous quittent volontairement. Le TransQuébec Express deviendrait le projet des jeunes. Tous du primaire, secondaire, collégial, universitaire y participeraient. Ce serait leur réalisation.

Voici l'état actuel du projet. Idéalement, ce projet qui demande des investissements de cette envergure devrait être une société d'État, qui appartiendrait à tous les gens du Québec, un peu modelée comme Hydro-Québec, mais à la différence que nous, les propriétaires, aient plus de pouvoirs concernant l'environnement. Comme point de départ, on a la corporation Chemin de fer TransQuébec légalement constituée en organisme sans but lucratif. Son but, c'est de promouvoir, d'implanter, de posséder et d'administrer les infrastructures du chemin de fer projeté, en faisant appel à la participation de tous les Québécois, en respectant l'environnement. Sa mission: couvrir progressivement l'ensemble du territoire québécois afin d'établir un lien économique, social, culturel et touristique entre les régions et les communautés du Québec. Elle recevrait ses fonds soit... public, national, provincial, régional, local, public-parapublic ou d'investisseurs corporatifs et personnels. Vous avez la Fondation TransQuébec Express, qui est légalement constituée... devrait recevoir bientôt l'autorisation d'émettre des reçus pour fins d'impôt. Son but, c'est soulager la pauvreté et le manque de services de base dans les communautés éloignées. Elle financerait toute activité... projet ou programme susceptibles d'éveiller l'intérêt et l'implication des gens du milieu.

Vous avez au bas les coopératives locales d'exploitation. Tout ce qui longe la voie ferrée appartiendrait aux gens du milieu. Les communautés desservies par chaque tronçon prendraient en charge la gestion, la mise en place et la gestion des équipements et des activités sur leurs

territoires. Elles seraient autonomes et propriétaires de leurs installations. On pense aux gares, aux entrepôts, à l'hébergement... manutention. Et vous avez les sociétés d'exploitation. L'utilisation de la voie ferrée sera prise en charge par les sociétés d'exploitation contractuellement entre la corporation et ses exploitants. Il reviendra à la corporation d'assurer la gestion de la circulation des trains. Les exploitants d'aujourd'hui continueront et demeureront propriétaires de leurs tronçons.

● (16 heures) ●

Pour démarrer le projet, nous avons des devoirs à faire, premièrement, mettre en marche les structures de la corporation et de la fondation, réaliser les travaux permettant d'établir la préféabilité. Maintenant, à vous, membres de l'Assemblée nationale, nous avons deux recommandations à vous soumettre. Premièrement, suggérer à notre gouvernement de désigner une personne ou un service comme répondant officiel servant de porte d'entrée et de lien entre la corporation et le gouvernement afin d'accélérer le cheminement du dossier auprès des ministères, des sociétés d'État, des responsables du plan Nord, de la politique d'occupation du territoire, et autres. Beaucoup de temps et d'argent seraient économisés. Et nous demandons à notre gouvernement de contribuer financièrement aux travaux de préféabilité, c'est-à-dire de donner le coup d'envoi au financement collectif du projet, qui garantirait aux souscripteurs privés, corporatifs ou personnels le sérieux et la crédibilité de sa réalisation. C'est une organisation sans but lucratif dont les retombées bénéficieraient à l'ensemble de la société. Notez que les profits ne reviendraient pas à des intérêts privés.

Nous recommandons que le gouvernement finance 75 % des montants estimés nécessaires pour mettre les structures en place et réaliser les études de marché, études techniques et stratégies de financement.

Étant donné qu'une étude de préféabilité a déjà été faite concernant le prolongement du tronçon de Schefferville à Kuujuaq, est-il possible que les travaux de construction de ce tronçon commencent le plus tôt possible? C'est le point de départ du projet. Nous demandons un appui et un engagement réels de la part de notre gouvernement.

Avec votre permission, Mme Doyer, je voudrais... je vous laisse sur une vision de développement ferroviaire au Québec commentée par M. Lambert. Est-ce que vous me donnez la permission?

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Mais il vous reste 1 min et 20 s, alors...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): ...allez-y, madame... M. Lambert.

M. Lambert (Michel): Merci. Alors, tout d'abord, comme Mme Dery vient de le dire, Schefferville-Kuujuaq seraient un point de départ vraiment intéressant pour ouvrir des marchés du côté des ressources naturelles.

Je pense aux mines de fer, manganèse, etc., sans détailler plus. Et, si vous suivez la petite ligne jaune qui monte sur votre écran, on s'en va en direction de Kuujuaq et un peu à droite de la baie d'Ungava, alors ce qui permet de sortir le fer directement par le côté nord, ce qui nous donne une indépendance au niveau des marchés, au niveau du

transport. Ça nous permet de choisir notre sortie. Ensuite, un autre tronçon qui serait non négligeable, qui est déjà ici, c'est au nord de Chibougamau. Il y a du développement minier qui s'en vient de ce côté-là. Alors, pourquoi ouvrir une route de 300 pieds de large quand on a juste besoin de 52 pieds pour un chemin de fer? On vient de sauver un peu d'environnement, au passage. Aussi, du côté de Dolbeau, si vous suivez la ligne rouge, on contourne la rivière Saguenay et on s'en vient rejoindre les chemins de fer qui sont enclavés sur la Côte-Nord. Suivez toujours la petite ligne bleue à droite. Alors, on vient de brancher Sept-Îles—Port-Cartier. Et ici on a simplement à faire un petit raccordement avec Baie-Comeau pour aller au traversier-rail.

On vient de brancher la baie d'Ungava en haut avec le chemin de fer nord-américain au complet, ce qui nous donne des portes de sortie encore une fois par le marché terrestre vers les États-Unis ou vers le Nord.

Au moment où on se parle, pas demain, aujourd'hui, les bateaux partent de Mourmansk et rentrent directement au port de Churchill, l'autre côté de la baie d'Hudson, parce que le port a été vendu à des intérêts américains. Kuujuaq est beaucoup plus proche que Churchill. Ensuite, on prolonge vers les installations, là, de Havre-Saint-Pierre. En haut, on traverse la péninsule. Et par la suite, selon les développements, on construit un chemin de fer pour aller ouvrir les mines qui sont dans le coin. Il y a possibilité de développement de parcs éoliens en haut. Alors, dans ces coins-là, je ne penserais pas qu'on dérange personne avec des moulins à vent. Par contre, on pourrait produire assez d'électricité pour en vendre aux États-Unis pour qu'ils se dépêchent à fermer leurs centrales au charbon. Ensuite, on descend vers Radisson. Alors là, on peut relier jusqu'à Matagami facilement Radisson à aller au réseau existant.

Alors, c'est ce qui complète un petit peu le tour d'horizon, là, d'un futur développement qui serait justement bien placé pour nous aider à développer les marchés, à se brancher au réseau international nord-américain et être un peu plus indépendants au niveau des compagnies de chemin de fer privées.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci de votre présentation. Je comprends qu'elle est terminée. Alors, je vous...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Je vous en remercie, M. Lambert, Mme Dery, M. Bouchard, M. le chef Grégoire, et je vais ouvrir, pour des discussions, des échanges par blocs de 10 minutes, en commençant par le parti ministériel. M. le député d'Orford.

M. Reid: Merci, Mme la Présidente. C'est clairement des éléments très intéressants qui viennent d'être mentionnés notamment pour le développement économique du Nord-du-Québec. Je pense que c'est une préoccupation dans l'ensemble des parlementaires, en particulier dans le gouvernement, certainement, et que ce dont vous parlez, c'est des éléments qui sont des alternatives de solution parmi plusieurs visions effectivement du développement du Québec.

Moi, évidemment, votre projet a priori peut surprendre. J'imagine que vous êtes habitués à ces réactions de surprise quand on regarde l'ensemble et les coûts, etc.

Moi, personnellement, par discipline personnelle, par discipline personnelle parce que j'ai eu des bons professeurs — d'ailleurs, M. Bouchard a été mon professeur de philosophie au collège — par discipline pédagogique, parce que, quand on enseigne, il ne faut pas commencer par se fermer aux idées qui sont parfois surprenantes, c'est souvent là où on trouve des choses nouvelles, de même que ma discipline professionnelle, je n'ai jamais rejeté a priori des idées de projets qui peuvent paraître surprenants ou qui peuvent paraître difficiles.

Si on regarde, par ailleurs, dans l'histoire, sans rentrer dans beaucoup de détails, au début du XXe siècle, on m'a déjà dit, moi, qu'on avait évalué le nombre d'automobiles total, sur la terre, à environ 15 000 possibles, parce qu'à l'époque on avait des contraintes, qui ont disparu par la suite. Ça prenait un conducteur mécanicien, et on ne pensait pas avoir plus d'une quinzaine de milliers de personnes capables d'être conducteurs mécaniciens. Quand on a parlé d'informatique, plus près de nous, mais toujours au XXe siècle, moi, j'ai commencé ma carrière en informatique en 1973, jamais on n'aurait pensé en 1973 qu'on aurait aujourd'hui, dans les dépenses publiques et privées, le nombre de milliards de dollars qui sont dépensés sur la planète et même, disons, en Amérique du Nord, au Québec, au Canada, par le privé comme par le public, en informatique parce qu'on ne voyait pas effectivement comment ça pourrait se faire. Mais, dans tous ces projets-là, c'est vrai pour l'aviation, c'est vrai pour le train au XIXe siècle aussi, dans tous ces projets-là, il y a une constante, moi, qui m'apparaît assez fondamentale et qui m'amène à ma question, en tout cas ma première question, c'est que ces projets-là, et dont plusieurs, c'est le transport, c'est des projets qui ont transformé littéralement la société humaine. Qu'on pense à l'automobile; ça a transformé les villes, hein, les banlieues n'existeraient pas s'il n'y avait pas l'automobile, etc.

Enfin, il y a beaucoup de transformations. L'informatique, bien on est encore en plein dedans, hein? D'une année à l'autre, nos façons de faire se transforment, si on regarde juste les systèmes sociaux dont on parle de plus en plus.

Et donc ma question, c'est une question un peu globale mais justement pour nous aider, au-delà de ce que vous avez dit, qui apporte certaines réponses à cette question-là. Pourriez-vous élaborer un peu plus sur ce que vous voyez comme transformation, du moins, de la société québécoise, là? Et, autrement dit, a priori, il n'y a personne qui dispose de 50 ou de 40 milliards, de 30 milliards de dollars pour faire un projet comme celui-là, comme ça, direct pour s'engager et comme il n'y a personne qui disposait des centaines de milliards de dollars il y a 30 ans qu'on a mis en informatique par la suite. Donc, c'est devenu possible, parce qu'il y a eu une transformation de l'économie, de la consommation, une transformation des rapports humains, une transformation de la façon de faire des affaires que l'informatique aujourd'hui exige et a autant de milliards de dollars d'investis en informatique sous toutes ses formes.

Alors, dans cette optique-là, ça serait intéressant peut-être de nous dresser un peu, et vous avez commencé à le faire tantôt, de quelle façon est-ce que vous voyez la transformation de la société québécoise. La société québécoise, ce n'est pas juste Montréal, on se comprend bien, là, et Québec. Mais de quelle façon est-ce que le fait qu'on transformerait la société pourrait effectivement en arriver à

faire en sorte que c'est possible de penser à des montants d'argent aussi importants, parce que c'est des gros montants, là?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Lalande-Dery.
● (16 h 10) ●

Mme Lalande-Dery (Michelle): En fait, on commence étape par étape. Alors, on commence. On demande au gouvernement de nous aider à se structurer comme corporation, et puis, suite à ça, ça va grandir. Et puis, quand vous dites que 30 milliards... c'est vrai peut-être, mais ça va générer ces profits tronçon par tronçon, kilomètre par kilomètre. Quand M. Laliberté a commencé son cirque, il n'a pas emprunté 2 milliards, il a emprunté 50 000 \$. Bien, on commence par étapes. C'est une façon de... Puis ensuite, comme le point de départ est dans le Grand Nord, il y aura une collaboration avec les minières, avec les gens là-bas, avec les communautés autochtones.

Vous dites: Comment ça va changer? Je vais vous donner un exemple. Je suis allée à Makivik, société... la Société Makivik. Les Inuits, c'est sur notre territoire, hein, puis on ne les connaît pas. Quelle belle culture! Alors, quand vous êtes obligés de vivre 12 heures dans un train avec des gens, vous apprenez à les connaître, à ne pas les juger, puis on apprend à les aimer. Puis nos jeunes qui pourraient voyager, aux niveaux humain, social, c'est extraordinaire.

