



LE SÉNAT DU CANADA

**RAPPORT PROVISOIRE  
LE SERVICE FERROVIAIRE  
DE TRANSPORT DE VOYAGEURS AU CANADA**

**SOMMES-NOUS SUR LA BONNE VOIE?**



**LE COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

**SOUS LA PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE LÉOPOLD LANGLOIS**

**JUIN 1984**





Deuxième session de la  
Trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*

L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 20 juin 1984

**Fascicule n° 15**

**Quinzième fascicule concernant**

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de trans-  
port de voyageurs assuré par  
VIA Rail Canada Inc.

**RAPPORT PROVISOIRE  
DU COMITÉ**

intitulé:

Le service ferroviaire de transport  
de voyageurs au Canada—  
Sommes-nous sur la bonne voie?

Second Session  
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*

The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, June 20, 1984

**Issue No. 15**

**Fifteenth Proceedings on**

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail  
Canada Inc.

**INTERIM REPORT  
OF THE COMMITTEE**

entitled:

Rail Passenger Services in Canada—  
Are we on the right track?



## Composition du Comité

L'honorable Léopold Langlois, *président*

L'honorable James Balfour, *vice-président*

et

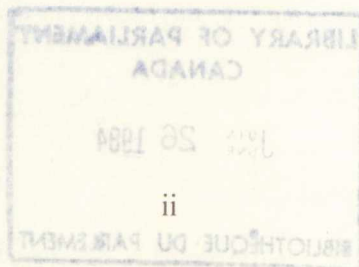
Les honorables sénateurs:

Adams, Willie  
Bielish, Martha  
Bonnell, M. Lorne  
\*Flynn, Jacques  
Graham, Alasdair  
Macdonald, John M.

Muir, Robert  
\*Olson, H.A.  
Perrault, Raymond J.  
Riley, Daniel  
Stewart, John B.  
Stollery, Peter

\*Membres d'office

*Remarque:* Les honorables sénateurs Cottreau, Hastings, Le Moynes et Lucier, ont également, à différents moments, fait partie du Comité.

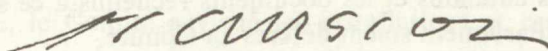


## RAPPORT DU COMITÉ

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, autorisé à faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., a, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, effectué cette étude et présente maintenant le rapport du comité intitulé: «Le service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada — Sommes-nous sur la bonne voie?»

Respectueusement soumis,

Le président,



LÉOPOLD LANGLOIS.

## Ordre de renvoi

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du jeudi 19 janvier 1984:

Avec la permission du Sénat,  
l'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déferés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
CHARLES A. LUSSIER

## Remerciements

Au cours des quatre derniers mois, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a tenu des réunions publiques et des réunions à huis clos qui ont conduit à des études intensives concernant les opérations et les installations d'Amtrak aux États-Unis.

Le Comité a reçu la collaboration du ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy; des représentants et des employés de VIA Rail Canada Inc.; des représentants du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports, et de tous les autres témoins dont la liste est annexée au rapport.

Pendant son étude, le Comité a visité les installations et rencontré les représentants d'Amtrak en avril. Les membres du Comité désirent remercier les cadres et employés d'Amtrak de Chicago, Beech Grove, Washington D.C., New York, Mobile et Nouvelle-Orléans, pour avoir permis au Comité d'effectuer une visite enrichissante et agréable. Le Comité tient à souligner le travail de MM. Graham Claytor, président d'Amtrak; de James H. English, vice-président, affaires gouvernementales; de Robert Gall, vice-président, marketing; de Wilfred Leatherwood, gérant, service local et aux États; de Mlle Diane Elliot, directeur des communications internes; de M. R. Preski, chef du service d'entretien et superviseur du service de mécanique générale pour la région de l'ouest; et de M. W.A. Barrick, gérant général.

Le Comité tient à remercier spécialement de sa participation M. Jim Barber, directeur des affaires intergouvernementales d'Amtrak, qui a su, pratiquement sans avis, mettre sur pied et coordonner de manière remarquable la visite ainsi que les séances de Comité.

Le Comité tient aussi à mentionner l'aide reçue de l'ambassade du Canada à Washington D.C., et des consulats canadiens à New York, Chicago, Atlanta et Nouvelle-Orléans au cours de sa visite aux États-Unis.

Le Comité remercie également les membres de son personnel, dont M. André Reny greffier du Comité, pour s'être occupé de l'administration, de la coordination des témoins et des séances. Le Comité tient aussi à souligner l'excellent travail de M. John Christopher, attaché de recherche, Service de recherches, Bibliothèque du Parlement. Ses compétences professionnelles ainsi que ses efforts personnels ont jeté les bases des conclusions et des recommandations de ce rapport.





# TABLE DES MATIÈRES

RECOMMANDATIONS .....	ix
AVANT-PROPOS .....	1
INTRODUCTION .....	1
VIA RAIL CANADA DEVRAIT-ELLE EXISTER? .....	2
CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE SERVICE VOYAGEURS DEPUIS JUILLET 1982 .....	2
LOI PORTANT SUR VIA RAIL CANADA .....	4
CONTRATS D'EXPLOITATION ET MÉTHODES D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS .....	6
A. Vérifications de la CCT .....	6
B. Les 13 <sup>e</sup> et 14 <sup>e</sup> factures .....	7
C. Établissement des coûts — méthode d'Amtrak .....	7
1. Établissement des coûts évitables à court terme .....	7
2. Détermination des coûts et des paiements .....	8
3. Établissement des coûts selon un taux uniforme .....	9
D. Modifications des dispositions contractuelles de VIA .....	9
SUBVENTIONS AU SERVICE VOYAGEURS .....	10
A. Concurrence .....	10
B. Recouvrement des frais .....	11
SERVICE VOYAGEURS .....	12
A. Centres d'entretien .....	12
B. Reconstruction de voitures de chemin de fer .....	12
C. Priorité des trains de voyageurs .....	13
D. Le personnel .....	14
E. Expansion du service voyageurs .....	15
COMMERCIALISATION .....	16
SERVICES COMPLÉMENTAIRES VIA-AMTRAK .....	17
RÉTABLISSEMENT DU SERVICE FERROVIAIRE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS .....	17
CONCLUSION .....	20
ANNEXE I—LISTE DES TÉMOINS .....	21



## Recommandations

### LOI PORTANT SUR VIA RAIL CANADA

1. Le Comité recommande l'adoption par le Parlement le plus tôt possible d'une loi portant spécifiquement sur VIA Rail Canada dans le but de donner à celle-ci le mandat nécessaire pour assurer un service voyageurs national rentable, efficace et moderne.

2. Le Comité recommande que la loi contienne un énoncé clair de la politique du gouvernement à l'égard de l'exploitation, par VIA Rail Canada, d'un service ferroviaire.

3. Le Comité recommande que la loi énonce des dispositions autorisant VIA Rail Canada à posséder, à gérer, à exploiter ou à fournir à contrat les services de trains voyageurs intercités. Dans la mesure du possible, VIA Rail Canada exploitera et contrôlera directement tous les aspects du service voyageurs.

4. Le Comité recommande que la loi énumère l'énoncé des engagements précis devant être assumés par VIA Rail Canada en ce qui touche le service voyageurs qu'elle offre ainsi qu'un calendrier réaliste de mise en œuvre.

5. Le Comité recommande que la loi contienne des dispositions autorisant VIA Rail Canada à conclure des ententes avec d'autres parties pour la fourniture de services voyageurs, si le besoin s'en fait sentir.

6. Le Comité recommande que la loi prévoie la création d'un Comité parlementaire mixte sur les transports devant faire rapport, au plus tard deux ans après l'adoption de la loi, sur l'efficacité de celle-ci dans le but de proposer tout changement jugé nécessaire.

