

courtes, dans des temps comparables à ceux des autres moyens de transport ; être le mode de transport de masse par excellence des habitants de la banlieue qui travaillent dans les grandes villes ; remplacer les transports par autocar sur les longs parcours, où le train offre un bien meilleur service et surtout un confort très supérieur. Les services ferroviaires sont également irremplaçables pour desservir les régions éloignées du Canada ; dans les contrées reculées, la notion de rentabilité doit s'effacer devant celle de service public, car le chemin de fer y est souvent le seul mode de transport rationnel.

Les grands atouts du train, c'est de pouvoir transporter beaucoup de voyageurs à la fois, de n'occuper que peu d'espace et, lorsque la clientèle est suffisante et l'exploitation efficace, d'avoir un rapport rendement/énergie consommée très satisfaisant. Comment le gouvernement compte-t-il amener les gens à prendre davantage le train et rentabiliser l'exploitation du rail ou, au moins, en réduire le déficit ?

Les projets

D'abord, en évaluant mieux les besoins : le gouvernement fédéral a décidé de consulter les gouvernements provinciaux pour planifier les services régionaux de voyageurs. Il a demandé à la Commission canadienne des transports une enquête par audiences publiques dans tout le pays pour déterminer les services superflus, évaluer le trafic voyageurs entre l'ouest et le centre du Canada, entre les provinces maritimes et le Centre et définir les besoins des autres services régionaux et inter-villes. Il souhaite aussi instaurer un processus de libres discussions avec les compagnies, les syndicats et les usagers pour la mise en place d'un service amélioré.

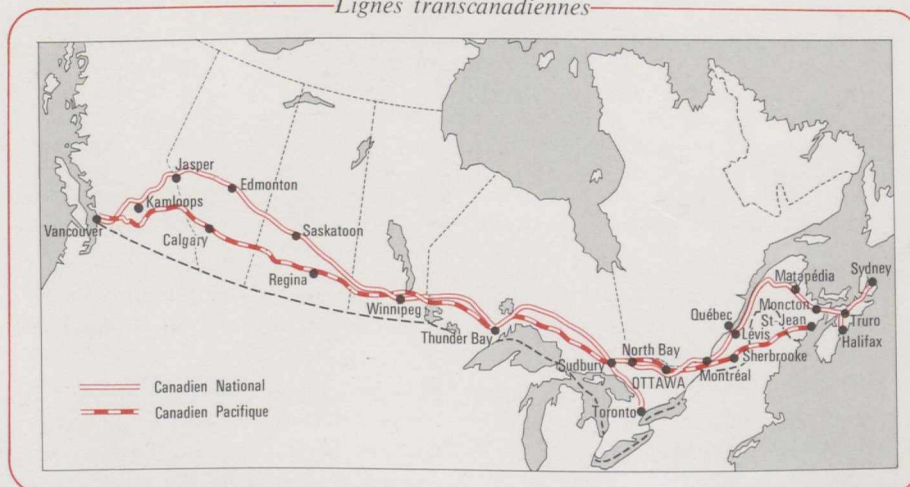
Ensuite, en supprimant le gaspillage et l'irrationnel : la duplication du Canadien National et du Canadien Pacifique devra être abolie, un réseau unique organisé d'un océan à l'autre d'ici à 1980. Les deux compagnies devront mettre en commun leurs gares et leurs systèmes de réservation, adapter leurs horaires aux marchés régionaux, trouver le moyen d'étaler la demande pour que les équipements soient utilisés en permanence et non pas seulement pendant les périodes de pointe. Les services superflus seront supprimés. Le

train sera remplacé par l'autocar ou par l'avion sur les lignes où la voie ferroviaire est mal adaptée au marché.

En développant, enfin, le service ferroviaire là où le marché le justifie et en modernisant le matériel afin de donner au voyageur le maximum de commodité, de confort, de rapidité et d'agrément. Ainsi l'amélioration des liaisons dans le corridor Windsor-Québec, déjà en cours, sera poursuivie. Le corridor est desservi, entre Montréal et Toronto, par le « Turbo » qui assure quotidiennement la liaison à une vitesse qui peut dépasser 150 kilomètres à l'heure. Il est maintenant prévu de mettre en service, entre les villes de Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto et Windsor, de nouveaux trains rapides et d'ajouter des wagons-salons aux trains qui en sont dépourvus, comme ceux qui font Montréal-

aérienne entre ces deux villes se sont convertis au train, le trafic voyageurs, qui ne cessait de baisser, a augmenté de 9 p. 100 par an, en moyenne. Si l'on considère l'aspect financier de la question, les résultats sont moins brillants. Le déficit s'accroît chaque année et la subvention que l'Amtrak reçoit du gouvernement américain pour éponger ses pertes a été de 360 millions de dollars pour 1975. Le Canada paraît cependant en meilleure voie sur ce dernier plan : les chemins de fer des Etats-Unis, exploités par des compagnies qui vivaient sur leur acquis, étaient en effet arrivés en 1971 à un état de délabrement auquel n'étaient pas encore parvenus, au début de cette année, lorsque la nouvelle politique du rail a été lancée, les trains canadiens bien qu'ils fussent relativement vétustes sur certaines lignes. Il y a aussi, ce

Lignes transcanadiennes



Québec. Les horaires devront aussi être ajustés. Le prototype dit LRC (légèreté, rapidité, confort), train de ligne de haut rendement réalisé en cinq ans par un groupe de sociétés canadiennes, a été essayé à des vitesses de l'ordre de 210 kilomètres à l'heure.

Le Canada réussira-t-il, avec son plan de relance du rail, à augmenter le trafic et à faire du train, au moins sur certaines lignes, un concurrent sérieux de l'avion et de l'automobile ? Il faut attendre quatre ou cinq ans pour le savoir. L'exemple des Etats-Unis est intéressant si l'on considère le développement du trafic, puisque depuis que l'Amtrak (2) a lancé, il y a cinq ans, son plan de rénovation du matériel et amélioré les services entre Washington et New-York au point que nombre d'Américains qui utilisaient la navette

qui sera pour le Canada une source d'économies certaine et immédiate, la suppression de la duplication des deux grands réseaux du Canadien National et du Canadien Pacifique et la mise en commun de leurs installations et services sur un axe unique. Le gouvernement a indiqué que, lorsque les services auront été améliorés et que la subvention par voyageur aura diminué, le taux de ses subventions passera de 80 p. 100 à 100 p. 100 du déficit, à condition que l'on puisse établir que la gestion et l'exploitation du service sont efficaces. C'est dire qu'il donne cinq ans au rail pour faire la preuve qu'il peut être un service efficace et attrayant s'il est bien géré. ■

2. Entreprise publique créée en 1971 par le gouvernement des Etats-Unis pour prendre en main le transport des voyageurs par voie ferrée.