Puis, au niveau financier, s'il y a vraiment une participation active et massive de la population, on peut faire des merveilles. On a fait l'Hydro-Québec, on a fait la Baie James. C'est des merveilles du génie humain. Il faut avoir confiance en soi comme peuple. Puis on est riches collectivement. On a la Caisse de dépôt, on a la fédération Desjardins, on a les banques, on a des fonds d'assurance, on a... C'est tout à nous, ça, ces argents-là, alors il faut en bénéficier. Alors, c'est une façon d'aller chercher le financement.

Puis, au point de vue humain, moi, je pense beaucoup aux jeunes. On ouvrirait des universités à Blanc-Sablon, à Kuujuaq. Nos jeunes voyageraient. C'est un vaste laboratoire, le Québec. On a l'un des plus beaux territoires du monde. Il faut s'ouvrir les yeux puis il faut le prendre en main, sinon c'est d'autres qui vont le prendre.

Alors, au point de vue financier, je pourrais peut-être laisser monsieur... Voulez-vous parler, M. Bouchard? C'est plus...

La Présidente (Mme Doyer): M. Bouchard.

M. Bouchard (Roméo): Oui. C'est-à-dire, le point de vue financier, on va sûrement en parler un peu tout le long, là, il y a du financement du public, il y a du financement du privé et il y a du financement des gens à travers de la population. À travers les coopératives, par exemple, il y a, dans chaque tronçon, il y a une possibilité d'implication de la population. Dans les sociétés d'exploitation, il y a une place considérable pour le privé. Et, dans les infrastructures, la corporation elle-même, c'est sûr que, là, il va falloir... c'est là qu'il va y avoir plus de besoin de fonds publics parce que c'est l'infrastructure de base qui permet de coordonner tout le réseau.

Mais, pour ce qui est de la pertinence d'un projet comme ça et d'investir autant d'énergies, il faut... c'est

assez étonnant, on constate que les deux tiers du territoire québécois actuellement n'ont aucune voie terrestre, ce qui veut dire que, par exemple, on est rendu jusqu'à transporter des bouteilles d'eau, pour certains villages du Nunavik, en avion l'hiver. Alors, le développement futur du Québec, il ne se fera pas à Montréal, il va se faire dans les régions, avec les ressources. L'avenir pour le Québec, c'est une région de ressources. Donc, il va se faire dans ces régions-là, où sont les ressources. Et on est porté à penser que le chemin de fer, c'était pour le XIXe siècle, mais ce n'est pas vrai, et ça va être de moins en moins vrai. Déjà, actuellement, on était étonné de voir les chiffres, plus de la moitié de la marchandise lourde transite encore aujourd'hui par les trains. Et, quand on compare avec les coûts des routes et la façon... tous les problèmes que posent les routes, ce n'est pas bête du tout de... Et surtout que la possibilité d'arriver à des transports écologiques, qui sont beaucoup moins lourds en termes de gaz à effet de serre, donc qui vont être de plus en plus populaires, de plus en plus recherchés, elle est là, dans le train.

Alors, finalement, plus on y pense, moins ça paraît utopique. C'est juste qu'il faut mettre en marche une grande machine et prendre le temps de la faire pour mobiliser des énergies dans un grand projet qui serait un projet identitaire en même temps.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Bouchard. M. le député d'Orford, petite question courte avec une réponse courte, pour le temps qui reste.

M. Reid: Oui. Bien, écoutez, je sens qu'on va arriver beaucoup sur des analyses plutôt étape par étape, donc un peu plus micros par rapport à ma question.

Ma question, je vais peut-être la poser d'une autre façon, en prenant un exemple. Est-ce que, par exemple, vous voyez, dans ce projet-là, un élément fondamental de la participation des communautés autochtones à la vie québécoise, puis la participation totale, y compris économique? Parce que ce sont... pour une grosse part, il y a une main-d'oeuvre qui se développe là beaucoup plus vite qu'ailleurs parce qu'il y a un taux de natalité plus important, il y a des gens qui sont intelligents, capables, et tout ça. Mais est-ce que vous le voyez, ça, comme un rôle important dans le développement, pas nécessairement juste un souhait mais comme un rôle important... et que vous avez quelque chose qui pourrait nous en... maintenant ou après, là, des papiers ou des analyses que vous avez qui pourraient effectivement nous faire habiter cette partie-là de votre projet, là?

La Présidente (Mme Doyer): M. Lambert.

M. Lambert (Michel): Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Excusez-moi. C'est parce que je vois les expressions des gens, hein? J'ai vu que...

M. Lambert (Michel): Justement, la participation des autochtones dans le Grand Nord... C'est que, par le passé, on a fait les erreurs peut-être d'essayer de les amener chez nous et de désertier le Grand Nord, alors que, si on va chez eux, on leur apporte du travail et on va occuper le territoire.

C'est sûr que présentement, je prends l'exemple de Schefferville, on se prépare à aller faire de la formation pour des gens qui vont conduire des trains là. Ce sont des

autochtones. Et puis, si on continue à développer plus au nord en ouvrant une voie d'accès, ça va intéresser les intérêts étrangers ou peut-être même les intérêts locaux à vouloir développer des mines. Quand on pense qu'on vend le cerf... le fer à 0,03 \$ la tonne quand on le transporte par bateau, si on avait une aciérie dans le Nord en quelque part, on pourrait le vendre à 0,03 \$ la livre; une grosse différence, là, au niveau revenus. Alors, un simple tronçon qui pourra défricher une voie au niveau économique pour développer des ressources naturelles et pour faire le développement aussi de la population, leur fournir du travail, de l'éducation, leur fournir de la santé, les soins de santé, etc., comme disait M. Bouchard tantôt, même jusqu'à apporter de l'eau, alors ça, c'est un lien terrestre permanent 12 mois par année. L'avion est toujours dépendant de la température.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Lambert. Alors, je vais passer au député de Roberval.

M. Trottier: Oui. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): ...il faut que je demande l'assentiment des collègues pour faire en sorte que les collègues d'Ungava et de Roberval puissent intervenir.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, allez-y. Je savais que vous diriez oui. M. le député de Roberval.

M. Trottier: Merci de votre ouverture. Bon, tout d'abord, je dois vous dire que je suis très heureux de vous voir ici, parce que c'est sûr que, comme beaucoup de gens, la première fois que j'ai entendu parler de ça, je me suis dit: C'est assez gros, merci, tu sais, c'est assez impressionnant. Vous avez même qualifié votre projet de grandiose, bon, et je pense que c'est grandiose. Bon, je comprends également que ce que vous vous dites, c'est que, là, c'est un projet sur de nombreuses années, qui éventuellement pourrait devenir un grand chantier québécois.

Mais, quand je regarde ça, je me dis: Qu'est-ce que vous dites aux gens qui vous disent: C'est utopique, on ne peut rien faire avec ça, il n'y a pas assez de population? Parce que, ça, j'ai entendu ce genre de commentaire là. Qu'est-ce que vous répondez aux gens quand les gens vous disent: Ah, c'est rêver en couleurs, il n'y a pas de population pour ça? C'est quoi, vos arguments face à de tels commentaires?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Lalonde-Dery.

Mme Lalonde-Dery (Michelle): Bien, je crois beaucoup, hein, à ce projet-là. J'ai vécu en Arabie. Ils construisent des chemins de fer en plein désert. Ils n'ont pas beaucoup de gens, mais ça fonctionne. Puis ils relient la capitale, Riyad, avec le golfe Persique. Puis, quand ils ont construit leurs chemins de fer, ça a diminué de beaucoup le transport aérien. Donc, ils sauvent sur le pétrole, puis il y a moins de gaz à effet de serre. Puis ils desservent bien leur population, puis c'est des trains confortables. Puis pour le déplacement des personnes c'est appréciable que les gens puissent se déplacer, alors.

Puis pour nos jeunes c'est un chantier. Je vais chercher les jeunes avec ça. Les jeunes embarquent, là.

Vous dire comment les garçons, là... surtout les garçons, les filles aussi... Mais, pour eux, une locomotive, là, c'est la puissance, c'est la liberté. Puis la plupart ont lu les livres de Harry Potter. Ça fait qu'il se passe beaucoup de choses, hein, dans ces romans-là, qui rendent le train un lieu de rencontre, un lieu de méditation puis de transport... puis qui vont d'une place à l'autre. Alors, les jeunes ne sont pas tellement habitués au chemin de fer. Ils ne connaissent pas le chemin de fer, nos jeunes. Alors, c'est ça. Puis je peux vous donner, là, une réflexion que j'ai eue du président de Via Rail. Il m'a dit: Madame, vous êtes une visionnaire, vous êtes 20 ans avant de votre temps. Puis ça, ça fait cinq ans de ça. Alors, juste ça, là, ça me stimule à continuer. Puis la réaction des jeunes, quand je suis allée dans une classe, là... ça m'a tellement touchée de voir les jeunes qui ont organisé leurs voyages qu'il n'y a rien qui va m'arrêter, c'est eux qui me motivent.

Alors, c'est ce que je répons aux gens. Puis ce n'est peut-être pas terre à terre, ce que je dis, mais c'est important. Parce que c'est la vie, hein? Il faut s'aimer entre nous autres. On ne se connaît pas, puis le train, c'est une façon d'apprendre à se connaître. Moi, j'ai pris le train, là, de Sept-Îles... Schefferville, j'ai été 13 heures avec des gens, les Innus, des Naskapis. Je ne les connaissais pas, mais j'ai appris à les connaître puis aujourd'hui je les aime beaucoup. Puis, regardez M. Grégoire qui s'est déplacé de Sept-Îles aujourd'hui, ce matin, pour venir nous témoigner...

Puis, quand vous parliez tantôt d'emplois... Chef Grégoire, si vous me donnez la permission, racontez-moi ce que vous m'avez raconté tantôt...

● (16 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): M. le chef Grégoire.

M. Grégoire (Georges-Ernest): Oui. Bonjour. Je suis très content d'être ici, de vous rencontrer. Merci pour l'invitation ici, madame. Quand on parle de projets, c'est sûr qu'on commence à en parler, c'est sûr qu'il faut contacter beaucoup, beaucoup des Indiens qui sont là à partir de Québec jusqu'au Nord. Moi, j'y crois, parce que, s'ils nous impliquent à être... travailler avec tout le monde, je pense qu'on pourra faire beaucoup, beaucoup.

Alors, moi, je me dis, sur le train qu'on a à Sept-Îles jusqu'à Schefferville, bien c'est sûr, à partir de Wabush jusqu'à Schefferville, c'est nous, les propriétaires, maintenant. Bien, on... le chemin de fer jusqu'à Sept-Îles aussi. Mais on a des gens déjà... Je pense que je n'ai pas compté comme il faut, mais, juste à y penser comme ça, là, il doit y en avoir au moins 50 ou 60, Innus, qui travaillent dans les chemins de fer puis qui conduisent des locomotives. Ça, là, on n'a jamais vu ça avant puis on est très fier de ça quand on conduit une locomotive. Moi, quand j'ai monté à Schefferville il n'y a pas longtemps, à peu près un mois et demi, ils m'ont visité en avant du train. Quand l'Innu conduisait le train, là j'étais impressionné. Ça, c'est pour le train, O.K.? Ça, on est très fiers de ça, puis, je pense, on est capables de travailler avec tout le monde.

Puis aujourd'hui, là, j'aurais aimé d'être capable de parler en innu, j'aurais été mieux expliqué, parce que le français... j'ai de la misère un peu à parler français. Ça fait que j'essaie le plus possible de m'exprimer ce que je ressens aujourd'hui.

Je suis très, très touché quand on parle de ça, le chemin de fer, parce que des routes, nous, ça nous dérange

beaucoup dans notre territoire où est-ce qu'on était toujours. Nos parents, nos ancêtres étaient là, parce qu'on va pareil, on va toujours y aller. Mais, quand une route, là, qui va là, comme 389, et puis ça passe par là... Et puis le chemin qui va jusqu'à Fermont, quand on veut aller là, c'est toujours privé. Un petit chemin qui va aller débarquer sur la 389, c'est privé. Ça fait que, nous, on ne peut pas aller là. C'est pour ça que, moi, je me dis: Si on le fait toujours privé, on ne peut pas comprendre comment on peut travailler ensemble. Mais, si jamais on embarque là-dedans, moi, je me dis: Le train, là... s'il faut voyager avec le train, il n'y aura pas de route. Il va y en avoir, des routes secondaires, je veux dire. Mais le train, là, c'est le meilleur de ne pas être dérangé. Nous, on dit: Ça nous dérange, mais on est capables de vivre avec ça. Mais, quand ils nous disent qu'on dérange les gens qui sont là, pourvoyeurs ou les gens qui construisent des chalets, quand on veut aller là sur nos territoires... Quand ils nous disent: Bien, vous dérangez ce monde-là, je pense, ce n'est pas normal de nous répondre comme ça.

