

sur diverses lignes. En recourant à un décret du conseil pour réduire et supprimer certains services ferroviaires, le gouvernement a voulu éviter les audiences publiques ou les demandes d'information de la CCT. Si l'on avait suivi la procédure normale prévue à l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer* pour les demandes de suppression ou de réduction de services, la CCT aurait étudié toutes les questions qui, à son avis, relèvent de l'intérêt public avant de déterminer si un service doit être abandonné ou non. Il n'en a pas été ainsi et le Comité a manifesté son mécontentement que le gouvernement ait invoqué le paragraphe 64(1) dans ces cas pour contourner la CCT. Afin de limiter la portée de ce paragraphe, il a recommandé que d'autres articles de la *Loi nationale sur les transports* soient modifiés pour que toute réduction des services voyageurs fasse l'objet d'une étude détaillée par la CCT ou le Parlement. Le Comité est toujours d'avis que, mise à part la stricte légalité, l'intérêt public est d'importance vitale dans toute décision portant sur l'abandon d'un service voyageurs et que la CCT doit en tenir compte dans ses audiences publiques.

Au cours de la présente série d'audiences, le Comité a de nouveau entendu des témoignages concernant certains services qui ont été supprimés aux termes du décret de 1981. Plus précisément, des témoins préoccupés par la question ont réclamé le rétablissement du service voyageurs entre Edmonton-Jasper-Vancouver dans l'Ouest canadien, et entre Montréal et Mont-Laurier dans le Canada central; entre la Nouvelle-Écosse, le sud du Nouveau-Brunswick, les Cantons de l'est, et le Canada central («VIA Atlantique»), reliant le centre et l'Est du Canada. En ce qui a trait à l'Ouest, le Comité est heureux de constater que le ministre des Transports a récemment annoncé que VIA Rail prolongerait son service d'Edmonton à Vancouver via Jasper au début de l'automne 1985, pour une période d'essai de cinq ans. Toutefois, il n'a été nullement question des deux autres services.

Le Comité est toujours d'avis que le rétablissement des services ferroviaires dans ces autres régions devrait être étudié, d'autant plus que leur suppression n'a pas fait l'objet d'audiences publiques de la part de la CCT. Les partisans du maintien de ces routes n'ont pas eu l'occasion de faire officiellement valoir leurs arguments. En ce qui a trait à la ligne Montréal-Mont-Laurier (qui relie le nord de Montréal à Mont-Laurier sur une distance approximative de 160 milles), des témoignages ont montré que la région, autrefois desservie par le train, est un centre de tourisme où l'activité manufacturière ne cesse de se développer et c'est, en outre, une région satellite de Montréal, qui requiert, par le fait même, un choix de services de transport efficaces pour réaliser toutes ses possibilités. L'autocar étant le seul mode de transport public dans la région, celle-ci estime être assujettie à un monopole. Pour ces raisons, le Comité croit que tous les moyens devraient être envisagés pour rétablir ce service.

Le rétablissement du service voyageurs entre le centre et l'Est du Canada par la voie la plus directe intéresse le Comité. Ce service, communément appelé «VIA Atlantique» reliait la Nouvelle-Écosse au sud du Nouveau-Brunswick à travers l'État du Maine pour aboutir ensuite dans les Cantons de l'est et au centre du pays. Ce parcours a été abandonné en faveur de l'itinéraire plus long, emprunté par VIA Océan qui relie l'Est et le centre du Canada par la vallée du Saint-Laurent et la rive nord du Nouveau-Brunswick. La *Coalition for Impro-*