

[Text]

was the retention of services of nine of the routes that serve the remote communities identified in the initial announcement. Invariably these routes are among those having the worst financial performance in the VIA system. It is for this reason that the minister has indicated his intention to have Transport Canada officials study these routes over the next year or two to determine whether other regular transport could be provided at less cost.

You have asked specifically whether we believe all nine routes provide service to communities that are truly remote and whether in our view there are cheaper transportation alternatives. The true remoteness of some routes is an open question.

For example, the National Rail Passenger Transportation Act, which was tabled in the Commons in 1986, listed only four remote services, one of which—Hearst-Nakina—subsequently was abandoned. The other three—Senneterre-Cochrane, The Pas-Churchill and The Pas-Lynn Lake—appear on the minister's list of mandatory services.

The basic problem of defining a truly remote service is that in many instances VIA trains provide services to remote areas where there may be no identifiable communities but where Statistics Canada records unorganized populations within a census district. Without a detailed survey of these inhabitants, it is difficult to determine the degree of their dependence upon these remote stops. Moreover, several of these routes provide service to seasonal traffic such as users of cottages and hunting lodges who otherwise would have no means of access.

As to the cost of providing alternate access, VIA's recent study of Canada's transportation needs to the year 2010, "The Review of Passenger Rail Transportation in Canada", looked at what it might cost to provide road or air access to the remote communities and compared this with the capital cost requirements of continuing to provide rail service. I am also tabling those figures with you today.

Another group of services about which you asked were those you called commuter services. VIA's position has always been that it is not in the commuter business, although the Toronto-Havelock and the Montreal-Sherbrooke RDC trains come close to having commuter-like characteristics.

There are other services that carry significant numbers of commuters, such as the morning and late-afternoon London-Toronto and Cornwall-Montreal trains, but these are first and foremost intercity services. Consequently I am unable to comment on the costs of operating

[Translation]

autre était le maintien de neuf des liaisons à destination de collectivités éloignées, désigné dans le communiqué initial. Ces liaisons sont toujours celles qui sont les plus déficitaires dans l'ensemble du réseau de VIA. Voilà pourquoi le ministre a annoncé son intention de faire étudier ces liaisons par les fonctionnaires de Transport Canada au cours des deux prochaines années afin de déterminer quel autre mode de transport régulier pourrait desservir ces collectivités à un moindre coût.

Vous nous avez demandé en particulier si, à notre avis, ces neuf liaisons desservent toutes des collectivités qui sont véritablement éloignées et si celles-ci ne pourraient pas l'être par des moyens de transport moins coûteux. Le caractère véritablement éloigné de certaines liaisons est une question qui demeure sans réponse.

Par exemple, seulement quatre liaisons en régions éloignées étaient précisées dans la Loi nationale sur les transports ferroviaires des voyageurs, déposée à la Chambre de communes en 1986. Sur ces quatre liaisons, l'une d'entre elles, entre Hearst et Nakina, a été abandonnée par la suite. Quant aux trois autres, c'est-à-dire les liaisons Senneterre-Cochrane, le Pas-Churchill et le Pas-Lynn Lake, elles figurent toutes sur la liste des liaisons essentielles dressée par le ministre.

La définition d'un service exploité en régions véritablement éloignées pose un problème fondamental: VIA assure de nombreux services à destination de régions éloignées, où aucune collectivité identifiable n'est peut-être établie mais Statistiques Canada enregistre une population non structurée dans un district de recensement. En l'absence d'un relevé détaillé de ces habitants, il est difficile de déterminer à quel point ils sont dépendants du train. En outre, plusieurs de ces liaisons desservent un trafic saisonnier, comme les propriétaires de chalets et de pavillons de chasse, qui se retrouveraient autrement sans moyen de transport.

Quant au coût de la prestation d'autres services de transport, dans sa récente étude des besoins du Canada en matière de transport jusqu'en l'an 2010 «Étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada», VIA a examiné les coûts potentiels de la desserte de ces collectivités éloignées par la route ou par la voie des airs, et les a comparés aux immobilisations nécessaires au maintien des liaisons ferroviaires. Je dépose également ces chiffres auprès du Comité.

Vous avez également posé des questions au sujet des services que vous avez appelés trains de banlieue. La position de VIA a toujours été que le mandat de la société n'était pas d'exploiter des services de train de banlieue; les seules liaisons qui s'apparentent à de tels services sont Toronto-Havelock et Montréal-Sherbrooke, exploitées au moyen d'autorails.

D'autres liaisons permettent le transport d'un grand nombre de banlieusards, comme les trains assurant le matin et en fin d'après-midi les parcours London-Toronto et Cornwall-Montréal; par contre, elles offrent d'abord et avant tout des services intervilles. Par conséquent, je ne