### CONTRATS D'EXPLOITATION ET MÉTHODES D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS

7. Le Comité recommande qu'une disposition législative accorde à VIA Rail Canada le droit de négocier directement avec les sociétés ferroviaires, des contrats d'exploitation fondés sur la notion des coûts évitables à court terme et que, advenant l'impossibilité de conclure de gré à gré avec les sociétés ferroviaires un contrat satisfaisant, VIA Rail Canada soit autorisée à en appeler à la CCT pour arbitrage.

8. Le Comité recommande que les contrats d'exploitation intervenus entre VIA Rail Canada et les sociétés ferroviaires prévoient un taux uniforme d'établissement des coûts où chaque élément est calculé, autant que possible, selon un prix mensuel fixe, ainsi que la possibilité de modifier certains postes de dépenses comme les salaires et les niveaux de services.

9. Le Comité recommande qu'en vue de négocier ses contrats en pleine connaissance de cause, VIA Rail Canada ait, de droit, plein accès aux dossiers opérationnels et financiers

des sociétés ferroviaires, y compris les vérifications des paiements et factures faites après coup afin de procéder à des études détaillées avant un nouveau contrat.

10. Le Comité recommande que VIA Rail Canada soit tenue, par la loi, d'assurer la confidentialité de toutes les données relatives à l'établissement des coûts.

11. Le Comité recommande que, avant l'entrée en vigueur des présentes recommandations relatives aux contrats et à l'établissement des coûts, VIA Rail Canada Inc. ait plein accès au rapport de vérification de la CCT pour 1981, concernant les frais de service imputés par le CP, ainsi qu'aux documents des deux compagnies ferroviaires opérantes pour toutes les vérifications subséquentes.

## SUBVENTIONS AU SERVICE VOYAGEURS

### Concurrence

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 avantageux, du point de vue de la concurrence, et permettra de faire des recommandations propres à corriger éventuellement les injustices.

### Recouvrement des frais

13. Le Comité recommande que la loi sur VIA Rail Canada prévoie l'établissement de niveaux de subventions appropriés, et les niveaux de service correspondants que VIA Rail Canada devra fournir.

## SERVICE VOYAGEURS

### Centres d'entretien

14. Le Comité recommande, en vue de permettre à VIA Rail Canada de pleinement contrôler ses centres d'entretien, les travaux qui y sont effectués et leurs coûts, que l'on envisage de confier ces responsabilités aux employés de VIA Rail Canada, ce qui comporterait le transfert de personnel ou l'embauche de nouveaux employés.

### Reconstruction de voitures de chemin de fer

15. Le Comité recommande que la question de la reconstruction des vieilles voitures de chemin de fer, y compris leur conversion à l'électricité, soit examinée à fond par VIA Rail en vue d'améliorer le matériel et d'accroître le stock utilisable. Il faudrait aussi envisager de mettre sur pied une installation où ces travaux pourraient être effectués par les employés de VIA Rail et sous son contrôle direct, au lieu d'être adjugés à contrat.

16. Le Comité recommande qu'un programme de mise au point d'un prototype devant servir l'Est et l'Ouest soit entrepris sans délais et ce, en plus de la réparation des vieilles

voitures de chemin de fer. Ce programme de reconstruction des vieilles voitures ne devra jamais remplacer définitivement le besoin de matériel neuf; il s'agit tout au plus d'une mesure temporaire en attendant l'arrivée du nouveau matériel.

#### Priorité des trains de voyageurs

17. Le Comité recommande que les voies d'évitement soient allongées, de manière qu'elles puissent recevoir les grands trains de marchandises pour accorder la priorité aux trains de voyageurs lorsque les deux se rencontrent.

18. Le Comité recommande qu'aux termes de la loi, les trains de voyageurs aient priorité sur les trains de marchandises en faisant la meilleure utilisation possible de la voie ferrée.

19. Le Comité recommande que la loi créant VIA Rail Canada prévoie des primes et des pénalités liées aux normes de ponctualité et de qualité, qui seraient fixées dans les contrats d'exploitation conclus entre VIA Rail Canada et les sociétés ferroviaires.

#### Le personnel

20. Le Comité recommande que les employés participent activement à la conception et aux essais du nouveau matériel de VIA Rail Canada, de manière à assurer aux clients et à VIA Rail Canada Inc. les meilleures voitures possibles.

21. Le Comité recommande qu'un représentant du personnel siège au conseil d'administration de VIA Rail Canada afin que celle-ci reçoive, des employés, un apport plus direct et profitable à l'ensemble du service ferroviaire de transport de voyageurs.

#### Expansion du service voyageurs

22. Le Comité recommande qu'aux termes d'une nouvelle loi sur VIA Rail Canada, cette société soit tenue d'élaborer un plan exhaustif visant l'amélioration de tous les services voyageurs interurbains en détaillant notamment les divers parcours, les niveaux de service et les types de matériel. Ce plan serait soumis au Parlement pour approbation, deux ans après l'entrée en vigueur de la loi susmentionnée, à condition que tout abandon de ligne ne soit entériné par la CCT qu'après la tenue d'audiences publiques.

### COMMERCIALISATION

23. Le Comité recommande que VIA Rail Canada établisse une politique aux termes de laquelle un plus grand nombre d'agences seraient autorisées à vendre et à distribuer des billets de VIA Rail Canada. Celle-ci pourrait relier des agences de voyage à une billetterie informatisée comme celle qu'utilise Air Canada.

24. Le Comité recommande que le système de traitement des demandes de renseignements et des réservations par téléphone actuellement utilisé par VIA Rail Canada Inc. soit amélioré.

## SERVICES COMPLÉMENTAIRES VIA-AMTRAK

25. Le Comité recommande qu'en consultation avec Amtrak, VIA Rail Canada mène des études visant à améliorer et à élargir les services conjoints que les deux sociétés exploitent entre le Canada et les États-Unis.

## RÉTABLISSEMENT DU SERVICE FERROVIAIRE

26. Le Comité recommande le rétablissement immédiat du service VIA Atlantique reliant le Canada central à Halifax par Sherbrooke (Québec) et le sud du Nouveau-Brunswick.

# Service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada — Sommes-nous sur la bonne voie?

## AVANT-PROPOS

Le 6 juillet 1982, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a présenté un rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc. Il y était fait mention du fait que le Comité aurait besoin de plus de temps pour terminer l'étude de ce sujet complexe. Après avoir étudié plus à fond la question aux termes d'un nouvel ordre de renvoi, le Comité estime toujours qu'il lui est nécessaire, afin de remplir son mandat, de procéder à d'autres études et d'entendre d'autres témoins, particulièrement pour ce qui touche la méthode de calcul des frais, l'octroi de subventions gouvernementales et la fourniture de service voyageurs régional. Voilà pourquoi le Comité présente un autre rapport provisoire. Si la session parlementaire courante n'est pas prorogée, le Comité entend poursuivre ses travaux.

Dans ce rapport provisoire, le Comité expose les faits nouveaux survenus depuis juillet 1982 dans le domaine du service voyageurs. En outre, il décrit les problèmes particuliers auxquels il faut trouver remède de toute urgence si l'on désire améliorer le service voyageurs. Les recommandations contenues dans le présent rapport sont étroitement liées et doivent être appliquées de concert pour être efficaces. C'est pourquoi le Comité convient de les envisager comme un tout, et non comme une série d'éléments distincts pouvant être adoptés individuellement. Ces recommandations n'entraîneront un véritable relèvement du service voyageurs au Canada que si elles sont mises en œuvre dans leur ensemble.

Il convient aussi de noter que l'application d'un bon nombre de ces recommandations exige l'adoption d'une loi sur VIA Rail Canada si l'on veut qu'elles contribuent véritablement à améliorer le service voyageurs.

