

[Texte]

commuter services because they are not separately accounted for in our systems.

In any case the costs would hardly be definitive in determining what it would cost another operator to provide such services. Presumably other operators would use different equipment, provide other amenities, use other ticketing systems, operate over shorter distances, offer different stops and frequencies and have different overheads from VIA's.

With respect to our views on the overall impact of rail passenger service on tourism and the environment, it is our belief that passenger rail can make important contributions in both of these areas. To refer again to VIA's "Review of Passenger Rail Transportation in Canada", it documents a potential market of 25 million tourists a year from the United States, Japan, Great Britain, France, West Germany and Canada who are interested in long-distance travel. Approximately 10 million of them would be predisposed to taking a train trip through the Rocky Mountains.

VIA has been testing this market for the last couple of years with excellent results. This is why the Rocky Mountaineer is retained as one of the services in the new network.

We recognize also that the provision of services to tourists will be one of the primary vocations of the new thrice-weekly western transcontinental service. For this reason, we will pay particular attention to scheduling this train to ensure a maximum of daylight travel in the Rocky Mountains and good arrival-departure times at Vancouver, Jasper and Edmonton.

• 0940

As for the environment, we believe the rail mode has an important role to play in the ecological transport of passengers, particularly in Canada's increasingly congested central corridor. VIA's review of passenger rail transportation in Canada projected an increase of 23% in corridor travel over the next 20 years and concluded that significant investments in transportation infrastructures would be required to accommodate that increase.

Since plans for major expansions of airport systems and highways already are encountering environmental and land use opposition, it is VIA's position that serious consideration should be given to high-speed trains as a valid alternative for road and airplane users. A collateral environmental benefit is reduced congestion, minimal land use, greater energy efficiency, reduced pollution and better safety.

[Traduction]

peux commenter les coûts d'exploitation des services de train de banlieue parce que ces coûts ne sont pas établis distinctement dans nos systèmes.

De toute façon, les coûts ne permettraient guère de déterminer avec certitude ce qu'il en coûterait à un autre exploitant pour assurer de tels services. En effet, il est probable que d'autres exploitants offriraient des services différents de ceux de VIA par le matériel utilisé, les commodités offertes, les systèmes de billetterie en place, la longueur des parcours, les arrêts et les fréquences choisies, et enfin, l'importance des frais généraux à supporter.

En ce qui concerne l'incidence générale des services ferroviaires voyageurs sur le tourisme et l'environnement, nous sommes d'avis que l'apport du transport ferroviaire-voyageurs peut être important dans ces deux secteurs. D'après, encore une fois, l'étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada, on a déterminé qu'il pourrait y avoir 25 millions de touristes provenant des États-Unis, du Japon, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne de l'ouest et du Canada, qui seraient intéressés à parcourir de longues distances. Environ 10 millions d'entre eux seraient enclins à traverser les montagnes rocheuses en train.

Au cours des dernières années, VIA a sondé ce marché avec d'excellents résultats. Ainsi, «le montagnard des rocheuses» sera maintenu dans le nouveau réseau.

De plus, nous reconnaissons la vocation touristique première du nouveau train trans-continentale de l'Ouest, exploité trois fois par semaine. Lorsque nous établirons l'horaire de ce train, nous veillerons particulièrement à ce que le trajet dans les montagnes rocheuses se fasse le plus possible le jour et à ce que les heures d'arrivée et de départ à Vancouver, Jasper et Edmonton soient commodes pour les voyageurs.

Quant à la question de l'environnement, nous croyons que le rail peut jouer un rôle important dans le transport des voyageurs axé sur le respect de l'environnement, surtout si l'on pense à l'encombrement grandissant du corridor central. Dans l'étude du transport ferroviaire voyageurs au Canada, VIA a prévu que les voyages dans le corridor augmenteraient de 23 p. 100 au cours des 20 prochaines années, ce qui l'a amené à conclure qu'il y aurait lieu de réaliser des investissements considérables dans les infrastructures de transport afin de faire face à cet accroissement.

Étant donné que les grands projets d'expansion des réseaux aéroportuaires et routiers sont déjà battus en brèche par des mouvements de protection de l'environnement et des terres, VIA estime que le train à grande vitesse représente vraiment pour les usagers des services aériens et des routes un mode de transport valable et qu'il faudrait envisager sérieusement cette option en raison des avantages qu'elle comporte sur le plan de l'environnement, qui sont une réduction de