Alors, aujourd'hui, moi, je me dis, on est... responsabilisez-nous puis on va être capables d'être responsables. On est responsables puis on va être capables d'être responsables. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, chef Grégoire. Alors, M. le député de Roberval.

M. Trottier: Oui. Merci, Mme la Présidente. Ce que je comprends de ce vous nous dites, c'est que, dans le fond, au moment où on s'apprête à développer le Grand Nord... c'est qu'on a des choix à faire, et le choix que vous voudriez qu'on fasse pour développer le Grand Nord, c'est d'utiliser le train plutôt que tout autre moyen de transport. Est-ce que je comprends bien votre message si je résume ça comme ça?

La Présidente (Mme Doyer): M. Grégoire. Mme la... Là, trois mains se sont levées. On va commencer par M. Lambert, parce qu'on va finir ce bloc-là. Trois interventions courtes. M. Lambert.

M. Lambert (Michel): O.K. D'accord, je vais essayer d'être bref. Pour répondre à votre question, oui, c'est pour développer justement par voie ferroviaire.

Si on recule d'une centaine d'années, il y a déjà eu un premier ministre qui a décidé un jour de dire: Je vais relier l'Atlantique au Pacifique, puis il a traversé le Canada d'un travers à l'autre. Aujourd'hui, il faut relier le Grand Nord avec le Sud, c'est dans l'autre axe. Si la tendance se maintient... Parce que c'est marqué dans le journal *Les Affaires* de cette semaine: *L'industrie ferroviaire à nouveau sur les rails*. Vous connaissez sûrement un dénommé Warren Buffett, qui vient de mettre 4,4 milliards dans les chemins de fer américains. C'est un gars qui sait de quoi il parle. Quand on dit que la Chine investira 300 milliards pour faire 16 900 km de voies ferrées, ce n'est pas utopique trop, trop, c'est vrai. Quand on dit qu'aux États-Unis Barack Obama, il met 50 millions pour moderniser et revaloriser son chemin de fer sur 6 436 km de voies ferrées, c'est du concret.

Alors, je pense qu'on est sur la bonne voie, M. le député.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Mme Lalonde-Dery.

Mme Lalonde-Dery (Michelle): Bien, en fait, vous pouvez passer à quelqu'un d'autre.

La Présidente (Mme Doyer): Chef Grégoire... ou Roméo... pardon, M. Bouchard. Parce qu'il vient de ma région, hein, alors je suis habituée de l'appeler Roméo.

M. Bouchard (Roméo): Bien, je pense que les transports ont toujours été la clé du développement, c'est partout dans l'histoire.

Et le Québec actuellement a un territoire immense qui est inaccessible, c'est aussi simple que ça. Si on veut débloquer la situation, c'est clair que c'est moins coûteux... de plus en plus ça va être moins coûteux de faire des chemins de fer que des routes. Pour les communautés éloignées, c'est clair qu'ils préfèrent le chemin de fer. On m'a dit la même chose pour... que les Inuits avaient exprimé le même point de vue à la Société Makivik, au comité du plan Nord, parce que quel est l'intérêt pour des Inuits dans un village du Nord d'avoir des autos si... pour s'en servir une fois ou deux dans leur vie pour descendre à Montréal, quoi, alors que le chemin de fer leur ouvre toutes les possibilités et de transport? Bien, on pensait récemment... M. Joé Juneau, qui fait du hockey avec les Inuits, s'en venir jouer à Montréal avec sa gang, là, c'est un méchant problème pour lui, là. Et c'est comme ça pour tout.

Tout à l'heure, on disait: Est-ce que ça ne serait pas le début d'une intégration, d'une cohabitation réelles avec les communautés des premières nations et les communautés des régions plus éloignées? Oui, c'est évident, il n'y a pas d'autre moyen qui va être plus efficace pour faire ça.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Bouchard. Est-ce que j'ai d'autres interventions? Sinon, je vais passer au bloc de mes collègues du parti ministériel. Ça va? Alors, M. le député de Jean-Lesage.

M. Drolet: Merci, Mme la Présidente. Mme Dery, bienvenue, bienvenue à tous. Merci beaucoup de votre présence et surtout merci beaucoup aussi de nous apporter cette belle vision, un très beau rêve, comme je pourrais dire, et il y a par contre plusieurs points d'interrogation.

En prenant connaissance de votre projet, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup de points positifs, vous venez d'en parler beaucoup, créer un lien avec tout le Québec, naturellement, sur rails, qui serait merveilleux pour différentes raisons. Par contre, le Québec a actuellement plusieurs, naturellement, services ferroviaires. Entre autres, on a déjà sur les rails le plan touristique de Charlevoix, qui a été entendu pour qu'ils puissent avoir le projet avec M. Gauthier, où il y a déjà une participation provinciale, fédérale et du privé. On a déjà, naturellement, cet engagement-là qui est là. Il y a plusieurs autres... aussi les alternatives qu'on a parlé, qui sont sur les tables à dessin, avec différentes autres destinations, que ce soit même avec les États-Unis. Vous parlez de l'exemple de la Russie, que vous avez été vous-même... Naturellement, de là vient votre vision, vous. Monsieur vient de parler, naturellement, du réseau ferroviaire aux États-Unis. Aussi, il y aura peut-être une grosse injection en Chine, et tout. Et tout

ça, c'est merveilleux, sauf qu'il y a une population qui est là, qui est quand même importante pour, naturellement, utiliser cette situation-là. Vous avez eu notre pétition, ce qui nous rejoint ici aujourd'hui, on a 3 800 personnes, qui a naturellement été en faveur de faire en sorte qu'on soit assis ici à vous écouter.

Par contre, vous avez certainement eu, au fil du temps, depuis votre idée, vous avez certainement eu aussi d'autres points de vue. J'aimerais aussi que vous en parliez, de ces points-là, par rapport à l'honnêteté de ce que vous avez pu voir en cours de route, les gens qui vous ont dit: Mme Dery, ça, c'est un beau rêve, mais comment on le rentabilise?

Moi, je viens du milieu des affaires et je me dis: À quelque part, il faut vendre des tickets, hein? Il y a le bon vieux... Puis là il y a aussi le vrac et tout ce qui peut aller avec ça. Et, quand on regarde Via Rail qui... tantôt, monsieur nous disait que... ne rentabilise pas ses opérations, ça peut quand même s'avérer à quelque part une place d'interrogation pour nous, en tant que parlementaires, pour faire ce genre d'investissement. J'aimerais... Comment on peut rendre ça rentable? Comment avez-vous pu voir, au fil du temps, malgré cette belle émotion que vous avez tous... Puis c'est merveilleux, mais il faut quelque part aussi qu'il y ait du concret, il faut quelque part qu'il y ait une rentabilité, avec 7,8 millions de population ou 8 millions puis avec... naturellement s'interroger sur la démographie que l'on a. J'aimerais que vous nous répondiez là-dessus.

● (16 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Mme Lalande-Dery. 7,6 millions, au Québec, qu'on est?

Une voix: ...

Mme Lalande-Dery (Michelle): Votre exemple ne fonctionne pas parce que CN a été scindé. Au tout début, le CN transportait passagers et marchandises. La marchandise payait pour le passager. Puis dans les années quatre-vingt-cinq...

Une voix: ...

Mme Lalande-Dery (Michelle): ...quatre-vingt ils ont scindé la compagnie. Alors, CN a été vendu aux Américains qui dégagent des milliards de profits par année par le transport de marchandises, puis, nous, les Canadiens, on subventionne Via Rail parce qu'ils vont à perte, ils fonctionnent à perte. Donc, au départ, ça ne tient pas.

M. Drolet: ...

Mme Lalande-Dery (Michelle): Ensuite, pour les profits, bien, en fait, tout le monde... c'est une structure spéciale, la corporation. Tout ce qui longe la voie ferrée, ça va appartenir aux gens du milieu. Alors, on ne débourse pas, ce sont les gens qui vont se prendre en main, qui vont construire leurs gares, l'hébergement — qu'est-ce qu'il a donc? — l'entreposage. Alors, ils vont former des coopératives. C'est eux qui s'occupent de ça, puis les coopératives, ça fonctionne. En Angleterre, ils appellent ça des «community railroads», puis ça fonctionne très bien. Les gens se sont pris en main, les gens du milieu. Alors ça, c'est une façon.

Ensuite, vous avez les sociétés d'exploitation qui, eux, vont dépendre, d'une certaine façon, pour les activités

du... trafic de train. Puis ensuite vous avez la fondation. Mais le transport de marchandises, c'est payant. Allez dans le Grand Nord, c'est rempli de compagnies. Les compagnies privées construisent des tronçons en un an, puis ils sont rentables parce que c'est le minerai qui passe puis qui va au port de Sept-Îles. Alors, c'est la marchandise qui paie pour le passager.

Une voix: Ça va?

Mme Lalande-Dery (Michelle): Puis dans... On me dit, là, les experts de la ligne de Sept-Îles à Schefferville jusqu'à Kuujuaq... un type, là, un expert m'a dit: Dans deux ans, la ligne va être payée puis elle va générer ses profits. La Gaspésie, c'est la même chose. Si on boucle la péninsule, il y a des mines dans l'arrière-pays, alors ça se... les frais de construction se paieraient en peu de temps. Mais il faut commencer, il faut un départ, puis c'est par Sept-Îles, Schefferville puis le Kuujuaq, qui va devenir un port important parce que c'est tout près du chenal maritime qui se forme dans le Grand Nord. C'est important. Il faut prendre notre place sur l'échiquier international parce que, si on ne développe pas, c'est d'autres qui vont venir le développer.

Puis M. Arteau est absent, mais, quand je l'ai rencontré, lui, il voit le Groenland en haut. Ils sont à une heure de vol du Groenland. Alors, on unirait le Groenland, Kuujuaq qui descendrait jusqu'au Saint-Laurent. C'est des marchés qui s'ouvrent, là. C'est important de prendre notre place. C'est sûr qu'il faut investir, mais, si ça rapporte au bout de trois ans, quatre ans... Tout le monde va travailler aussi. Combien d'inventions vont sortir de toutes ces... de ce projet-là? C'est un projet, là, d'innovation, d'invention. Les jeunes vont s'impliquer, ce sont eux qui devraient faire le circuit touristique, là. Quand on a des cratères, on a des fjords, on a... les monts Torngat, là on essaie d'aller... Il y a des gens qui font... veulent faire de l'alpinisme, ils ne sont pas capables de se rendre. Ça coûte 4 000 \$.

Alors, tous ces jeunes-là... on pense aux Innuits, on pense aux Innus, ça créé du travail puis ça leur donne le goût de vivre, de voir des belles choses au lieu d'être restreints dans une ville puis de voir qu'est-ce qu'on voit, là. Il y a des belles choses, mais je veux dire...

Une voix: ...

Mme Lalande-Dery (Michelle): Excusez.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. C'est parce que j'ai des questions des collègues, alors j'aimerais que ça soit interactif. Je vais donner la parole à Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Ma question est pour le chef Grégoire. Tantôt, vous disiez que vous étiez propriétaire d'une voie ferrée, d'un tronçon. Aussi, madame, vous disiez qu'il y a déjà des compagnies privées qui ont des tronçons. Chef Grégoire, c'est quoi, là... c'est comment, la cohabitation entre votre compagnie et les tronçons de rail qui appartient à des compagnies privées qui exploitent des mines, et ces choses-là? Je voulais un peu savoir. Vous pouvez répondre dans votre langue et nous traduire brièvement après ce que vous avez dit. Je pense que ça peut être important pour votre peuple de vous entendre s'adresser à eux dans votre langue.

La Présidente (Mme Doyer): D'ailleurs, chef Grégoire, vous pourriez leur faire des salutations dans la langue innue puis ensuite répondre à Mme la députée de Pontiac. Ça va nous faire plaisir d'entendre votre magnifique langue.

M. Grégoire (Georges-Ernest): (S'exprime dans sa langue). Là, je vais essayer de traduire.

Ce que, moi, j'ai dit: que ce qu'on travaille maintenant à Schefferville, le chemin de fer qui nous appartient... Et c'est sûr, au tout début, ça ne marchait pas, tu sais. Bien, le D.G. qui était là, là, c'était l'anglais puis le français, puis les gens, ils disaient... Bien, c'était normal parce qu'ils commençaient à embarquer dans cette direction-là, les Innus. Quand ils faisaient de l'ouvrage, c'est sûr, peut-être ils ne faisaient pas bien au tout début, mais par contre, à force à travailler là-dessus, aujourd'hui ils sont corrects, ils sont capables d'écouter quelqu'un puis de travailler avec la personne qui dirige. C'est un nommé Éric Tremblay maintenant qui est là, puis je pense qu'on le connaît très bien, Éric Tremblay. Il a déjà travaillé ici, à Mamuitun, et puis ça va très bien. Puis, je pense, les Innus sont contents puis ils sont capables de travailler. Ça, là, c'est important parce que le travail, tu sais... on n'était pas habitués pour travailler. Bien, c'est sûr, quand on faisait de la chasse... O.K., moi, je suis une personne sur le terrain, alors qu'il y a des jeunes qui vont aux études puis, quand ils ont fini leurs études, c'est plus la même... que moi. C'est l'idée. Il a été éduqué comme vous autres. Puis, moi, sur le terrain, ce n'était pas la même chose. Moi, c'est: Je protège toujours le territoire où est-ce que mes parents étaient là.