## INTRODUCTION

Le 19 janvier 1984, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a reçu du Sénat du Canada l'ordre de renvoi suivant:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

Conformément à son mandat, le Comité a débuté ses audiences le 21 février 1984 et a entendu des témoins qui lui ont fait part de leurs préoccupations concernant le service voya-

geurs. Le Comité a aussi effectué, au mois d'avril, une visite aux États-Unis où il a étudié soigneusement les activités et les installations d'Amtrak.<sup>(1)</sup> Cette visite a permis au Comité de comparer VIA Rail Canada Inc. à une société qui connaissait à l'origine à peu près les mêmes problèmes et qui assure maintenant un service ferroviaire efficace. Le présent rapport se propose de rapporter de façon juste et exacte les préoccupations soulevées devant le Comité et de présenter des recommandations et des suggestions visant à assurer la création d'un service voyageurs qui soit efficace et rentable.

## **VIA RAIL CANADA DEVRAIT-ELLE EXISTER?**

Le titre du présent rapport, qu'on ne saurait considérer comme un simple jeu de mots amusant, reflète l'inquiétude réelle du Comité à l'égard de l'avenir du service voyageurs au Canada. L'incertitude est telle qu'on s'attend, dans certaines régions du Canada, à la disparition de ce mode de transport à plus ou moins brève échéance. La détérioration progressive du service offert dans ces régions ainsi que la suppression de certaines liaisons annoncée par le gouvernement en 1981 expliquent cette incertitude et les doutes qu'on entretient au sujet de l'avenir du service voyageurs.

Les problèmes qu'a récemment connus VIA Rail Canada Inc., en particulier durant la période des vacances de Noël en 1983, alors que des pannes d'équipement ont entraîné des retards considérables, ont amené certains à conclure que VIA n'avait pas encore pris au sérieux son engagement d'améliorer la qualité du service voyageurs. Le Comité estime qu'il faut avant tout que le gouvernement s'interroge sur la valeur qu'il attache à la survie de VIA Rail Canada Inc. et du service voyageurs. Comme il le faisait remarquer dans son rapport provisoire de 1982, le Comité continue de croire qu'un réseau moderne et attrayant de transport ferroviaire de voyageurs peut et doit continuer à jouer un rôle important dans l'avenir des transports au Canada.<sup>(2)</sup>

Avons-nous choisi «la bonne voie» pour atteindre cet objectif? Certains progrès indéniables ont été réalisés, mais le Comité estime qu'on est encore loin du but visé. Il est pourtant convaincu que la mise en œuvre de certaines mesures gouvernementales, l'adoption de saines pratiques de gestion et l'octroi à la société de pouvoirs accrus permettraient à VIA Rail Canada Inc. d'assurer aux Canadiens un bon service voyageurs.

## **CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE SERVICE VOYAGEURS DEPUIS JUILLET 1982**

Si le Comité a entendu beaucoup de commentaires négatifs au sujet du service voyageurs au Canada, on lui a aussi fait part des améliorations apportées au système depuis la parution de son rapport provisoire en juillet 1982. Le ministre des Transports, l'honorable

---

<sup>(1)</sup> Le fascicule n° 5 des Délibérations du Comité en date du 7 juin 1984 expose les conclusions auxquelles le Comité en est venu à la suite de cette visite.

<sup>(2)</sup> Sénat du Canada, Rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., 6 juillet 1984, p. 2.



Lloyd Axworthy et M. Pierre Franche, président de VIA Rail Canada Inc., ont énuméré certaines de ces améliorations lors de leur comparution devant le Comité le 21 février 1984.<sup>(1)</sup> Ainsi:

- un programme quinquennal d'immobilisations a été établi pour permettre à VIA Rail de faire les investissements nécessaires à l'amélioration de ses installations et ses services;
- le gouvernement a accordé à VIA Rail une subvention de l'ordre de 300 millions de dollars pour la conception de quatre nouvelles installations d'entretien à Halifax, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg, ce qui devrait permettre à la société d'améliorer ses opérations d'entretien et de réaliser des économies à ce titre;
- de concert avec le ministère de l'Expansion industrielle régionale, le ministère des Transports a annoncé la création d'un programme de 40 millions de dollars qui permettra de mettre au point un nouveau prototype de train qui serait éventuellement mis en service dans les provinces Maritimes et les provinces de l'Ouest;
- des consultations ont eu lieu dans diverses localités du Canada dans le but de décider s'il ne conviendrait pas de rétablir certaines liaisons supprimées en 1981. Ces consultations ont abouti au rétablissement de la *Northern Continental Line* qui reliait Winnipeg à Edmonton et qui se rendra jusqu'à Vancouver, en passant par Jasper, à l'automne de 1985 ainsi qu'à la mise à l'essai, pendant une période de deux ans, d'une liaison entre Moncton et Edmundston au Nouveau-Brunswick;
- VIA Rail a établi des tarifs spéciaux (pour les étudiants, par exemple) et offre plusieurs forfaits;
- VIA Rail Canada Inc., le CN et le CP collaborent plus étroitement sur les questions d'intérêt commun;
- VIA Rail Canada Inc. a entrepris de rénover un certain nombre de gares dont la plus importante est la gare du Palais à Québec (laquelle est louée par VIA Rail Canada Inc.);
- VIA Rail Canada Inc. a entamé des discussions avec le CN, le CP et le ministère des Transports au sujet du transfert possible, sous son contrôle et sa gestion, de toutes les gares importantes du pays. Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, VIA Rail Canada Inc. achèterait ainsi les gares de Trois-Rivières et de Winnipeg;
- une deuxième série de trains légers, rapides et confortables (LRC) pour desservir le centre du Canada seraient livrés d'ici 1985;
- VIA Rail Canada Inc. a créé, à l'intention de ses employés, un programme de formation en vue d'améliorer le service à la clientèle; et

<sup>(1)</sup> Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 21 février 1984, fascicule n° 1.

- VIA Rail Canada Inc. a terminé une étude de trois ans sur le service de transport ferroviaire à grande vitesse dans les corridors les plus densément peuplés du Canada. Si les études techniques et les études de marché sont concluantes, VIA Rail Canada Inc. pense qu'un train à grande vitesse pourrait être mis en service dans le corridor Québec-Windsor, ce qui rentabiliserait cette liaison.

Le Comité est conscient de l'importance des efforts déployés et félicite le gouvernement ainsi que VIA Rail Canada Inc. pour le travail déjà accompli. Il constate cependant que certaines recommandations de son dernier rapport sont demeurées lettre morte et que d'autres mesures importantes devront être mises en œuvre si l'on veut vraiment améliorer le service voyageurs. Les parties suivantes du rapport traiteront des mesures dont l'adoption nous paraît essentielle.

## LOI PORTANT SUR VIA RAIL CANADA

Le Comité a recommandé, dans son rapport précédent, l'adoption d'une loi donnant à VIA Rail Canada Inc. un cadre législatif défini et complet, ce que le gouvernement n'a pas encore fait.

Au cours des audiences qui ont abouti à son premier rapport provisoire, certains témoins ont exposé au Comité les conséquences positives de l'adoption de la loi créant la société ferroviaire américaine Amtrak. Le Comité a pu lui-même s'en rendre compte lorsqu'il a étudié les opérations d'Amtrak. Les fonctions et les pouvoirs de cette société ferroviaire sont clairement exposés dans une loi. Les récents témoignages entendus par le Comité ont de nouveau confirmé le fait que l'absence d'un cadre législatif et du mandat qui en découle normalement, nuit à VIA Rail Canada Inc. C'est ce que M. Garth Campbell, ancien vice-président de la mise en marché des services voyageurs à CN Rail, faisait remarquer au Comité lorsqu'il soulignait les problèmes auxquels faisait face VIA Rail Canada Inc.

Quelque impressionnante que soit la liste des problèmes qui précèdent, le plus grave est sans doute le premier. Le mandat que VIA a reçu à sa création n'a jamais été écrit, débattu au Parlement ni vraiment défini. Le mandat ne précisait ni les obligations ni les pouvoirs de VIA. Il ne définit pas les responsabilités que devaient assumer les compagnies ferroviaires au chapitre de l'exploitation, en retour de la suppression du fardeau financier lié au service des trains de voyageurs. En dernier lieu, le mandat n'indiquait pas les services que le public était en droit d'attendre.

