

ved Rail Passenger Service (CIRPS) a présenté un certain nombre d'arguments convainquants en faveur du rétablissement du service «VIA Atlantique». ⁽¹⁾ Mentionnons, entre autres:

- la distance plus courte entre le Canada central et les Maritimes (par exemple, un passager allant de Fredericton à Montréal parcourt 1 295 kilomètres s'il emprunte VIA Océan, comparativement à 752 kilomètres par la route directe VIA Atlantique, soit 570 kilomètres de moins);
- la réduction du nombre de retards actuels sur le tracé VIA Océan à cause de la longueur des trains utilisés dans ce corridor et des arrêts prolongés dans les gares;
- la fin des inconvénients subis par les passagers en attente ou qui ne peuvent réserver des voitures-lits sur VIA Océan;
- la suppression des tarifs plus élevés imposés aux passagers en provenance du sud du Nouveau-Brunswick en raison de la distance plus longue du tracé suivi par VIA Océan;
- la prestation de services VIA Rail à Sherbrooke (Québec), l'une des rares agglomérations de taille au Canada qui ne dispose ni d'un service ferroviaire ni d'un service aérien réguliers;
- la création d'un important marché touristique en reliant l'État du Maine, par un service direct, au centre et à l'Est du Canada.

Pour ces raisons et pour mettre fin aux inconvénients qu'ont dû subir les habitants des Maritimes à cause de la suppression du train direct qui traversait le sud du Nouveau-Brunswick, la CIRPS demande que le service VIA Atlantique soit rétabli dès maintenant. Elle propose en outre qu'un service restructuré soit établi avec VIA Océan à partir de Montréal jusqu'à Halifax par la vallée du Saint-Laurent et de la rive nord tandis que le service VIA Atlantique relierait directement Montréal et Sherbrooke (Québec) au sud du Nouveau-Brunswick et à Halifax. Entre Moncton et Halifax, VIA Océan et VIA Atlantique ne formeraient plus qu'un seul train.

Parallèlement à son étude et à ses propositions concernant le rétablissement du service VIA Atlantique, la CIRPS a entrepris l'analyse approfondie des coûts de son programme. ⁽²⁾ Elle conclut que le gouvernement n'aurait pas à verser des subventions additionnelles pour l'exploitation à la fois du service Atlantique et de VIA Océan. Cela tient au fait que premièrement, le nombre de passagers augmenterait et que deuxièmement, les frais seraient moindres sur le tracé de VIA Atlantique qui serait plus court. Dans son témoignage devant le Comité, la CIRPS a fait remarquer que son analyse de coûts avait été étudiée par VIA Rail et le ministère des Transports, qui lui avaient confirmé qu'elle était en tous points précise et qu'elle pourrait être appliquée. ⁽³⁾

⁽¹⁾ Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, fascicule n° 7, 9 mai 1984, réimpression pp. 7:21-7:29.

⁽²⁾ *Ibid.*, pp. 7A:25-7A:40.

⁽³⁾ *Ibid.*, pp. 7:24-7:25.