Alors, c'est pour ça que c'est très important pour nous autres que les gens comprennent. On y tient vraiment, à travailler avec tout le monde, mais laissez-nous le temps de comprendre. Puis, je pense, c'est possible de travailler ensemble.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, chef Grégoire. Alors, je vais donner la parole au député d'Ungava. M. le député d'Ungava.

M. Ferland: ...

La Présidente (Mme Doyer): Eh oui!

M. Ferland: Merci, Mme la Présidente. Écoutez... Non, j'écoutais le chef Grégoire expliquer la notion de culture par rapport au travail et aux cédules. Et, vous avez entièrement raison, c'est ce que je suis en train de dire à mes collègues, parce que, dans le Nord-du-Québec... Bon, avant tout, Mme la Présidente, moi, Luc Ferland, je suis député du comté d'Ungava, le plus petit territoire au Québec.

Mais donc, oui, c'est vrai, M. Grégoire, ce que vous expliquez en termes de culture. Juste les Cris, sur le territoire de la Baie-James, avec le développement minier, développement hydroélectrique, mais, plus près de nous, le développement minier, beaucoup... de plus en plus d'autochtones, de Cris travaillent dans l'industrie minière. Mais juste de s'adapter à un horaire de travail puis de se lever le matin, que c'est... ça ne faisait pas partie de... Et ça, il faudra faire un volet. J'ai tout le temps dit que le développement nordique va nécessiter un volet pédagogique pour l'ensemble des Québécois et des Québécoises. C'était mon...

Et, juste avant de commencer, je voulais juste... la magie du BlackBerry, mon ami Jean-François Arteau, je communique avec depuis tantôt, il est ici présent avec vous autres et il me prie de l'excuser, là. Non, il a une autre rencontre avec M. Pita Aatami et dans le cadre de la table des premières nations au niveau de la démarche du plan Nord, dont on attend le projet toujours. Mais il va arriver. On sait qu'il s'en vient au mois de novembre. Alors...

● (16 h 40) ●

Une voix: ...

M. Ferland: Oui, en... Mais, non, écoutez, je vous écoute depuis tantôt. Moi, ça fait 30 ans que j'habite... Moi, je n'aime pas le terme «occuper» un territoire, parce que, que ce soient les Innus, les Naskapis, les Inuits, les Cris, pour parler du territoire nordique, ils habitent un territoire, ils n'occupent pas un territoire. Si on n'avait pas ces gens-là... Et je ne fais pas non plus abstraction aux Québécois, aux Blancs, aux Nord-Côtiers ou aux Québécois qui habitent le territoire de la Baie-James. Comme on appelle, je suis un Jamésien, pour le territoire de la Jamésie.

Donc, ces gens-là habitent ce territoire-là, et je pense que la nation québécoise doit en être fière pour plusieurs raisons, sur le plan culturel, sur le plan économique. D'habiter ce territoire-là, de l'entretenir, d'assurer une présence humaine sur ce territoire-là non seulement au nom de la nation québécoise, mais au nom de ces nations-là, donc ça, c'est... première affaire, c'est important. J'ai entendu parler depuis un bon moment du projet, là, de la Schefferville-Kuujuuaq, là. Je parle avec des gens qui contactent avec mon bureau ou... et surtout avec mes amis du Nunavik, que j'ai le privilège de représenter ici, à l'Assemblée nationale, autant les Cris que... puis Jean-François Arteau puis, bon... de cet immense projet-là. C'est la première fois qu'on a la chance... Parce que, comme vous avez dit tantôt, il faut commencer quelque part, hein? Le fait que vous soyez ici aujourd'hui, que l'Assemblée nationale, la commission ait... et le gouvernement ait accepté... C'est la première fois, là, on l'a dit au début, qu'on accepte de rencontrer un groupe qui ont déposé une pétition.

C'est une bonne place pour démarrer, je pense, un projet, pour être écoutés, être... ou sensibiliser au moins les élus, les parlementaires puis tout l'appareil législatif.

Bon, il est évident que, moi, je vais faire abstraction à la grandeur du projet. Nous autres, on a un maudit beau projet qui s'appelle celui de se donner un pays puis de l'avoir un jour, là, notre pays. Tous les projets méritent qu'on s'y attarde, peu importe, parce que tous les grands projets commencent par un exercice, à mon avis, de créativité. Il faut rêver, il faut commencer à le dessiner, lui donner forme. Et ça prend des gens comme vous, là, en premier, pour développer le Nord, là. Et on est en train, au moment où on se parle, de plancher, puis ça ne date pas d'aujourd'hui, là, sur un ou des immenses projets pour développer les richesses naturelles sur 72 % du territoire géographique du Québec qu'on appelle le territoire nordique ou qui est habité par les nations que j'ai mentionnées tout à l'heure, O.K.?

Moi, j'ai toujours dit que la planète... ou les jeunes... on ne peut pas se permettre... M. Grégoire parlait tantôt, il dit: Je serais beaucoup plus à l'aise si je m'exprimais dans ma langue maternelle, l'innu. Les Inuits, c'est la même chose; les Naskapis, les Cris aussi. Moi, pour représenter ces gens-là, au lieu d'apprendre l'anglais, je préférerais

apprendre l'innu, l'inuktitut, le naskapi et le cri. Bon, on me dit qu'il serait plus facile d'apprendre le russe en premier, mais il faut commencer par quelque part. Donc, pour le projet dont il est question pour développer cet immense territoire... Et on parle aussi des régions enclavées ailleurs au Québec, parce qu'il a des régions. Et, si on veut développer en partenariat avec les populations qui habitent ces immenses territoires là, il faut commencer par les désenclaver. Moi, je sais, pour essayer de couvrir l'immense comté que je représente, là, je ne suis pas capable de le faire en raquettes l'hiver, ça ne marche pas, là. Mais, il y a une chose, c'est que, juste prendre l'avion de Québec pour aller à Kuujuaq via Schefferville, le billet d'avion est 2 500 \$, O.K.? C'est incroyable.

Alors, ça veut dire une chose, c'est que tout projet mérite d'être entendu, écouté, regardé. Puis on aura l'occasion d'y revenir.

L'autre aspect qui est important là-dedans puis que vous avez soulevé, c'est toute la question de l'exploitation. Vous parlez... Vous avez donné l'exemple du développement de la Baie James. Vous avez donné l'exemple de la route Matagami-Radisson. Vous avez raison. Moi, ça fait 30 ans que j'habite ce territoire-là. J'ai décidé... Je suis arrivé, comme plein de gens à l'époque où... mais je me suis habitué, puis j'ai décidé de demeurer là. Oui, on a construit ça en 420 jours. Il y a la Transtaïga qui part du kilomètre 524 jusqu'au kilomètre 660, à Nemiscau tout en haut; 660 km de route. La route du Nord, qu'on a construite par après, qui vient vers le... plus du côté du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Donc, j'ai fait juste un petit calcul tantôt. Si on fait l'addition des deux, là on a construit des routes.

Oui, le développement hydroélectrique a permis le développement et la construction de ces routes-là. Là, on parle de développer un nouvel espace économique, de développer cet immense territoire là, O.K., et, moi, je le dis tout le temps, je le souhaite. Et, moi, je m'en fais toujours un devoir dans le respect des populations qui habitent ces territoires-là.

M. Grégoire l'a soulevé tout à l'heure, le tronçon du chemin de fer de Sept-Îles à Schefferville, qui aujourd'hui appartient à une compagnie qui est possédée par les Innus et les Naskapis, sans me tromper... Je pense, c'est ça, M. Grégoire? O.K. Et ça a créé des jobs. Les gens sont fiers d'avoir une job, de travailler, de se lever le matin, d'avoir eu la formation pour opérer, conduire un engin, pour le chemin de fer, mais aussi d'autres travaux, parce qu'un chemin de fer, ce n'est pas juste un conducteur, ça prend des gens formés en électronique, ça prend des gens, des mécaniciens, ça prend des gestionnaires, ça prend des... Donc, il y a beaucoup de...

Donc, quand on parle de développer le Nord, c'est de ça qu'on parle. Votre projet que vous amenez aujourd'hui, au-delà des questions qui vous sont posées, mon collègue de Roberval en a posé tantôt, puis vous avez bien répondu, c'est... Là-dedans, il y en a eu de l'autre côté aussi quand on regarde les coûts. Mais, si on s'était arrêté au coût, la première Baie James, on ne l'aurait pas faite, hein? Moi, j'ai rencontré, voilà pas longtemps... il y a peut-être quelques personnes qui connaissent ce monsieur-là, d'entre vous, M. Jean-Marie Arseneault, qui est un des plus grands pilotes de brousse au monde, qui, la Baie-James... Vous parlez de... vous parlez du Groenland, l'Arctique canadien, la Sibérie, la Russie, il l'a fait sept fois plutôt qu'une. Et

je suis allé... j'ai eu la chance de le rencontrer encore cet été, à la fin de juin, à Radisson. On est allés à la pêche. Et, en 15 minutes, M. Arseneault a expliqué à ceux qui m'accompagnaient comment les Québécois, comment le Québec, on est riches de nos ressources. Il y a un seul autre endroit au monde où M. Arseneault a mis les pieds puis qu'il peut comparer au Nord québécois mais au Québec dans son entièreté, c'est le territoire de la Sibérie, le nord de la Sibérie. Il n'y en a pas d'autre.

Bon. Donc, là-dessus je pense que tout, dans la vie, tout est faisable, ça prend des volontés, il faut regarder la faisabilité, ces choses-là. Mais, si on veut développer le Nord, moi, j'ai toujours dit: Ce n'est plus vrai qu'en 2010 on va continuer à développer ce territoire-là à l'insu et au détriment des populations qui l'habitent, à commencer par les premières nations. Il va falloir que ces richesses qu'on va exploiter... les entreprises minières qui viennent opérer et exploiter les... Oui, ça crée des jobs, ça crée des emplois, mais, encore là, c'est toujours «fly-in fly-out». On a toujours... Je pense que le projet ne vient pas non plus éliminer tout le transport aérien, tu sais, le développement routier. La question, je pense, n'est pas là. C'est de développer un autre moyen de transport, O.K., qui va permettre de désenclaver les communautés, surtout les communautés inuites et de la Basse-Côte-Nord, qui ne le sont pas présentement, et permettre à ces gens-là de faire partie prenante de l'ensemble de la société québécoise.

Et, pour la première fois, quand je parle avec des gens, des leaders inuits comme M. Pita Aatami, ou Maggie Emudluk, ou Jean-François Arteau, c'est la première fois que je vois les Inuits d'accord avec un projet de développement, un projet de transport, développement routier pour désenclaver leur communauté; la première fois, et ils le sont, d'accord. Et il y a tout l'aspect aussi qu'il faut regarder, qu'il va falloir, à mon avis, considérer, c'est toute la question... et vous l'avez fait allusion tantôt, puis j'aimerais peut-être vous entendre un peu plus parce que vous avez fait allusion au Groenland, mais toute la question de l'ouverture de la voie navigable dans le Grand Nord, dans l'Arctique canadien, mais ils passent par... ils vont passer par le Nord-du-Québec là dessus.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député d'Ungava, ce n'est pas cette fois-ci que vous allez les entendre, c'est la fois d'après, parce que vous êtes rendu à 11 minutes.

M. Ferland: Je n'ai pas pris 10 minutes?

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez pris 11 minutes.

M. Ferland: Alors, écoutez...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on considère que c'est un...

M. Ferland: Bien, je vous laisse l'autre 10 minutes.

La Présidente (Mme Doyer): Vous savez, c'est un député...

Des voix: ...

● (16 h 50) ●

La Présidente (Mme Doyer): ...c'est un parlementaire qui s'est laissé emporter à faire un discours, et je pense qu'il vous a donné plus son opinion par rapport à votre projet. C'est intéressant. Alors, c'est un passionné, comme les gens qu'on a devant nous. Alors, je vais passer...

M. Ferland: ...30 minutes pour parler de ça.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, c'est libre à eux peut-être, au prochain bloc, de réagir, mais c'est au député de...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Maskinongé.