Ce mandat aurait normalement dû être formulé dans une loi. Dans ces conditions, beaucoup de gens ne peuvent s'empêcher de se demander pourquoi on ne l'a pas fait, comme ce fut par exemple le cas pour Amtrak. À l'époque, tout le monde était tellement heureux de voir faire quelque chose qu'on s'est contenté de ce qu'on pouvait obtenir, c'est-à-dire d'une société de la Couronne inscrite à l'Annexe D, façonnée à partir d'une côte d'Adam. Il se peut cependant que le pessimisme du gouvernement au sujet de l'avenir du service ferroviaire l'ait incité à ne pas présenter de projet de loi précisant ce que devait être VIA. Je crois maintenant que le gouvernement a pu choisir cette solution pour se simplifier la vie. Si on avait défini le rôle de VIA en termes juridiques, alors que l'attitude officielle était tellement

ambiguë, le gouvernement et VIA auraient pu s'attirer de nombreuses critiques. Le fait d'expliquer clairement ce que nous réservait l'avenir aurait pu engendrer un charivari, après les pieuses promesses d'amélioration et de revitalisation du service faites en 1974, 1975 et 1976.<sup>(1)</sup>

Comme elle l'a fait au moment où le Comité remplissait son premier ordre de renvoi, VIA Rail Canada Inc. lui a de nouveau proposé de recommander au gouvernement d'adopter une loi sur VIA Rail Canada. Une telle loi fixerait le mandat de VIA Rail Canada en établissant notamment le genre de service que la société devrait assurer dans les diverses régions du Canada, la compensation à laquelle elle aurait droit en retour de ces services, ses droits à l'égard des voies ferrées et des gares et sa relation avec d'autres sociétés ferroviaires ainsi qu'avec le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports. À l'heure actuelle, VIA Rail Canada Inc. doit s'adapter aux situations à mesure qu'elles se présentent sans savoir clairement quelle est sa position ou le rôle qu'elle doit assumer actuellement et dans l'avenir dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs.

Le Comité estime que VIA Rail Canada Inc. a actuellement la responsabilité d'assurer un service voyageurs mais ne possède pas les pouvoirs lui permettant de s'en acquitter avec succès et ne peut se fonder sur aucune ligne directrice. La question demeure toujours de savoir si on veut, au Canada, fournir un service ferroviaire de transport de voyageurs. Si c'est le cas, comme le Comité le croit, il faut fournir à VIA Rail Canada les pouvoirs nécessaires à cette fin.

Il est essentiel que le gouvernement fédéral prenne un engagement ferme en ce qui touche le service voyageurs. L'idéal serait d'adopter une loi établissant les buts et les objectifs de VIA Rail Canada et du gouvernement dans ce domaine. Les «solutions» spéciales qui sont proposées pour résoudre les problèmes de VIA Rail Canada comme le rétablissement de certains services et la création de centres d'entretien sont bonnes en soi, mais le gouvernement n'expose pas ainsi clairement quelles sont ses intentions et sa politique en matière de service voyageurs. Il ne peut le faire qu'en reconnaissant par voie législative l'existence de VIA Rail Canada, c'est-à-dire en adoptant une loi sur VIA Rail Canada.

Le Comité conclut, tout comme dans son rapport précédent, que la meilleure façon d'assurer un service voyageurs efficace est d'adopter une loi qui expose clairement les pouvoirs et les responsabilités de VIA Rail Canada et du gouvernement. Le Comité propose également la création d'un Comité parlementaire mixte chargé de surveiller l'efficacité de la loi.

Par conséquent,

**1. Le Comité recommande l'adoption par le Parlement le plus tôt possible d'une loi portant spécifiquement sur VIA Rail Canada dans le but de donner à celle-ci le mandat nécessaire pour assurer un service voyageurs national rentable, efficace et moderne.**

<sup>(1)</sup> Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 20 mars 1984, fascicule n° 4, p. 4:11.

Et plus spécifiquement:

2. Le Comité recommande que la loi contienne un énoncé clair de la politique du gouvernement à l'égard de l'exploitation, par VIA Rail Canada, d'un service ferroviaire.

3. Le Comité recommande que la loi énonce des dispositions autorisant VIA Rail Canada à posséder, à gérer, à exploiter ou à fournir à contrat les services de trains voyageurs intercités. Dans la mesure du possible, VIA Rail Canada exploitera et contrôlera directement tous les aspects du service voyageurs.

4. Le Comité recommande que la loi énumère des engagements précis devant être assumés par VIA Rail Canada en ce qui touche le service voyageurs qu'elle offre ainsi qu'un calendrier réaliste de mise en œuvre.

5. Le Comité recommande que la loi contienne des dispositions autorisant VIA Rail Canada à conclure des ententes avec d'autres parties pour la fourniture de services voyageurs si le besoin s'en fait sentir.

6. Le Comité recommande que la loi prévoie la création d'un Comité parlementaire mixte sur les transports devant faire rapport, au plus tard deux ans après l'adoption de la loi, sur l'efficacité de celle-ci dans le but de proposer tout changement jugé nécessaire.

## CONTRATS D'EXPLOITATION ET MÉTHODES D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS

Pour assurer le service voyageurs, VIA Rail Canada Inc. signe avec le CN et le CP des contrats portant notamment sur l'entretien du matériel roulant et l'utilisation des voies ainsi que des services connexes à la voie ferrée, comme l'aiguillage. Le Comité a entendu bien des discussions sur la façon dont VIA intervient dans la négociation des contrats d'exploitation avec les sociétés ferroviaires. On a remarqué, à cet égard, que VIA est gravement désavantagée du fait qu'elle n'a pas plein accès aux renseignements relatifs à l'établissement des coûts par les sociétés ferroviaires. On a déclaré au Comité que VIA, ayant réussi en 1983 à obtenir du CN et du CP de plus amples détails sur l'établissement des coûts, a pu de ce fait réduire les droits d'utilisation des voies ferrées. La Commission canadienne des transports (CCT) est parvenue, elle aussi, à écourter le temps nécessaire à la vérification des frais imputés à VIA Rail Canada Inc. par le CN et le CP. Bien que le Comité accueille favorablement ces améliorations, la question n'en continue pas moins de le préoccuper.

### A. Vérifications de la CCT

Ces vérifications détaillées portent sur les frais que le CN et le CP imputent à VIA Rail Canada Inc. Conformément à la directive du ministre des Transports en date du 17 décembre 1981, qui est à l'origine de ces vérifications, la CCT fournit ces rapports au ministère des Transports qui peut, par la suite, se charger de les transmettre au CN, au CP et à VIA Rail Canada Inc.

Dans son témoignage au Comité le 22 mai 1984, la CCT a fait remarquer que le CP s'était opposé à ce que le rapport de vérification de la CCT concernant les frais imputés à

VIA Rail soit communiqué à cette société. De ce fait, VIA Rail Canada Inc. ne dispose pas encore de toutes les données relatives à l'établissement des coûts. La CCT a recommandé de communiquer le rapport de 1981 et tous les rapports subséquents à VIA Rail Canada Inc. et le Comité partage cet avis. Sous réserve d'en préserver le caractère confidentiel, il ne voit aucune raison que VIA Rail Canada Inc. n'entre pas en possession de ces données.

## **B. Les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> factures**

Les préoccupations du Comité manifestées au cours de ses audiences en 1981-1982 au sujet des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> factures, bien qu'atténuées, subsistent toujours. Le CN et le CP imputent chaque mois à VIA des frais pour les services qu'ils lui assurent, en vertu des contrats d'exploitation. Les dispositions contractuelles prévoient, de plus, la présentation à VIA d'une 13<sup>e</sup> facture, ou état annuel de rajustement de frais qu'elle doit acquitter, en plus des dépenses déjà facturées figurant aux états mensuels. Cette facture est le compte de recouvrement; elle fait suite aux 12 factures mensuelles et comprend les frais qui ne figuraient pas ou étaient incorrectement estimés dans ces factures (comme les frais d'aiguillage pour ne citer qu'un exemple).

