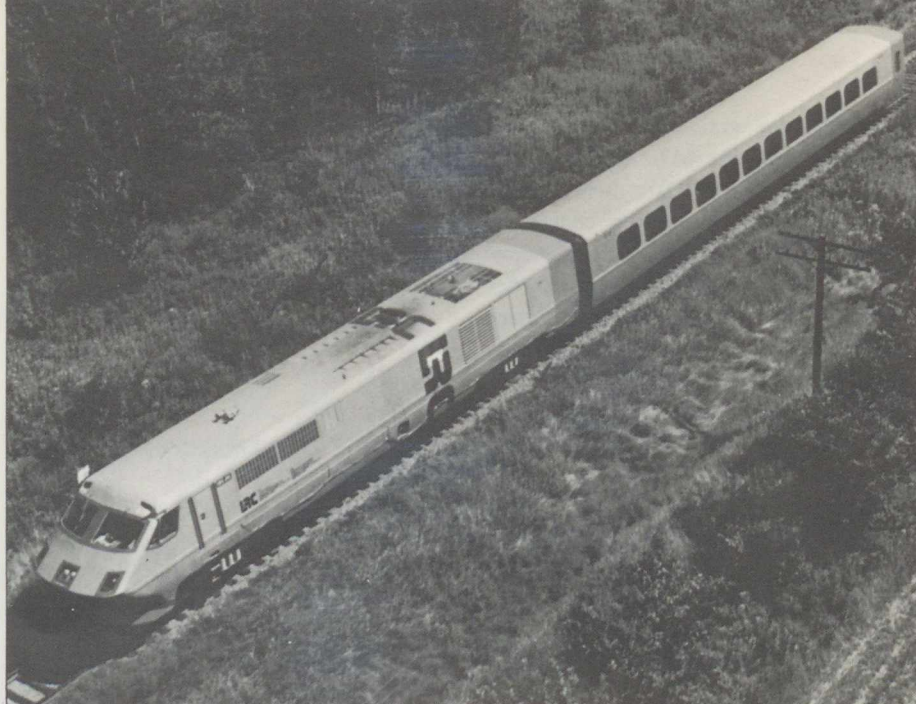




Prototype du LRC,
train rapide,
en cours d'essais.

Le train: cinq ans pour remonter la pente



« Le transport des voyageurs a toujours été une question vitale au Canada et nous estimons que les Canadiens devraient pouvoir choisir, parmi les modes de transport sûrs et efficaces, celui qui leur convient le mieux. C'est justement en raison de l'importance de cette question que nous devons éviter de gaspiller nos ressources en les consacrant à des réseaux peu utilisés, peu efficaces ou faisant double emploi ». Ainsi s'exprimait à la Chambre des communes, en janvier dernier, M. Otto Lang, ministre des transports, annonçant qu'il était urgent de réorganiser et d'améliorer le transport des voyageurs par chemin de fer dans le cadre d'une politique d'ensemble. Le gouvernement canadien donne cinq ans pour mener cette tâche à bien.

La situation

Comme beaucoup de pays industrialisés, le Canada doit faire face à un déficit croissant dans le secteur des chemins de fer. Le déficit des services

voyageurs a atteint 167 millions de dollars en 1974 et il pourrait se situer aux alentours de 400 millions de dollars en 1980 si rien n'était fait pour redresser la situation.

C'est que les Canadiens sont plus attirés par la voie routière ou aérienne que par la voie ferrée; l'automobile, surtout, a supplanté le train. Vingt p. 100 des trains de voyageurs ne transportent, en moyenne, pas plus de dix passagers et 55 p. 100 n'en transportent pas plus de cinquante; 25 p. 100 seulement des trains transportent plus de cent passagers. Le tiers à peine des billets mis en vente sont effectivement vendus et, même aux heures de pointe, la proportion des wagons de voyageurs qui sont utilisés ne dépasse pas le tiers du parc. Cette désaffection, jointe à la faible densité de la population et aux énormes distances, se traduit par la longueur considérable des trajets moyens et par le petit nombre de voyageurs transportés au kilomètre. Le nombre des voyageurs en chemin de fer par habitant est plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis, mais bien moins élevé qu'en Europe. La ligne Paris-Lyon transporte, sur ses différentes sections,

175 000 voyageurs par jour. La ligne la plus fréquentée au Canada, Montréal-Toronto, n'a transporté que 3 500 voyageurs par jour en 1973 alors que l'ensemble des autres modes de transport en acheminait 36 500.

Au faible coefficient de remplissage des trains et à la longueur des trajets, qui expliquent dans une large mesure le déficit des chemins de fer canadiens, s'ajoute, pour l'accroître, la duplication des installations. Le Canadien National, société d'Etat, et le Canadien Pacifique, compagnie privée, ont des rails parallèles sur plus de trois mille kilomètres, utilisant chacune ses gares et son équipement (1).

Trois rôles

Le gouvernement estime qu'il faut redresser la situation rapidement et non pas condamner le train qui a un rôle important à jouer dans l'ensemble des transports, à condition qu'il fasse l'objet d'une exploitation rationnelle et que ses services soient améliorés. Il peut, en particulier, jouer trois grands rôles qui n'exigeraient pas des subventions trop élevées: établir des liaisons entre les grandes villes, sur des distances moyennes ou relativement

1. Ces deux compagnies se doublent sur la majeure partie du parcours qui traverse tout le Canada d'Est en Ouest, de Sydney, sur l'Atlantique, à Vancouver, sur le Pacifique.