M. Diamond: Merci, Mme la Présidente, collègues de la première opposition. Mme Lalonde-Dery, salutations à ceux qui vous accompagnent et à ceux qui sont en arrière, qui vous accompagnent aussi. À vous entendre parler, là, c'est... C'est très agréable de vous entendre parler. Je pense que c'est rafraîchissant parce que vous êtes une femme passionnée. Parce qu'avec un projet comme celui-là ça n'arrive pas souvent que ça nous est présenté. Il y a beaucoup d'autres projets qui nous est présenté, mais, de l'ampleur de ce projet-là, là, je pense, c'est quelque chose de très bien. Puis je ne veux pas être négatif à votre projet, là, mais je veux vous poser une question, parce qu'on sait que le réseau ferroviaire québécois appartient à l'entreprise privée.

Est-ce qu'il y a eu des démarches avec l'entreprise privée? Je sais que vous avez l'autorisation du chef Grégoire, puis c'est parfait. Mais est-ce qu'il y a des démarches qui ont été faites? Comment ou est-ce qu'il y a des démarches qui ont commencé à être faites pour voir si ces gens-là seraient intéressés, en tout cas, là? Parce que vous allez avoir à toucher à des tronçons qui appartiennent au privé. Donc, y a-tu des démarches? Sûrement que... peut-être pas encore, parce que votre projet commence, mais est-ce qu'il y a des démarches de faites en ce sens-là pour avoir l'autorisation de ces gens-là?

Mme Lalonde-Dery (Michelle): ...de la part des...

M. Diamond: Des entreprises privées, oui, du réseau ferroviaire.

Une voix: Des tronçons qui existent déjà.

Mme Lalonde-Dery (Michelle): Oui, bien...

Une voix: Les relations avec les compagnies.

Mme Lalonde-Dery (Michelle): C'est parce que je n'entendais pas bien. La Société du chemin de fer de la Gaspésie... J'ai communiqué avec M. Roussy, qui est le maire de Gaspé, puis le président de la société. Ils ne demandent pas mieux. Mais ils ne sont pas venus, peut-être pour des raisons inconnues, là. Ensuite, il n'y a pas beaucoup de tronçons, hein, vous savez, qui... Je vais vous laisser répondre. Est-ce que M. Lambert peut répondre, parce qu'il est vraiment sur le terrain, hein, il est vraiment l'expert?

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau, Mme Lalonde-Dery. M. Lambert.

M. Lambert (Michel): Vous parlez du CN tantôt. J'en ai fait 35 ans. Si on fait un développement, disons, en direction du Nord, O.K... Je fais juste un parallèle avec les trains de banlieue à Montréal. On disait il y a 15 ans: Ah, les trains de banlieue, il n'y a personne dedans. On leur a répondu: Mettez un train, vous allez avoir du monde, parce qu'avec ce qui s'en vient sur les routes c'est sûr que vous allez remplir les trains. On parle déjà de trains de banlieue à Québec. Ça fait longtemps que, nous autres, on en parle, là, mais là on commence à se faire entendre.

Donc, si on rouvre une route ferroviaire dans le Nord, qu'on prolonge des tronçons existants, je suis persuadé, moi, que les millionnaires du CN vont dire: Monsieur, on va vous assister pour aller chercher le minerai qui est à l'autre bout, à 500 milles plus loin, O.K.? Les compagnies ferroviaires de type fédéral, si vous voulez, de juridiction fédérale sont sujettes aux réglementations de l'AAR américaine. Et puis ce qui arrive, c'est qu'on appelle ça un «common carrier». Excusez-moi, en français, je n'ai pas le mot. Exemple: de Sept-Îles à aller jusqu'à Labrador City, QNSL, qui est un chemin de fer privé, est obligé de prendre des wagons qui appartiennent au Chemin de fer Arnaud et de les acheminer au chemin de fer de Wabush, directement à la mine. C'est un contrat, oui, mais en plus de ça ils ont l'obligation de le faire. Les wagons qui arrivent par bateau de Matane, qui traversent à Sept-Îles sont pris en charge par le Chemin de fer Arnaud et à partir de là sont transférés au chemin de fer du QNSL. Et ça fait partie des lois de l'interchange. C'est des lois canadiennes.

Alors, à ce moment-là, je ne vois pas vraiment de problème avec les compagnies privées, O.K.? Que ce soit Québec-Gatineau, qui appartient à Genesee Rail Wyoming, que ce soit CN, qui appartient à des intérêts maintenant à 80 % américains, peu importe, ils sont très intéressés à voir du développement au-delà de leurs lignes de façon à être capables d'avoir du trafic et étirer leurs parts du marché, alors que, si on rouvre une route ferroviaire vers le Nord qui va peut-être inciter des exploitants à dire: Bien, aïe, on a un chemin de fer, d'accord, on va aller ouvrir une mine au bout de la... au bout de la rue... Et puis on vient de connecter, par étapes évidemment... Ça ne se développe pas du jour au lendemain, là, mais, par étapes, on vient de brancher le Nord-du-Québec avec tout le réseau nord-américain.

Vous allez pouvoir partir avec un wagon, si vous voulez, n'importe où, d'Iqaluit en descendant... pas Iqaluit, excusez, ils auraient besoin d'un bateau, mais, disons, Kuujuaq, pour aller virer jusqu'au Mexique. Présentement, il y a des wagons qui partent du sud des États-Unis et qui sont traversés sur le traversier-rail, qui aboutissent à Sept-Îles, à Pointe-Noire et puis qui montent jusqu'à Schefferville, parce qu'on exporte des automobiles des États-Unis, et, nous autres, au Canada, on les achète. Alors, le pick-up, là, qui coûte 62 000 \$, qui arrive à Schefferville, bien il a monté par le train puis il a traversé quelque part sur un bateau entre Matane et Sept-Îles.

Donc, les chemins de fer, il n'y a pas... Les autres compagnies, il n'y a aucun problème là, là, c'est juste simplement de prendre des ententes de partenariat, et puis même je suis pas mal sûr qu'ils seraient prêts à contribuer monétairement parlant. Ce serait très intéressant sous ce rapport-là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Maskinongé.

M. Diamond: Oui. Merci, Mme la Présidente. Mais un projet comme ça, puis la grosseur du projet, vous demandez 18 mois pour le préparer?

M. Lambert (Michel): On parle d'étude de pré-faisabilité.

M. Diamond: Oui, mais c'est ça, mais vous...

M. Lambert (Michel): C'est juste pré-faisabilité, là, on va...

M. Diamond: Mais vous avez assez de 18 mois pour préparer l'étude de pré-faisabilité pour...

M. Lambert (Michel): On est dans le privé, ça fonctionne.

M. Diamond: Je ne voulais pas embarquer sur votre terrain, là, mais, si vous me le dites en tout cas...

M. Lambert (Michel): Disons qu'on a les passionnés sur notre côté.

M. Diamond: On le reçoit, on le reçoit, mais... Non, mais, en tout cas, non, c'est bien. Si dans 18 mois vous rentrez dans vos objectifs puis... non, c'est correct, c'est bien.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. J'ai une demande d'intervention du député de Vanier. M. le député de Vanier.

M. Huot: Oui, merci. Merci, Mme la Présidente. Bien, à mon tour de vous souhaiter la bienvenue. Merci d'être là, de votre présentation. Je ne pourrai pas parler avec autant de passion du Nord-du-Québec que le député d'Ungava l'a fait, mais, moi, ça me rappelait des souvenirs.

J'ai vécu une expérience, moi, hors du commun, je vous dirais, à l'été 2009. M. le chef Grégoire va sans doute savoir de quoi je parle. Je suis allé au Mushuau-nipi avec un collègue, le député de René-Lévesque, qu'on a été invités là, un séminaire nordique, un séminaire autochtone qui avait lieu là-bas. Et dépaysement total. Malheureusement, moi, j'avais dû faire le trajet en avion donc Québec-Schefferville et en hydravion de Schefferville, mais plusieurs personnes avaient pris le train. Ceux que leur horaire leur permettait avaient pris le train de Sept-Îles jusqu'à Schefferville, et il fallait les entendre parler de cette expérience-là qu'ils ont eue. Juste à passer le territoire, c'est quand même plusieurs heures, je pense, là, Sept-Îles—Schefferville, c'est assez long, mais c'était quelque chose à voir. Et, moi, c'est un territoire que je ne connaissais pas du tout. Je suis député à Vanier, à Québec. Ici, on n'a pas nécessairement beaucoup d'occasions d'aller dans le Nord, sauf des fois dans des voyages de pêche ou de chasse.

Et, moi, j'avais eu cette opportunité-là d'être invité comme député parce que je travaille au niveau... avec le ministre de l'Environnement. D'aller là, et... Wow, tu sais, quelle expérience!

Et je comprends bien ce que vous voulez dire quand vous nous parlez de la richesse du territoire, de

l'occupation de notre territoire, mais je veux me faire un peu en même temps l'avocat du diable, vous entendre. Vous l'abordez un petit peu, là, avec tous les échanges qu'il y a eu, vous l'avez abordé, mais avec les projets qu'on a là on en entend moins parler depuis quelques mois, mais je sais qu'ici, à Québec, c'est un gros enjeu, on parle de TGV, le train à grande vitesse. Il y a des études qui sont en cours présentement, et on semble vouloir mettre beaucoup de pression sur le gouvernement provincial, et le fédéral est en train d'arriver avec ses études. Et on parle beaucoup de Québec-Windsor, de Montréal-New York, des secteurs comme ça et on semble vouloir donner priorité... Les études qui sont là, est-ce qu'il y aura... Est-ce que les décisions vont être là par la suite pour mettre quand même les centaines de millions, voire milliards dans les projets de TGV?

Donc, comment vous voyez ça, tous ces projets-là qui sont quand même assez coûteux, avec vous, ce que vous avez?

Je comprends que ça peut se compléter. Mais est-ce que vous pensez que les gouvernements, et tant fédéral que provincial... provinciaux dans ce cas-ci parce qu'il y a l'Ontario, ça pourrait... il pourrait y avoir d'autres provinces dans les maritimes qui seraient intéressées à se connecter vers Boston ou, je ne sais pas, des choses comme ça. Comment vous voyez ça? Est-ce qu'on doit voir ça en opposition, les projets de TGV et vos projets?

La Présidente (Mme Doyer): ...Mme Lalonde-Dery.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

● (17 heures) ●

Mme Lalonde-Dery (Michelle): Je n'ai pas regardé du tout ce qui est urbain, du tout. C'est régional. C'est vraiment pour développer le Québec dans ces régions, un lien territorial, un lien terrestre. Mais, monsieur... si vous permettez, M. Lambert pourrait répondre parce qu'il... Est-ce que vous acceptez? Donnez-vous la permission à M. Lambert?

La Présidente (Mme Doyer): Bien sûr, bien sûr. M. Lambert.

M. Lambert (Michel): Pour un projet comme le TGV, en comparaison avec ce que nous présentons ici, c'est deux univers complètement différents. On mise sur un développement économique, sur nos richesses naturelles pour rentabiliser, en premier lieu, le chemin de fer et aussi trouver et donner du travail aux populations du Grand Nord. Nous, on va rejoindre les populations du Grand Nord au lieu de les amener au sud, d'accord?

Pour ce qui est du transport intercity avec un TGV, moi, je ne suis pas si pressé que ça de monter à Montréal dans une heure et demie au lieu de le faire en trois heures. Moi, ça, me permet de travailler sur mon «laptop», là. C'est simplement une question de point de vue, d'accord? Oui, ça coûte cher, un TGV. Est-ce qu'on a les moyens de se le payer? Probablement, O.K.? Mais il va servir à quoi? Aux gens d'affaires. Il va servir à transporter des personnes. Moi, quand je parle d'un chemin de fer qui va transporter 30 000 tonnes, par voyage, de minerai de fer, c'est drôlement plus rentable, O.K.? Ça fait que là-dessus je pense qu'on

se comprend, là. C'est deux mondes totalement différents. Il n'y a aucun parallèle à faire entre les deux. C'est sûr que les sous viennent de quelque part. Là-dessus, je vous comprends, O.K.?

Alors, c'est un projet de société que nous avons et non un projet, si vous voulez, de transport urbain. C'est totalement différent. Par contre, le transport urbain intercity n'a peut-être pas besoin d'un TGV qui coûterait des milliards si on apportait juste de l'amélioration permanente aux chemins de fer existants et qui appartiennent encore une fois à des compagnies étrangères. Donc, on n'est pas propriétaire des voies ferrées, on ne peut pas faire ce qu'on veut avec. Il est là, le problème.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Lambert. Alors, je vais passer au collègue d'Ungava.

M. Ferland: Je reviens. Merci beaucoup. Vous m'enverrez des petits picots, là, si je dépasse, mais je vous remercie de m'avoir laissé une minute dépasser...

La Présidente (Mme Doyer): ...une petite fois de temps en temps, puis ça va aller. Je vous ferai signe.