VIA reçoit aussi une quatorzième facture qui constitue, en somme, un rajustement final que les chemins de fer peuvent réclamer à VIA, après vérification de leurs frais par la CCT. Même si la société VIA est, plus qu'autrefois, en mesure de prévoir le montant de ces factures (en 1982, elle a eu droit à un crédit de plus de 5 millions de dollars pour des versements excédentaires faits aux chemins de fer pour les services qu'ils lui avaient rendus), elle continue d'ignorer le montant final des frais de services qu'elle devra régler aux termes des contrats d'exploitation, longtemps après que l'exercice en cours a pris fin. Il conviendrait que VIA soit au courant de ce qu'elle aura à payer, avant que les services lui soient fournis: elle pourrait ainsi améliorer ses prévisions budgétaires et contrôler de plus près l'aspect financier de ses opérations. Le Comité est toujours d'avis qu'une disposition contractuelle s'impose pour mettre un terme à cette 14<sup>e</sup> facture.

## **C. Établissement des coûts — méthode d'Amtrak**

### **1. Établissement des coûts évitables à court terme**

Le Comité a étudié également la méthode utilisée à l'égard des contrats d'exploitation pour l'établissement des coûts. Au cours de son enquête sur les opérations d'Amtrak, il a examiné la méthode d'établissement des coûts de cette société.<sup>(1)</sup> Amtrak utilise la méthode des coûts évitables à court terme dans les contrats d'exploitation qui la lient aux sociétés ferroviaires. C'est-à-dire qu'elle paie les seuls frais que les chemins de fer ne devraient pas encourir, en l'absence de tout train voyageur. Cette méthode est à l'opposé de la procédure imposée à VIA Rail qui, en vertu de l'ordonnance R-6313, paie pour les frais évitables à long terme ou les frais communs répartis.

Les méthodes de répartition des frais permettent de gonfler les frais généraux pour couvrir les frais de surveillance, les frais généraux de la société, les facteurs

<sup>(1)</sup> Le fascicule n° 5 des Délibérations du Comité donne une explication plus détaillée de la relation contractuelle d'Amtrak avec les sociétés ferroviaires ainsi que de sa méthode de calcul des coûts.

de profits ou d'autres dépenses dont il n'est pas expressément fait mention. Ces frais généraux peuvent être sensiblement plus élevés que les coûts évitables effectifs. Amtrak n'assume que les frais évitables, comme le coût effectif des avantages accordés à l'employé au titre de la santé et du bien-être, les congés annuels et les remboursements de congés.

Amtrak ne paie pas d'autres postes qui pourraient représenter des coûts appréciables, comme l'utilisation des voies et des installations, le coût d'opportunité, le rendement des investissements et les frais de propriété<sup>(1)</sup>.

La méthode de calcul des coûts est un aspect critique des opérations financières de la société VIA dont 60 % des dépenses totales annuelles vont aux sociétés ferroviaires, au titre des contrats d'exploitation. Amtrak estime que la méthode d'établissement des coûts évitables à court terme appliquée à ses contrats d'exploitation lui épargne des sommes considérables puisqu'elle a ainsi économisé, depuis 1976, plus de 30 millions de dollars par an. On peut se demander combien VIA aurait économisé, si elle avait utilisé la même méthode? La CCT a déclaré au Comité que les frais imputés à VIA seraient moindres, si l'on adoptait la méthode d'établissement des coûts utilisée aux États-Unis.

Le système utilisé aux États-Unis produirait des coûts un peu moindres que ceux que nous évaluons. VIA et nous ne nous entendons pas quant à savoir combien moindres seraient ces coûts. Selon nous, ce serait de 25 à 35 millions de dollars de moins. VIA a déjà soutenu que c'était 55 millions de dollars, mais je n'ai jamais vu de justification à cela. Je pense que notre chiffre de 25 à 35 millions est raisonnablement exact.<sup>(2)</sup>

Le Comité a noté ce fait dans son rapport précédent et il continue de croire que la société VIA Rail réaliserait des économies sensibles si elle appliquait au Canada cette méthode d'établissement des coûts évitables à court terme.

## 2. Détermination des coûts et des paiements

Une autre différence appréciable entre VIA et Amtrak se trouve dans la méthode de détermination des coûts et des paiements que le passage suivant met en lumière.

La question qui suit logiquement la méthode d'établissement des coûts est la suivante: «Comment sont déterminés les coûts appropriés et les paiements qui doivent être effectués?» Réponse: Amtrak a pleinement accès aux dossiers financiers et opérationnels des transporteurs, non seulement pour la postvérification des factures et des paiements, mais également pour les études détaillées qui précèdent la négociation de nouveaux contrats. C'est là la principale différence entre les droits respectifs dévolus à Amtrak et à VIA Rail pour déterminer ce que doivent être les frais appropriés.

---

<sup>(1)</sup> J.L. Larson, vice-président adjoint, Administration des contrats, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship with the Railroad Industry and Costing Methodology* Washington, 5 avril 1984, p. 2

<sup>(2)</sup> Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 22 mai 1984, fascicule n° 9, p. 9:13.

Après avoir effectué les études des coûts réels en utilisant les dossiers des transporteurs, des contrats d'exploitation sont négociés avec chaque réseau de chemin de fer sur la prestation des services à fournir, les niveaux de dotation en personnel nécessaires pour chaque catégorie d'employés et, dans la mesure du possible, des taux uniformes sont négociés pour chaque service.

Il convient de signaler également que Amtrak a le droit de négocier directement avec les transporteurs, et de vérifier les dossiers opérationnels et financiers de ces derniers sans devoir passer par un intermédiaire.<sup>(1)</sup>

Le Comité a été particulièrement intéressé d'apprendre qu'Amtrak avait accès aux dossiers opérationnels et financiers des sociétés ferroviaires et pleinement droit de les vérifier. Comme on l'a noté plus tôt, VIA n'a pas complètement accès aux données des sociétés de chemins de fer concernant l'établissement des coûts parce qu'elle ne peut vérifier les dossiers en question. Le Comité conclut que VIA se trouve ainsi dans une position préjudiciable à la négociation de ses contrats d'exploitation.

### 3. Établissement des coûts selon un taux uniforme

Un aspect important des contrats d'Amtrak, c'est qu'ils sont négociés sur la base d'un tarif uniforme ou un prix fixe où chaque élément de coût fait l'objet, dans toute la mesure du possible, d'un tarif mensuel fixe. Amtrak estime que cette méthode incite à l'efficacité et au contrôle des coûts car, une fois le taux convenu, le prix de l'inefficacité incombera aux transporteurs. D'autre part, si les transporteurs peuvent réduire leurs coûts par une plus grande efficacité, ils profiteront des économies réalisées. Le contrat permet aussi des modifications pour tenir compte, par exemple, des changements dans le niveau des services fournis et des rajustements de salaire. Enfin, Amtrak verse aux chemins de fer des primes de ponctualité et impose des sanctions à ceux dont le rendement laisse à désirer. Le Comité estime que ce genre de contrat pourrait supprimer les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> factures qui sont maintenant présentées à VIA.

Il y a lieu de noter qu'au cas où Amtrak et une société ferroviaire ne parviennent pas à s'entendre sur les clauses d'un contrat d'exploitation, Amtrak peut en appeler à l'*Interstate Commerce Commission* (ICC) pour arbitrer le différend. Les deux parties disposent ainsi d'un organisme impartial pour résoudre le différend. Il est également dans l'intérêt des deux parties d'en venir à un accord, plutôt que de s'en faire imposer les conditions.

