

Les lourdes dépenses de capital pour l'achat de matériel et les améliorations du service dans le corridor Québec-Windsor ont été citées à titre d'exemples pertinents. Le Comité estime que les principaux moyens de transport sont tous subventionnés, d'une façon ou d'une autre, et il fait valoir à ce sujet, les sommes importantes de fonds publics consacrés à la construction d'aéroports, de routes nationales et de ports. Les sociétés de transport par autocar soutiennent que les routes nationales ont été construites surtout pour les automobiles et des camions et qu'elles existeraient en l'absence de toute circulation d'autocars. Elles estiment aussi payer leur juste part des frais routiers au moyen des plaques d'immatriculation et des taxes sur l'essence et, par conséquent, que leurs opérations sont bien loin de recevoir des subventions d'exploitation. Le Comité exprime quelques réserves au sujet de ces allégations.

**12. Le Comité recommande que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications ou le Comité parlementaire mixte (mentionné dans la recommandation n° 6) fasse, dès que possible, une étude détaillée de la question des subventions, pour déterminer la part de ces subventions qui revient à chaque mode de transport. Cette étude déterminera si l'un d'eux est plus avantagé, du point de vue de la concurrence, et permettra de faire des recommandations propres à corriger éventuellement les injustices.**

#### **B. Recouvrement des frais.**

Un thème qui revient souvent dans les discussions sur le secteur du transport ferroviaire des voyageurs au Canada est celui des subventions qu'il reçoit comparativement aux recettes qu'il retire de la vente de billets. VIA Rail a reçu en 1983 des subventions d'exploitation s'élevant à 451 millions de dollars, soit environ 2,6 fois la somme de 173,3 millions de dollars qu'elle a obtenue de la vente des billets. Cette subvention est bien en deçà du montant de 527,3 millions de dollars auquel elle a estimé ses besoins pour 1983. VIA Rail, dans son rapport annuel de 1983, explique que cette différence provient du déclin du taux d'inflation et de la décision que le conseil d'administration et la direction de VIA ont prise de tendre vers un mode d'exploitation où les services seraient fournis au moindre coût.

Bien que cette réduction des subventions soit louable, VIA est encore largement subventionnée par les contribuables. En outre, elle n'est jamais certaine des subventions dont elle aura besoin d'une année à l'autre. Le gouvernement pourrait l'obliger à assurer un service ferroviaire sur des parcours peu achalandés, qui exigent de lourdes subventions. Le Comité estime qu'il faudrait étudier le niveau des subventions gouvernementales nécessaires au service voyageurs. Dans son étude sur Amtrak<sup>(1)</sup>, le Comité a noté que le Congrès exige de cette société qu'elle recouvre un certain pourcentage de ses frais, au moyen de ses revenus. Le Congrès exige que le coefficient revenu/coût atteigne 50 p. 100 d'ici 1985, résultat qu'Amtrak a déjà obtenu. Rien de pareil n'est exigé de VIA à l'heure actuelle. Cette société devrait connaître le montant des subventions qu'elle recevra du gouvernement et la somme qu'il lui faudra recouvrer à partir de ses profits d'exploitation. Des subventions spéciales

---

<sup>(1)</sup> Le fascicule n° 5 du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (30 avril 1984) contient le résultat de cette partie de l'étude du Comité.