M. Ferland: Non, parce qu'il faut tout le temps... Moi, je suis habitué de regarder vers le nord, hein, je regarde rarement vers le sud.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, vous regardez vers le nord, mais regardez au sud, là, regarde...

M. Ferland: Je ne sais pas si le nord est par là, mais en tout cas... Non, bien, vous avez vu, c'est facile de constater que je suis un passionné. Il y a des gens qui le sont encore beaucoup plus, passionnés, que moi pour cet immense territoire-là qui est le Nord québécois. Je n'oublie pas le Sud. Il y a un de nos grands Québécois qui a dit à un moment donné... c'est que: Qui fait du Nord fait du Sud, O.K.? Et ça, c'est M. Louis-Edmond Hamelin qui a dit ça dans les années soixante. Et ça, ça veut dire... quand on dit: Qui fait du Nord fait du Sud, c'est: qui développe le Nord, qui habite le Nord va profiter à l'ensemble de la société québécoise, il va profiter à l'ensemble des régions au sud au Québec.

Bon. C'est beau, au-delà d'être passionné, au-delà... il faut être aussi, et j'en suis également, terre à terre à ce niveau-là. Quand on parle de développer, d'exploiter les ressources naturelles, on le fait présentement. Le Québec, sur le plan économique, a besoin des régions nordiques, parce qu'on peut parler d'un... pas d'une, des régions nordiques. Si je parle du secteur de la Côte-Nord, si je parle du territoire de la Baie-James, le Nunavik peut être considéré comme le Québec arctique, puis tu as tout le territoire si je parle de l'Abitibi-Témiscamingue puis je descends. Même c'est... Donc, c'est des... Le territoire québécois est divisé en plusieurs territoires nordiques. J'ai dit tantôt, puis je terminais là-dessus... c'est qu'en 2010, on l'a vu, on a développé la Baie-James, on a développé... Moi, mon père, dans les années cinquante, allait travailler sur la Côte-Nord, il Bersimis, il était un bûcheron. Il allait couper du bois puis il travaillait avec les Innus de ce coin-là. Et, quand on était tout petits, j'avais peut-être cinq, six ans... Et, quand il revenait, il nous parlait dans une langue qu'on ne

comprenait pas. Il ne parlait pas parfaitement la langue innue, mais il avait assez de mots pour maîtriser puis entretenir une conversation. C'est beaucoup plus tard qu'on a compris qu'il nous parlait dans cette langue-là.

Donc, le respect, quand tu vas... quand vous avez parlé tout à l'heure de désenclaver... au lieu d'amener les Inuits, les Innus, les Naskapis ou les populations nordiques vers le Sud, bon, c'est le Sud qui va aller vers le Nord. Moi, je pense que c'est... Je l'ai tout le temps dit, il faut voir le développement du Québec par le Nord, c'est juste virer la carte à l'envers, tu sais, le voir à partir du Nord vers le Sud. On aurait une dimension complètement différente du développement québécois.

Et, pour aborder ces aspects-là, ça nous prendrait beaucoup... Moi, je trouve, c'est une première rencontre, mais on me dit de poser la question, je vais le faire.

Des voix: ...

M. Ferland: Non, mais c'est parce que j'en profite. C'est la première fois qu'on a une commission comme ça, là, puis on se pratique, hein, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Doyer): C'est vrai. C'est vrai, puis on avait eu une magnifique commission, il y a quelques années, sur le développement du Grand Nord.

M. Ferland: Bien oui.

La Présidente (Mme Doyer): Personnellement, là...

M. Ferland: Bien oui, c'est vrai.

La Présidente (Mme Doyer): ...dimanche, ça m'a fait 16 ans de vie parlementaire, et c'est une des plus intéressantes.

M. Ferland: Bien oui.

La Présidente (Mme Doyer): Puis je pense bien que, chef Grégoire, vous étiez là dans ce temps-là encore, mais en tout cas c'est...

M. Ferland: Puis c'est la première fois qu'on peut faire un peu de pédagogie avec le...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, c'est ça. Allez-y.

M. Ferland: Oui. Mais, moi j'aimerais peut-être vous entendre au niveau de l'entreprise du comité, là, que... la Fondation TransQuébec Express.

Mais, bon, au niveau des Inuits, les gens... il y a des gens qui représentent leur population qui participent avec vous aux démarches. Est-ce qu'il y a eu des rencontres avec les groupes plus élargis un peu, que ce soit au niveau de communautés crie, avec les Inuits — les Innus sont là parce que je vois M. Grégoire — et, j'imagine, les Naskapis et l'ensemble des populations, là, non autochtones aussi? Est-ce que vous avez fait des rencontres publiques en Gaspésie, en Abitibi ou... Est-ce que vous êtes là ou vous êtes vraiment, là, au début de votre démarche?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, Mme Lalande-Dery.

Mme Lalande-Dery (Michelle): Ça fait 10 ans que je rencontre des gens sur une approche de groupe puis une approche individuelle. Je me déplace. Quatre heures du matin; je vais rencontrer des présidents de compagnie. Je leur fais la projection. Tout le monde encourage le projet. Ils me disent tous: Ne lâchez pas, vous allez finir par réussir.

Alors, ça fait 10 ans, c'est connu. Je fais partie du Groupe TRAQ, qui a 500 membres. Ce sont tous des passionnés de chemin de fer. Il y a un colloque à chaque année. Une année, j'ai donné une présentation, justement lorsque monsieur... dont j'ai mentionné, là, M. Laliberté... Mais c'est connu, j'ai été en Gaspésie, j'ai été à Amqui, je suis allée deux fois à Sept-Îles, hein, chef Grégoire? Puis M. Grégoire a descendu ici, à Montréal avec les trois propriétaires du Tshiuétin. Ensuite, j'ai rencontré les intendants du chemin de fer, j'ai rencontré des maires. J'ai rencontré... J'ai donné des conférences dans des salles de 800 personnes, parlé du projet du chemin de fer. Tout le monde... Il y a des gens qui viennent me voir après, puis ils me disent: Si, vous, ça fonctionne, on est prêts à donner cinq jours gratuitement par semaine... pas par semaine, excusez... par mois pour vraiment encourager, parce que c'est important, c'est important pour toute la société. Ça donne un objectif, c'est un projet de société.

En fait, c'est la société qui va le faire, le projet. Le projet ne sera pas imposé à la société. Puis il faut impliquer nos jeunes encore. Puis, quand vous dites que, tu sais, c'est un peu rêveur, bien Victor Hugo, il a dit: L'utopie d'aujourd'hui, c'est la réalité de demain. Alors, c'est grâce à des utopistes un peu, peut-être, qu'on fait avancer le monde.

C'est, encore là... Ce n'est pas terre à terre, ce que je vous dis, mais c'est des sentiments humains.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

Mme Lalande-Dery (Michelle): Le matérialisme devrait être au service de l'humain.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

Mme Lalande-Dery (Michelle): Alors, c'est ça. Puis tantôt... je m'excuse, là, mais tantôt vous avez demandé de quelle façon on procéderait en 18 mois. Est-ce que je peux demander à quelqu'un qui puisse répondre sur ça? Est-ce que c'est possible?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, si on décide que oui, mais il faut répondre à la question de mon collègue avant.

Mme Lalande-Dery (Michelle): Est-ce que ça répond à votre question, monsieur?

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Ça va.

M. Ferland: ...sur une autre question. Merci, Mme la Présidente.

● (17 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): Mais avant, M. le député d'Ungava, je crois que M. Bouchard veut aussi répondre.

M. Ferland: Ah! O.K. Oui. C'est vrai. Oui, oui.

M. Bouchard (Roméo): C'est une information, c'est dans le document principal, que vous avez de Mme Dery, dans les mémoires, à la page 17, dans une des annexes. Il y a une liste des principaux contacts qui ont été établis dans le milieu ferroviaire, le milieu autochtone, le milieu des affaires, politique, etc.

Ça donne une idée de tout l'enracinement qu'a déjà le projet, et c'est pour ça que, quand on parlait d'une implication du gouvernement dans le financement du démarrage, dès que... C'est pour ça que c'est extrêmement important. Dès qu'il y aura un déclic qui se donnera à ce projet-là, il y a énormément d'énergies qui sont disponibles à s'impliquer.

Maintenant, c'est un ensemble, et, le projet lui-même, il faut le voir dans un ensemble. Si on disait: On vous propose tout à coup, là, de faire un train touristique qui va faire le tour du Québec, complètement en dehors de toute planification économique d'ensemble, ça aurait l'air démesuré. Mais c'est un projet qui doit être perçu comme un choix à l'intérieur d'un plan de développement de l'avenir du Québec. Et là il y a des choix qui se font en ce moment. Il va y avoir des choix qui vont devoir se faire sur les moyens de transport qu'on va privilégier. Et, dans ce contexte-là, le démarrage d'un projet comme ça, il faut qu'il y ait un déclic qui vienne.

18 mois, c'est, là, disons... Supposons qu'on aurait toutes les possibilités de fonctionner, peut-être qu'on est capables, peut-être que ça prendrait deux ans. L'important, c'est de démarrer et de donner une crédibilité au projet, en partant, avec des appuis gouvernementaux. Et il y a une toute une série d'autres appuis qui vont être possibles à ce moment-là. Et, dans les études de préféabilité, il y a une partie des études qui est précisément la stratégie, les stratégies de financement d'un projet comme celui-là. Alors, c'est dans cet ensemble-là qu'il faut le voir.

Mais le travail qui a été fait, le projet, il est déjà étonnamment connu au Québec. C'est surprenant. Parce que Mme Dery, elle a fait du chemin avec le projet.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Bouchard. Une question courte, réponse courte.

M. Ferland: Oui. Moi, j'ai...

La Présidente (Mme Doyer): Allez-y.

M. Ferland: ...une dernière question puis je vais laisser à...

La Présidente (Mme Doyer): Bien, ça va être à l'autre parti.

M. Ferland: Ah oui? Ah! Regarde donc ça. Oui. Bien, j'ai posé la question parce que... oui, j'ai lu le mémoire bien sûr, j'avais vu la liste. Mais, vu qu'on est enregistrés, pour les galées, pour les besoins de... Parce qu'il y en a qui nous écoutent, ça n'a pas l'air de ça, mais il y a des gens qui écoutent ce qu'on... les commissions parlementaires puis ces choses-là. Et, pour vous permettre, vous, comme promoteurs, de l'expliquer de vive voix... Vous parlez d'un projet de société. Je pense que, oui, ça démarre là, on en a parlé tout à l'heure, mais, quand j'ai fait allusion tantôt

à «il faut rêver», je ne disais pas que c'était là... vous étiez uniquement des rêveurs. Ce n'est pas là, j'ai dit: Les grands projets commencent par des gens comme vous. Et, un jour, ça prend forme. Et M. Roméo vient de le dire, c'est le déclin à un moment donné.

On est présentement à l'étude... on a... on vient de finir les audiences publiques. On va s'en aller à... On va aller, la prochaine étape, à l'étude détaillée du projet de loi n° 79 sur les mines. On parle beaucoup de redevances, O.K., concernant les ressources naturelles, que ce soit au niveau des mines, au niveau de l'énergie. On pense à l'hydro-électrique, on pense à l'éolien, on pense à... bon. Et on parle de plus en plus... parce que vous avez parlé d'un projet de société. On est à l'ère de l'acceptabilité sociale, où les gens... C'est pour ça que j'ai posé la question sur: Est-ce que vous avez rencontré des groupes, puis les gens, puis... Tu sais, il y a beaucoup de gens, là, vous l'avez expliqué, que vous avez rencontrés et... bon.

Au niveau de la participation dans un... même à l'étape préliminaire, où vous êtes à l'étape de préfaisabilité ou en étude de préfaisabilité ou... Puis oublions le 18 mois, je pense, vous avez raison, c'est... Mettons, si c'est deux, ce sera deux ans; si c'est quatre ans, ce sera quatre ans, je ne sais pas. Mais on n'est pas là. Est-ce que l'exploitation des ressources naturelles qu'on fait dans les régions concernées puis surtout dans le Grand Nord pour désenclaver les communautés qui y vivent, il y a une partie des... ça pourrait être une avenue pour vous, là, si, socialement parlant et collectivement parlant, dans les milieux concernés, il y avait un choix de société qui serait fait, qui dirait: Nous autres, non... les populations locales là-bas disaient: Nous, on serait d'accord avec ça, qu'il y ait une partie des redevances qui puisse servir à la réalisation d'un projet comme celui-là? J'aimerais vous entendre là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): Mme Lalonde-Dery, qui va répondre? M. Bouchard, mais...

M. Bouchard (Roméo): C'est évident que...

La Présidente (Mme Doyer): M. Bouchard...