En résumé, Amtrak estime que les différences les plus prononcées entre la méthode d'établissement des coûts de VIA et la sienne sont le droit de regard sur les données financières et opérationnelles du transporteur et l'utilisation des coûts évitables à court terme, par opposition aux coûts évitables à long terme ou coûts répartis.

### D. Modifications des dispositions contractuelles de VIA

Le Comité croit que les accords contractuels d'Amtrak et ses méthodes d'établissement des coûts sont plus avantageux que ceux qui régissent l'exploitation de VIA Rail. Par exem-

<sup>(1)</sup> J.L. Larson, vice-président adjoint, Administration des contrats, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship with the Railroad Industry and Costing Methodology*, Washington, 5 avril 1984, p. 3.

ple, Amtrak n'a pas à prévoir les montants de ses «13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup>» factures. Elle connaît déjà ses coûts pour une année donnée, puisqu'elle peut les négocier directement avec les chemins de fer exploitants. Le Comité trouve inacceptable que VIA n'ait pas complètement accès aux données des sociétés ferroviaires sur l'établissement des coûts.

VIA n'a aucune procédure officielle d'arbitrage, par une tierce partie indépendante, de ses différends contractuels, sauf peut-être un recours en justice, qui pourrait retarder la signature des contrats et ne pas motiver les parties à conclure un accord dans un délai raisonnable.

VIA n'étant pas au courant de certains coûts qui lui sont imputés par les sociétés ferroviaires, négocie en réalité dans le noir et a recours aux bons offices de la CCT pour vérifier les coûts qu'elle a le droit de connaître. Le temps est venu de faire de la société VIA Rail un partenaire à part entière dans la négociation des contrats.

**7. Le Comité recommande qu'une disposition législative accorde à VIA Rail Canada le droit de négocier directement avec les sociétés ferroviaires, des contrats d'exploitation fondés sur la notion des coûts évitables à court terme et que, advenant l'impossibilité de conclure de gré à gré avec les sociétés ferroviaires un contrat satisfaisant, VIA Rail Canada soit autorisée à en appeler à la CCT pour arbitrage.**

**8. Le Comité recommande que les contrats d'exploitation intervenus entre VIA Rail Canada et les sociétés ferroviaires prévoient un taux uniforme d'établissement des coûts où chaque élément est calculé, autant que possible, selon un prix mensuel fixe, ainsi que la possibilité de modifier certains postes de dépenses comme les salaires et les niveaux de services.**

**9. Le Comité recommande qu'en vue de négocier ses contrats en pleine connaissance de cause, VIA Rail Canada ait, de droit, plein accès aux dossiers opérationnels et financiers des sociétés ferroviaires, y compris les vérifications des paiements et factures faites après coup afin de procéder à des études détaillées avant un nouveau contrat.**

**10. Le Comité recommande que VIA Rail Canada soit tenue, par la loi, d'assurer la confidentialité de toutes les données relatives à l'établissement des coûts.**

**11. Le Comité recommande que, avant l'entrée en vigueur des présentes recommandations relatives aux contrats et à l'établissement des coûts, VIA Rail Canada Inc. ait plein accès au rapport de vérification de la CCT pour 1981, concernant les frais de service imputés par le CP, ainsi qu'aux documents des deux compagnies ferroviaires opérantes pour toutes les vérifications subséquentes.**

## **SUBVENTIONS AU SERVICE VOYAGEURS**

### **A. Concurrence**

Les témoignages recueillis par le Comité laissent entendre que VIA Rail, étant abondamment subventionnée, fait une concurrence déloyale aux autres transporteurs publics<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Sénat du Canada, délibération du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 8 mai 1984, fascicule n° 6, p. 6:6.



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.

devraient être prévues pour couvrir les services qui sont assurés dans l'intérêt national et que VIA doit maintenir, même s'ils lui causent de lourdes pertes. Le Comité estime que ce serait faire un pas dans la bonne voie que de permettre à VIA de mieux établir ses priorités dans un cadre économiquement viable.

**13. Le Comité recommande que la loi sur VIA Rail Canada prévoie l'établissement de niveaux de subventions appropriés, et les niveaux de service correspondants que VIA Rail Canada devra fournir.**

## **SERVICE VOYAGEURS**

Comme nous l'avons signalé plus haut, VIA Rail et le gouvernement ont pris un certain nombre de mesures pour améliorer le service et le matériel. Mais des études en cours, comme celle sur les prototypes de trains, ou déjà faites, par exemple au sujet du service ferroviaire dans les corridors de grande vitesse, visent à améliorer l'exploitation de VIA. Bien que le Comité applaudisse ces initiatives tendant à moderniser un réseau ferroviaire très longtemps négligé, il lui incombe de souligner certains aspects de la question qui méritent qu'on s'y attarde.

### **A. Centres d'entretien**

L'annonce de la construction de centres d'entretien à Halifax, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg devrait contribuer, à la fois, à améliorer la viabilité de VIA et à lui permettre de mieux contrôler ses frais d'exploitation. Toutefois, la question de savoir jusqu'à quel point VIA aura un droit de regard sur ces centres reste à déterminer. Alors que VIA possédera les centres d'entretien, elle ne sera pas totalement en charge des travaux qui y seront effectués, tant que la politique des contrats avec le CN sera en vigueur. VIA et le CN ont annoncé, le 30 mai 1984, qu'ils avaient conclu un accord de principe visant à transférer des centaines d'employés du CN à VIA Rail. Elles soulignaient toutefois que cela ne se fera pas du jour au lendemain parce qu'un pareil transfert exige de longues négociations avec les syndicats avant d'être officialisé. Advenant qu'il le soit, VIA deviendra complètement maître des installations d'entretien et des travaux qui y seront effectués. Elle soutient que ses frais baisseront alors, car elle administrerait son propre effectif et pourrait déterminer exactement les travaux à entreprendre. En conséquence, le Comité est d'avis que VIA devrait employer son propre personnel dans ses centres d'entretien.

**14. Le Comité recommande, en vue de permettre à VIA Rail Canada de pleinement contrôler ses centres d'entretien, les travaux qui y sont effectués et leurs coûts, que l'on envisage de confier ces responsabilités aux employés de VIA Rail Canada, ce qui comporterait le transfert de personnel ou l'embauche de nouveaux employés.**

### **B. Reconstruction de voitures de chemin de fer**

Le Comité a été fortement impressionné par l'usine de reconstruction de voitures de chemin de fer de la société Amtrak, qu'il a visitée à Beech Grove (Indiana). Amtrak avait hérité au moment de sa création, au début des années 70, d'un parc de voitures à vapeur dont

un grand nombre ont été complètement reconstruites et converties à l'électricité. On estime qu'il lui en a ainsi coûté environ moitié moins que ce qu'elle aurait dû déboursier pour en acheter de nouvelles. VIA a affirmé au Comité, le 29 mai 1984, qu'elle étudiait la faisabilité de remettre à neuf certaines de ses vieilles voitures de chemin de fer mais qu'elle n'avait pas encore pris de décision à ce sujet. On a aussi appris, au cours de cette audience, que les nouveaux centres d'entretien ne sont pas prévus pour ces travaux de reconstruction. Le Comité estime que VIA pourrait réaliser des économies considérables en remettant à neuf une partie de nos vieilles voitures de chemin de fer et en les convertissant à l'électricité. Cela contribuerait à atténuer les pénuries de matériel enregistrées sur certaines lignes et à supprimer les délais dus au gel des tuyaux à vapeur par temps extrêmement froid, comme ce fut le cas en décembre 1983.

**15. Le Comité recommande que la question de la reconstruction des vieilles voitures de chemin de fer, y compris leur conversion à l'électricité, soit examinée à fond par VIA Rail en vue d'améliorer le matériel et d'accroître le stock utilisable. Il faudrait aussi envisager de mettre sur pied une installation où ces travaux pourraient être effectués par les employés de VIA Rail et sous son contrôle direct, au lieu d'être adjugés à contrat.**

**16. Le Comité recommande qu'un programme de mise au point d'un prototype devant servir l'Est et l'Ouest soit entrepris sans délai et ce, en plus de la réparation des vieilles voitures de chemin de fer. Ce programme de reconstruction des vieilles voitures ne devra jamais remplacer définitivement le besoin de matériel neuf; il s'agit tout au plus d'une mesure temporaire en attendant l'arrivée du nouveau matériel.**

### **C. Priorité des trains de voyageurs**

Tout comme ce fut le cas lors des audiences qui ont conduit au premier rapport provisoire du Comité, on s'est plaint que les trains de voyageurs n'avaient pas toujours priorité sur les trains de marchandises, étant souvent placés sur une voie d'évitement jusqu'à ce que ces derniers passent. Les sociétés ferroviaires exploitantes nous ont expliqué qu'il en est parfois ainsi du fait que certaines voies d'évitement sont trop courtes pour recevoir les trains de marchandises, plus longs que les trains de voyageurs. Elles nous ont déclaré que cela ne se produisait pas souvent, mais parfois, notamment dans le corridor très dense Vancouver-Calgary. Le Comité reconnaît que même si le cas n'est pas fréquent, il n'en reste pas moins que tout retard, surtout s'il se prolonge, diminue la confiance du public dans VIA et dissuade finalement les voyageurs d'emprunter le train. C'est pourquoi le Comité recommande que l'on envisage d'allonger les voies d'évitement de façon à ce qu'elles puissent recevoir les trains de marchandises et accorder ainsi aux trains de voyageurs la priorité qui leur revient.

Le Comité estime aussi que la loi sur VIA Rail Canada devrait prévoir un régime de primes et de pénalités. Autrement dit, les sociétés de chemins de fer exploitantes recevraient une prime si elles respectaient les normes de ponctualité et de qualité établies et se verraient imposer une pénalité dans le cas contraire. Le Comité sait que VIA Rail accorde déjà des primes à certains services clés, mais considère que cette pratique devrait être officialisée par la loi sur VIA Rail Canada et intégrée à tous les contrats d'exploitation.

**17. Le Comité recommande que les voies d'évitement soient allongées, de manière qu'elles puissent recevoir les grands trains de marchandises pour accorder la priorité aux trains de voyageurs lorsque les deux se rencontrent.**

**18. Le Comité recommande qu'aux termes de la loi, les trains de voyageurs aient priorité sur les trains de marchandises en faisant la meilleure utilisation possible de la voie ferrée.**

**19. Le Comité recommande que la loi créant VIA Rail Canada prévoie des primes et des pénalités liées aux normes de ponctualité et de qualité, qui seraient fixées dans les contrats d'exploitation conclus entre VIA Rail Canada et les sociétés ferroviaires.**

#### **D. Le personnel**

Le Comité a été heureux d'apprendre aussi bien du personnel que de la direction de VIA, que les relations employeur-employés et le moral de ces derniers s'étaient améliorés au cours des dix-huit derniers mois. En mettant sur pied un programme de formation en collaboration avec la direction prévoyant que tous les employés doivent suivre un cours sur les activités liées au service à la clientèle, VIA Rail reconnaissait la nécessité absolue de fournir aux clients un service de qualité qui les incite à utiliser ou à continuer d'utiliser le train. Ainsi, VIA semble réagir aux critiques formulées sur l'indigence de son service et fait activement participer ses employés à la solution de ces problèmes.

Il conviendrait d'étudier ici l'importante question de la participation des employés à l'implantation prévue d'un nouvel équipement par VIA dans les prochaines années. Les employés veulent être consultés et participer à la conception de ce nouveau matériel car cela touche la façon dont ils travaillent et servent la clientèle.<sup>(1)</sup> Le Comité est d'avis que la plupart des employés de VIA, étant en contact direct avec le public, sont très bien placés pour déterminer quelle est la meilleure façon de servir les clients et quelles installations répondent le mieux à ce besoin.

Un autre aspect des efforts conjoints de la direction et des travailleurs est la participation directe de ces derniers à la gestion. Le Comité juge que les récentes nominations de représentants ouvriers au conseil d'administration de sociétés de la Couronne constituent un très bon moyen d'encourager les travailleurs à participer au fonctionnement des grandes sociétés. Cela vaut particulièrement pour VIA Rail qui doit, pour devenir une compagnie de chemins de fer efficace, surmonter un certain nombre d'obstacles, dont sa piètre image auprès du public n'est pas le moindre. En ce sens, VIA Rail pourrait, elle aussi, faire participer à son conseil d'administration un représentant de ses travailleurs, qui pourrait l'aider dans ses projets, grâce à sa connaissance des chemins de fer et à la liaison qu'il pourrait assurer.

**20. Le Comité recommande que les employés participent activement à la conception et aux essais du nouveau matériel de VIA Rail Canada, de manière à assurer aux clients et à VIA Rail Canada Inc. les meilleures voitures possibles.**

<sup>(1)</sup> Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 15 mai 1984, fascicule n° 8, p. 8:6.

**21. Le Comité recommande qu'un représentant du personnel siège au conseil d'administration de VIA Rail Canada afin que celle-ci reçoive, des employés, un apport plus direct et profitable à l'ensemble du service ferroviaire de transport de voyageurs.**

#### **E. Expansion du service voyageurs**

Le Comité a constaté qu'on avait beaucoup insisté, ces deux dernières années, sur l'amélioration des services voyageurs dans le corridor Québec-Windsor. La mise en service des trains LRC, l'amélioration des voies et les études sur la possibilité d'exploiter des trains électriques de grande vitesse dans certaines parties du corridor, sur des voies réservées, laissent présager un meilleur avenir pour le service voyageurs dans cette région du Canada. Le Comité sait que, pour d'autres régions, des mesures ont été prises, y compris le financement d'un prototype de train devant être utilisé dans l'Ouest canadien et dans les provinces de l'Atlantique ainsi que la reprise de deux services dans ces régions.

Malgré cela, des témoins ont affirmé au Comité qu'on mettait trop l'accent sur le corridor en question. Ils ont soutenu que du matériel nouveau était déjà en service sur ce parcours, alors que les études concernant l'acquisition d'un nouvel équipement pour les autres régions, commençaient à peine. De plus, une étude sur l'avenir du corridor est déjà terminée alors qu'il faudra attendre des années avant que des mesures semblables soient prises pour les régions qui n'en font pas partie. Ils se sont plaints de ce que trop d'argent et de planification se concentrent sur le corridor et qu'on ne prête guère attention au reste du pays.

Le Comité reconnaît qu'il faut assurer que le reste du pays ne soit point laissé pour compte. Aussi, le Comité propose que soient examinés les besoins particuliers des régions touristiques; que soient définis clairement par le gouvernement et par VIA les types de service et de matériel qui seront fournis aux régions qui ne font pas partie du corridor; et que soient utilisées de vieilles voitures reconstruites sur ces lignes jusqu'à ce qu'un nouveau matériel y soit affecté. Le Comité estime que toute la question des services dans les régions qui ne font pas partie du corridor pourrait avantageusement être étudiée par le Comité mixte parlementaire (voir recommandation n° 6), dont les recommandations seraient présentées au Parlement dès que possible.

Par ailleurs, le Comité est d'avis, qu'à part les mesures décrites ci-dessus, VIA Rail devrait être tenue par la loi de mettre au point, et de soumettre au Parlement rapidement, un plan exhaustif visant l'amélioration de tous les services voyageurs interurbains en détaillant notamment, les divers parcours, les niveaux de service et types de matériel. Elle devrait le faire en consultation avec les provinces, les municipalités et les autres intéressés. Ce plan ne pourrait être mis en œuvre qu'avec l'assentiment du Parlement, à condition que tout changement ou abandon de ligne proposé ne soit entériné qu'après la tenue d'audiences publiques, conformément aux modalités fixées par la CCT, et compte tenu des études du Comité mixte parlementaire.