M. Bouchard (Roméo): C'est évident que les...

La Présidente (Mme Doyer): ...M. Bouchard?

M. Bouchard (Roméo): Oui?

La Présidente (Mme Doyer): J'aimerais que vous répondiez de façon assez succincte parce que je vais passer à l'autre parti puis il ne reste pas trop de temps.

M. Bouchard (Roméo): Je pense, quand on parle de financement public, ça peut prendre toutes sortes de formes. Et c'est évident que ça, c'en est une, forme que ça peut prendre. C'est différent que de dire: Le gouvernement doit décaisser demain matin tant d'argent. C'est que l'argent peut venir via toutes sortes de partenariats qui sont là, qui sont intéressés au projet. Tu sais, c'est une mécanique complexe qui... on ne peut pas tout voir d'avance, mais, tout à fait, si des redevances plus importantes sont prélevées, qu'elles soient réinvesties dans les infrastructures qui permettent non seulement de vider une mine, mais de créer une dynamique économique et sociale dans toute

une région, tant mieux! Je pense que c'est ce qu'on demande de plus en plus aux mines, de ne pas faire simplement vider une mine, mais de créer... de contribuer à dynamiser une économie régionale.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, M. Bouchard. Alors, Mme la députée de Pontiac. Il reste 11 minutes.

Mme L'Écuyer: Merci, Mme la Présidente. C'est un projet emballant, là, je vous l'admets, là. De penser... Pour avoir passé plusieurs jours dans la région du Nunavik et à peu près avoir fait tout ce coin-là, on comprend l'importance peut-être d'une voie... d'un réseau ferroviaire pour que ces gens-là puissent se... ne serait-ce que de se côtoyer.

Moi, j'aimerais ça revenir au concept de la coop. Si on pouvait retourner à la... parce que je veux revenir bien pratico-pratique, là, sur terre, là. Parce qu'un projet, ça permet aussi de rêver. Mais j'aimerais ça, quand on regarde, là... Puis tantôt on regardait le coût du projet. Vous avez dit, madame, que les coops s'organiseraient pour la gare, les voies de... Quand on sait le coût de ce que ça peut coûter, l'entretien, l'entretien des voies ferrées, l'entretien... Puis il ne faut pas oublier qu'on s'en va dans le Grand Nord, ça demande une technologie différente à cause des grands, grands froids. On sait un peu ce qui arrive aux rails quand il fait du moins 30 °C, du moins 40 °C et du moins 50 °C.

La coop, ses moyens de financement, est-ce que c'est prévu par des redevances qu'elle aurait sur la marchandise que le train déplacerait? Parce que c'est sûr que c'est ce qui va permettre peut-être d'avoir un train de voyageurs parce que les marchandises vont payer. C'est là qu'est l'argent. Ce n'est pas avec le transport... moi, j'appelle ça un petit peu en commun, là. Cette partie-là est toujours... elle doit toujours être financée par autre chose. Est-ce que les coops vont avoir la partie qui va être utilisée de leurs rails? Est-ce que c'est ça qui va faire qu'ils vont avoir des redevances? Je vois M. Bouchard me faire signe que non. Et on voit aussi que le premier volet, c'est de compléter, là, ce qui est de Schefferville.

J'aimerais ça, M. Bouchard, là, que vous m'expliquiez, parce que vous dites: Non, ce n'est pas tout à fait ça. J'aimerais ça comprendre, la coop, de quelle façon elle va aller chercher le financement. Moi, je parle du fonctionnement, là. On rentre dans la partie... une fois qu'on a commencé, puis ces choses-là, là. Comment elle va se... Avec quoi, là, elle va se financer?

M. Bouchard (Roméo): Bien, d'abord, c'est un projet de structures qui va évoluer, ça, c'est certain, là.

Ce qu'on essaie d'imaginer, c'est une structure qui va permettre la plus large participation possible de la population et la plus grande diversification d'investissements. Les coopératives... c'est-à-dire, l'infrastructure de la voie ferrée au complet et toute la gestion de cette voie ferrée là, de la circulation des trains, tout ça, ça, on conçoit que c'est la corporation centrale qui a la propriété et la gestion de l'infrastructure ferroviaire elle-même, et c'est ce qui lui permet de contrôler, jusqu'à un certain point, la mission et... de tout ce qui va se déployer dans les autres volets de la structure.

Les coopératives auraient... assumerait, si on veut, la fonction du train dans leurs régions et, dans ce

sens-là, elles se financeraient avec leurs populations. Mais il ne s'agit pas de financer les voies ferrées, là, il s'agit de financer les installations qui permettent l'utilisation du train dans leurs régions. Les gares, l'hébergement, comme disait madame, s'il y a de l'entrepotage à faire, s'il y a un tronçon complémentaire qu'ils voudraient développer dans leurs sous-régions, qui permettrait d'aller rendre un service particulier, c'est ces choses-là. Et chaque coopérative pourrait être très différente. Il y a aussi... Si la corporation centrale, avec le chemin de fer, arrive à faire un certain nombre de profits avec tous les contrats qu'elle va signer avec les exploitants, il y a une partie des redevances... des profits de la corporation qui pourrait être aussi orientée pour aider les coopératives.

Il y a toutes sortes de circulations d'argent qui va... qui pourrait se faire, mais là il ne faut pas aller trop loin dans le détail dans l'immédiat parce qu'on sait que tout ça va devoir évoluer à mesure que le projet va se déployer.

Mais l'idée, elle est vraiment que les populations régionales aient une part dans la propriété et une part dans l'organisation de ce train-là dans leurs communautés.

● (17 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Bouchard. Mme la députée de Pontiac.

Mme L'Écuyer: Vous dites... Vous avez dit tantôt que vous pourriez, à l'intérieur de 18 mois, déposer un plan d'affaires en vue d'avoir soit du financement de démarrage ou... Bon, quand on veut du financement, il faut prouver pourquoi le financement.

Quand je regarde... Je vais vous faire part d'une expérience qu'on vit actuellement dans mon comté. On est justement en train de faire revivre un peu le concept de votre train mais en beaucoup plus petit, de racheter des rails, de remettre un train qui est fermé, qu'ils ont fermé suite à une fermeture d'usine, mais qu'on veut faire revivre pour enlever les camions de sur le chemin. C'est pas mal plus que 18 mois, faire un plan pour ça, je vous le dis bien honnêtement, là. Même si... Et ça fait aussi longtemps que vous que nous travaillons sur un petit tronçon, à cause de la réglementation puis ces choses-là. Je ne veux pas vous décourager, mais je trouve que vous... quand on arrive dans le concret, là, puis de dire: Bon, bien ça appartenait à CN, puis là ce n'est plus à CN, puis une partie est à CP, puis une partie est à Gatineau... Vous avez parlé tantôt, monsieur. Le rail à Gatineau...

M. Lambert (Michel): ...

Mme L'Écuyer: ...Québec-Gatineau, une partie à...

M. Lambert (Michel): ...Wyoming.

Mme L'Écuyer: Oui, une partie appartient à ça. Ils ne veulent pas... Vous avez... Votre contrainte à vous, c'est d'avoir déjà des minières qui ont leurs propres chemins de fer actuellement. Et, si vous voulez que ça soit rentable au niveau du transport des marchandises, il faut que ce projet superbe ait l'ensemble... dans le fond, quasiment le monopole du transport des marchandises.

Comment vous allez vous y prendre tenu des compagnies qui existent et si au fur et à mesure il s'installe d'autres minières et qui ouvrent leur propre tracé? Et ça veut dire que vous perdez ça comme revenus, là, parce qu'ils sont déjà organisés.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Lambert.

M. Lambert (Michel): Comme je le disais précédemment, si on ouvre une voie ferrée pour aller exploiter des minières dans le Nord, c'est sûr et certain que les compagnies minières n'iront pas dépenser de l'argent inutilement pour faire un chemin de fer parallèle quand il y en a déjà un, O.K.?

Et, selon les lois de l'interchange, comme j'ai expliqué tout à l'heure, exemple, le QNSL, Québec North Shore and Labrador railway, il est «common carrier» à partir du fleuve Saint-Laurent à aller jusqu'à l'autre bout, là, jusqu'à Labrador City. Donc, ils sont obligés de prendre, sur leurs voies ferrées, les wagons des autres compagnies... chemins de fer. C'est la même chose entre CN et CP, etc., toutes les lignes de chemins de fer. On va prendre en exemple Montreal, Maine & Atlantic, qui interchange avec le CP, et le CP qui interchange avec Conrail, etc. Alors ça, c'est toutes des lois d'interchange qui sont nord-américaines. Et puis, à ce moment-là, si on ouvre un chemin de fer pour aller faire du développement dans le Nord, c'est sûr et certain que les compagnies qui sont rattachées à ce chemin de fer là, qu'il soit privé ou non, vont être sûrement intéressées à aller... avoir le trafic qui va sortir de ces mines-là.

Je prends l'exemple du lac de Bloom Lake, O.K.? Ils se sont construit un chemin de fer. Ils sont venus se connecter directement au chemin de fer de QNSL. QNSL prend leur trafic, ils le descendent à Pointe-Noire. Il ne s'en va pas aux installations de Sept-Îles, il s'en va à Pointe-Noire, au Chemin de fer Arnaud. Donc, il est un transporteur, si vous voulez, qui fait le lien entre les deux, et tout le monde y trouve son compte parce qu'il y a des droits de passage, il y a des... C'est exactement comme un camion, si vous voulez, on prend les objets à un point A, on les emmène au point Z, ça coûte tant. C'est comme ça que ça fonctionne au chemin de fer. Donc, il n'y a aucun inconvénient là.

Le problème que vous avez l'autre côté, là, entre Gatineau puis le moulin que je connais, là, c'est parce qu'il y avait des compagnies de chemin de fer, il y avait les droits de passage, et puis tout le monde veut s'en débarrasser, puis il y en a qui veulent le garder. Mais le problème, c'est que vous êtes pris avec Québec-Gatineau qui était anciennement le CPR puis qu'eux autres, ils ont gardé des terrains, ils se sont gardé des élastiques. Ça fait que c'est pour ça que vous avez un problème, là, de tiraillement.

Mme L'Écuyer: ...rapidement vous parler. Oui, je sais, je les connais, tous les problèmes Québec-Gatineau. On ne fait pas juste les connaître, on transige avec. Quand je regarde le tracé, là on prend pour acquis qu'il n'y a aucun problème de territoire, que, si ce tracé-là est accepté, le projet va de l'avant, ça veut dire qu'il n'y aurait pas de contestation de territoire: Il ne faut pas que le rail passe là, et ces choses-là.

M. Lambert (Michel): ...le terrain?

Mme L'Écuyer: Oui, c'est un peu ça.

La Présidente (Mme Doyer): M. Lambert.

M. Lambert (Michel): ...dans les territoires du Nord, les territoires en question, les terres appartiennent

aux Innus, aux Naskapis, etc., aux premières nations. Et eux sont d'accord à avoir un chemin de fer. Ils ne veulent pas avoir une route de 300 pieds de large, ils veulent un chemin de fer de 52 pieds de large.

Mme L'Écuyer: Ce que vous me dites, c'est que, tout ce grand développement là, l'ensemble des communautés autochtones sont d'accord avec ça, qu'il n'y aurait aucun problème.

M. Lambert (Michel): Oui.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Mme Lalande-Dery, on n'entend pas, là, vous...

Mme Lalande-Dery (Michelle): Excusez. D'après M. Arteau, que j'ai rencontré, ils étaient pour. Il représente les Inuits, et puis ils sont d'accord avec un chemin de fer. Puis, lors du dépôt de la pétition, j'ai reçu plusieurs courriels. Puis, dans les journaux du Nunavik, les gens rêvaient d'un train santé, d'un train bibliothèque. C'est eux qui font beaucoup de pressions pour avoir les services de base.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Lalande-Dery. Alors, votre temps est terminé. Nous allons passer à M. le député de Roberval, pour un temps de huit minutes.

M. Trottier: Oui. Merci, Mme la Présidente. Peut-être une question à M. Lambert, parce qu'il a abordé un petit peu cet aspect-là tout à l'heure. C'est qu'admettons que je vous dis que le gouvernement dispose de 2 milliards de dollars, supposons, pour un projet de développement ferroviaire puis que je vous demande qu'est-ce qui rapporterait le plus au point de vue économique: Est-ce que ce serait de mettre le 2 milliards dans un TGV ou est-ce que ce serait de développer une partie du tronçon que vous proposez...

La Présidente (Mme Doyer): M. Lambert.

M. Lambert (Michel): Oui, merci. Personnellement, là, c'est une opinion bien personnelle, si vous voulez, pour avoir travaillé dans le chemin de fer toute ma vie, ce qui est rentable, ce qui est payant, ce sont évidemment le transport des matières premières parce que c'est du vrac.

Alors, quand on prend un train qui part de Schefferville... pas de Schefferville, mais, présentement, on va dire, de Labrador City, avec 30 000 tonnes de minerai de fer, il est drôlement payant, O.K.? Par contre, ça permet de faire circuler un train voyageur sur la même voie ferrée à un coût relativement bas parce que l'infrastructure de la voie, pour supporter un train de 30 000 tonnes... un train de passagers, là-dessus c'est léger comme une plume. Donc, ça nous permet de faire circuler d'autres sortes de trains. On parlait tout à l'heure d'un train santé. Oui, imaginez deux minutes qu'on va faire de la... qu'on peut mettre... On peut mettre n'importe quoi dans des wagons, dans un train pour faire de la santé. On peut avoir un centre d'ophtalmologie là-dedans, on peut avoir n'importe quoi, des rayons X... je ne suis pas médecin, là, mais en tout cas... un arracheur de dents, n'importe quoi. Alors, on peut amener des services là pour faire du dépistage de maladies. Au

lieu de transporter des personnes en phase terminale en avion pour les amener dans les grands centres pour essayer de les récupérer, entre parenthèses... C'est une hypothèse.

Maintenant, au niveau des transports de vrac, c'est un transport pratiquement invisible parce qu'ils voyagent dans le fin fond du bois, hein? Les trains descendent de l'Abitibi avec du minerai, de l'acide sulfurique, de n'importe quoi, O.K.? Mais on ne les voit pas passer parce que les routes sont très éloignées, puis il y a des endroits où il n'y a pas de route du tout.

Alors, la rentabilité, au niveau du chemin de fer, se situe dans le domaine du vrac. Exemple: Halifax-Toronto-Chicago, 200 containers par train; 200 camions de moins sur la route. Exemple, O.K.? Alors, la rapidité n'est pas tellement importante, mais c'est la quantité, contrairement à l'Europe où eux autres, ils misent sur la vitesse. C'est sûr, le pays est moins grand, mais il y a drôlement plus de trafic.

Alors, est-ce que ça répond à votre question?

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Lambert. Alors, me permettez-vous, M. le député de Roberval, de donner la parole à Mme la députée de Vachon, quitte à revenir après?

M. Trottier: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je vais quand même demander avant le consentement aux collègues de poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue, qui est de 17 h 30, mais seulement pour faire les remarques finales. À peine quatre, cinq minutes de plus. Ça va? Alors, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet: Merci. Ça va être très court. Bonjour. Moi, je me demandais... C'est un très vaste projet, c'est un projet très long terme. Avez-vous pensé faire un focus, même pour votre étude de faisabilité? Parce que je sais un peu ce que ça veut dire, là, des études de faisabilité, par ma formation. Tous ces nouveaux tracés là, c'est énorme, là, comme étude de faisabilité, là, parce qu'il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de kilométrages. Avez-vous pensé à faire un focus sur une portion de tracé? Et, si vous aviez à faire un choix sur une portion de tracé dans l'ensemble des tracés qui sont proposés, ce serait lequel?

● (17 h 30) ●

Mme Lalande-Dery (Michelle): C'est de Kuujuaq, le point de départ. C'est vraiment de Sept-Îles à Kuujuaq. C'est celui-là qui est le plus rentable. Je vous l'ai dit tantôt.

Pardonnez-moi, mais j'aimerais souligner que chef Grégoire doit partir. Alors, merci beaucoup, chef Grégoire.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci beaucoup de votre contribution, M. Grégoire.

M. Grégoire (Georges-Ernest): Merci, tout le monde.

La Présidente (Mme Doyer): Merci infiniment de vous être déplacé jusqu'à nous. On sait comment est-ce que les distances sont importantes. Merci. Bon retour chez vous. Alors, Mme Lalande-Dery.

Mme Lalande-Dery (Michelle): Eh bien, comme j'ai dit, là, c'est le tronçon de... parce que c'est... il y a

beaucoup de minières, il y a des centaines de wagons qui circulent à tous les jours, puis ils ont des droits de passage puis des frais de remorquage, puis... En fait, c'est le point de départ. À... de Sept-Îles, Schefferville, puis Kuujuaq.

Est-ce que M. Lambert peut vous répondre sur ça?

La Présidente (Mme Doyer): Une petite réponse courte, parce que je crois que le député de Roberval veut encore poser une question.

M. Lambert (Michel): Ça va être très court, d'accord? C'est tout simplement pour dire qu'avec l'ouverture d'un nouveau port de mer ici, d'accord — regardez la carte, là, à Kuujuaq — on est beaucoup plus proche pour sortir le minerai de fer, et on devient... en étant propriétaire de la voie ferrée, bien, à ce moment-là, on n'a pas de droit de passage à payer. Alors, il y a de quoi à développer là, là. Je suis justement ici parce qu'à partir de Schefferville bien, évidemment, en étant propriétaire de la voie ferrée, comme je viens de le dire, on va se retrouver avec des bénéfiques un peu plus élevés. Et puis ça nous donne une indépendance un petit peu plus marquée par rapport aux chemins de fer existants qui ne nous appartiennent pas, un peu plus bas.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. M. le député de Roberval.

M. Trottier: Oui. Est-ce que vous avez fait...

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Trottier: Oui. Est-ce que vous avez fait des démarches auprès du fédéral pour avoir un soutien dans le financement? Puis je sais qu'il y a un programme de prolongement des voies, au fédéral. Est-ce que vous avez fait des démarches à ce niveau-là?

La Présidente (Mme Doyer): Mme Lalonde-Dery.

Mme Lalonde-Dery (Michelle): Pas à ce niveau-là. Mais j'ai rencontré des gens dans les milieux carcéraux, et puis ils m'aideraient beaucoup au niveau des subventions pour de la réhabilitation. Alors, c'est les seules personnes que j'ai rencontrées. Parce que, pour moi, c'est de juridiction provinciale. Alors, c'est vraiment le gouvernement du Québec qui doit s'impliquer dans ce grand projet.

Remarques finales

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, nous en sommes rendus aux remarques finales. M. le député de Gouin, porte-parole de l'opposition officielle, vous disposez de 2 min 30 s pour vos remarques.

M. Nicolas Girard

M. Girard: Merci, Mme la Présidente. Je voudrais remercier les gens de la Fondation TransQuébec Express, Mme Lalonde-Dery et son équipe, pour la qualité de la présentation que vous nous avez faite aujourd'hui. Je pense que vous avez mis beaucoup de temps à présenter votre projet. Puis ce n'est certainement pas le premier groupe à

qui vous avez l'occasion de faire cette présentation, mais je pense que c'est la première fois que vous le faites à des parlementaires... ni à l'occasion d'une commission parlementaire.

C'était une première aujourd'hui, et je pense que ça vient démontrer la pertinence que notre commission, cette commission parlementaire, ou d'autres commissions parlementaires accueillent des groupes et des gens qui ont déposé des pétitions à l'Assemblée nationale. Ça nous permet de réfléchir sur un certain nombre d'enjeux, d'ouvrir d'autres perspectives pour les parlementaires. Je pense qu'on devrait se servir de cet exemple-là pour dire oui à beaucoup d'autres pétitionnaires qui vont déposer des pétitions à l'Assemblée nationale du Québec et les entendre en commission parlementaire. Je pense qu'à la lumière de la présentation qui a été faite aujourd'hui... Je pense que, dans une perspective, là, de développement nordique à long terme... Je pense que le gouvernement devrait regarder ce projet-là, échanger avec votre fondation et avec d'autres partenaires qui pourraient être intéressés à long terme avec ce projet. Puis je pense qu'il serait intéressant que les différents ministères concernés par ce projet-là puissent avoir des échanges avec vous et l'évaluer.

Je pense que vous voyez ça dans une perspective à long terme. Vous ne dites pas: Demain matin, ça doit se réaliser. Je pense que, dans ce contexte-là, il y a une réflexion qui devrait être entreprise sur le plan gouvernemental à partir des pistes de solution que vous avez présentées aujourd'hui. Je pense que vous faites preuve d'ouverture et je pense qu'il devrait y avoir un dialogue qui devrait s'engager avec le gouvernement sur ce plan-là. Et je pense que l'opposition officielle va suivre ce dossier-là de très près, puisque mes collègues qui ont posé plusieurs questions aujourd'hui ont une expertise et suivent ce dossier-là de très près dans leurs régions respectives. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, je vais donner la parole à Mme la députée de Pontiac pour 2 min 30 s.

Mme Charlotte L'Écuyer

Mme L'Écuyer: Merci. Je tiens à vous remercier. Je tiens aussi à vous féliciter pour la présentation qui a été faite. Et, je dis comme mon collègue, d'avoir... de lire une pétition, et de recevoir les gens, et de voir ce qu'ils ont à nous proposer, ça fait une différence. C'est un projet très intéressant, pas facile, très dispendieux.

C'est un beau rêve que vous avez là, mais souvent les rêves peuvent devenir une part de réalité. Ce que j'ai surtout apprécié, c'est de dire: Allons vers des communautés, donnons-leur des outils pour se développer plutôt que ce soient eux qui viennent vers nous. Là-dessus, je suis d'accord avec cette proposition-là. Je pense qu'on doit aller vers ces communautés-là et leur donner aussi des études. Et, quand j'écoutais le grand chef Grégoire qui disait la fierté qu'ils ont de conduire des... bon, je pense que ça fait partie du Québec, et, pour moi, c'est important pour avoir des contacts avec ces gens-là.

Je pense que c'est aussi un outil dans le cadre du développement du Grand Nord. Je pense qu'il mérite qu'on y porte une attention particulière. Et on va se rencontrer tantôt au comité. Il y aura des recommandations qui soient... qui sera faite, là, à ce moment-là. Merci.

La présidente, Mme Danielle Doyer

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme la députée de Pontiac. Alors, chers collègues, vous allez me permettre de conclure, d'abord, bien sûr, de saluer Mme Lalande-Dery, de saluer M. Roméo Bouchard, de ma région d'ailleurs, du Bas-Saint-Laurent, que je connais bien, qui s'intéresse à toutes sortes de sujets, dont celui-là, que j'ai découvert... que je ne vous connaissais pas cet intérêt-là, et M. Lambert, puis le Chef Grégoire qui vient de nous quitter, les personnes qui vous ont accompagnés aussi aujourd'hui.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, Mme Lalande-Dery?

Mme Lalande-Dery (Michelle): M. Martin aussi...

La Présidente (Mme Doyer): Ah oui! M. Martin... Daniel Martin, qui est trésorier de votre conseil d'administration, en charge du financement.

Alors, c'est une première. Je suis fière que ce soit à la Commission des transports et de l'environnement que je préside avec des collègues, des collègues qui sont nouveaux à cette commission-ci, d'autres qui sont aussi aguerris sur toutes ces questions de transport, d'environnement. Parce qu'on n'a pas prononcé beaucoup le mot «intermodalité», mais c'est... l'intermodalité, qui est d'ailleurs quelque chose qui intéresse beaucoup l'Université du Québec à Rimouski. Il y a des professeurs-chercheurs qui sont là, qui sont dans nos universités. Le collègue d'Orford, tous les collègues qui ont apporté leurs contributions par leurs questions, par leurs opinions, par leurs pensées... Vous savez, le canal de Panamá, là, ça a été un projet fou, fou, fou à quelque part, hein, mais c'est arrivé, puis ça a été creusé, puis maintenant ils sont en train de devoir l'élargir. Le TGV... J'ai eu le bonheur de conduire le TGV de Bordeaux à Paris dix minutes à 260 kilomètres à l'heure, alors, pour moi, ça a été une expérience assez fantastique. Et, quand j'ai dit que mon père justement avait été un conducteur, ils pensaient qu'il avait conduit des trains. Bien non, hein, parce que conducteur au CN, c'est un chef de train. Mais là j'ai dit: Oui, oui, je suis correcte. Il a dit: Voulez-vous essayer ça? Je l'ai essayé.

Alors, ça a été un beau moment de ma vie parlementaire. Et la traversée en avion de Lindbergh, quand il... Il y a toutes sortes de projets qui semblent effectivement utopiques dans l'humanité et qui peut-être, avec un regard sur de nombreuses années... ou si on en réalise un petit peu, puis un petit peu, puis un petit peu, ça finit par faire quelque chose d'intéressant.

Alors, moi, on va se... je termine ici. Je remercie les collègues. Je vous remercie.

Et nous allons suspendre quelques minutes pour permettre aux gens de vous saluer. Et sauvez-vous pas, on va se faire une séance de travail pour voir quelle suite à donner à votre pétition que nous avons reçue. Merci.

Mme Lalande-Dery (Michelle): ...puis aidez-nous. Vous avez du pouvoir, aidez-nous!

(Fin de la séance à 17 h 39)