**22. Le Comité recommande qu'aux termes d'une nouvelle loi sur VIA Rail Canada, cette société soit tenue d'élaborer un plan exhaustif visant l'amélioration de tous les services voyageurs interurbains en détaillant notamment les divers parcours, les niveaux de service et les types de matériel. Ce plan serait soumis au Parlement pour approbation deux ans après l'entrée en vigueur de la loi susmention-**

née, à condition que tout abandon de ligne ne soit entériné par la CCT qu'après la tenue d'audiences publiques.

## COMMERCIALISATION

Le Comité a noté des améliorations apportées à la commercialisation des services de VIA Rail Canada Inc. Grâce au raccordement des systèmes de réservation de VIA (RESERVIA) et d'Air Canada (RESERVEC), les agents de voyage accrédités qui disposent d'un terminal RESERVEC ont maintenant accès aux données de RESERVIA sans avoir à utiliser un terminal distinct. VIA a aussi été raccordée au service Autotrav d'Air Canada, qui collige des renseignements sur les forfaits offerts par un certain nombre de sociétés. L'accès à ces données améliorera sans aucun doute la commercialisation des services de VIA.

En dépit de ces efforts, le Comité estime que deux questions exigent plus d'attention, à savoir le nombre de points de vente de billets et les délais dans le traitement des réservations par téléphone. Pour ce qui est de la première question, le Comité est d'avis qu'il n'y a pas suffisamment d'endroits où l'on peut acheter des billets et en prendre livraison. Il n'est pas pratique de ne pouvoir se procurer des billets qu'aux bureaux de VIA Rail ou à la gare. Il semblerait plus raisonnable qu'un grand nombre d'agences de voyage aient l'autorisation de vendre et d'émettre des billets de VIA Rail comme c'est le cas pour Amtrak. Ceci atténuerait les ruées de dernière minute à la gare et la difficulté que peuvent éprouver certains clients à trouver un endroit commode où aller chercher leurs billets. Le Comité a constaté que VIA a déjà pris des mesures pour accroître le nombre d'agents autorisés à vendre ses billets et recommande qu'elle continue dans cette voie.

En ce qui a trait aux demandes de renseignements et aux réservations, le Comité sait que de nombreux clients ont eu beaucoup de difficulté à rejoindre VIA. Ou bien ils ne peuvent obtenir la communication, ou bien on les fait attendre interminablement au son d'une musique enregistrée. VIA a déclaré devant le Comité qu'elle mettait en moyenne 21 secondes pour répondre aux appels téléphoniques.<sup>(1)</sup> C'est inacceptable dans un secteur qui se doit d'être des plus attentifs aux exigences des clients. Sinon, ces derniers perdent confiance en VIA Rail. On a signalé au Comité que par contraste avec VIA, Amtrak prend en moyenne trois secondes pour répondre aux appels téléphoniques et un peu plus de deux minutes pour traiter les réservations par téléphone. Voilà le type d'efficacité que devrait chercher à atteindre VIA; celle-ci par ailleurs a souligné au Comité qu'elle était consciente de la situation et cherchait à y remédier. Le Comité estime qu'elle devrait le faire le plus vite possible. De plus, le personnel de vente devrait être pleinement au courant du genre de service disponible à bord des différents types de train.

**23. Le Comité recommande que VIA Rail Canada établisse une politique aux termes de laquelle un plus grand nombre d'agences seraient autorisées à vendre et à distribuer des billets de VIA Rail Canada. Celle-ci pourrait relier des agences de voyage à une billetterie informatisée comme celle qu'utilise Air Canada.**

<sup>(1)</sup> Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 29 mai 1984, fascicule n° 11, p. 11.21

**24. Le Comité recommande que le système de traitement des demandes de renseignements et des réservations par téléphone actuellement utilisé par VIA Rail Canada Inc. soit amélioré.**

## **SERVICES COMPLÉMENTAIRES VIA-AMTRAK**

Au cours de son étude des activités d'Amtrak, le comité a appris que VIA Rail avait des correspondances avec d'autres compagnies américaines de service voyageurs. Actuellement, Amtrak et VIA exploitent des services entre Montréal et New York, et entre Chicago et Toronto. Des plaintes concernant la lenteur des trains, l'équipement, les horaires et les frais d'exploitation ont été formulées au Comité, notamment au sujet de la partie canadienne de ces services. Il semble évident au Comité que si VIA pouvait améliorer ces services, elle attirerait de nombreux clients canadiens et américains qui désirent voyager entre les deux pays. Toute mesure en ce sens ne ferait qu'améliorer l'image et la crédibilité de VIA et lui permettrait d'élargir son marché de service voyageurs.

Une autre question qui pourrait intéresser VIA est le désir d'Amtrak de lancer un service voyageurs reliant Minneapolis à Winnipeg. Amtrak aimerait bien exploiter un train depuis Minneapolis jusqu'à la frontière canadienne, où VIA prendrait la relève pour conduire les voyageurs jusqu'à Winnipeg. Le Comité est d'avis que si VIA pouvait mettre en œuvre un tel service, elle obtiendrait accès au marché du *mid-west* américain. Le Comité suggère donc à VIA de mener les études et analyses de marché requises.

**25. Le Comité recommande qu'en consultation avec Amtrak, VIA Rail Canada mène des études visant à améliorer et à élargir les services conjoints que les deux sociétés exploitent entre le Canada et les États-Unis.**

## **RÉTABLISSEMENT DU SERVICE FERROVIAIRE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS**

Comme le signalait le Comité dans son premier rapport provisoire, la mise en application du décret du conseil C.P. 1981-2171 du 6 août 1981 a supprimé un cinquième des itinéraires du service voyageurs de VIA Rail. Les réductions et les suppressions de service sur ces routes, que le ministre des Transports a qualifiées de «rationalisation» du service ferroviaire de voyageurs, comprennent la suppression de certains services très importants.<sup>(1)</sup> Le paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports* sur lequel s'appuie le décret en conseil prévoit que le gouverneur en conseil peut, en tout temps, modifier une ordonnance ou une décision de la Commission canadienne des transports. Le décret a «modifié» (en supprimant certains services ferroviaires) plusieurs décisions de la Commission canadienne des transports de 1976 à 1981 concernant l'existence et la fréquence de services ferroviaires de voyageurs.

<sup>(1)</sup> Le Sénat du Canada, Rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par VIA Rail Canada Inc., 6 juillet 1982, p. 3.

sur diverses lignes. En recourant à un décret du conseil pour réduire et supprimer certains services ferroviaires, le gouvernement a voulu éviter les audiences publiques ou les demandes d'information de la CCT. Si l'on avait suivi la procédure normale prévue à l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer* pour les demandes de suppression ou de réduction de services, la CCT aurait étudié toutes les questions qui, à son avis, relèvent de l'intérêt public avant de déterminer si un service doit être abandonné ou non. Il n'en a pas été ainsi et le Comité a manifesté son mécontentement que le gouvernement ait invoqué le paragraphe 64(1) dans ces cas pour contourner la CCT. Afin de limiter la portée de ce paragraphe, il a recommandé que d'autres articles de la *Loi nationale sur les transports* soient modifiés pour que toute réduction des services voyageurs fasse l'objet d'une étude détaillée par la CCT ou le Parlement. Le Comité est toujours d'avis que, mise à part la stricte légalité, l'intérêt public est d'importance vitale dans toute décision portant sur l'abandon d'un service voyageurs et que la CCT doit en tenir compte dans ses audiences publiques.

Au cours de la présente série d'audiences, le Comité a de nouveau entendu des témoignages concernant certains services qui ont été supprimés aux termes du décret de 1981. Plus précisément, des témoins préoccupés par la question ont réclamé le rétablissement du service voyageurs entre Edmonton-Jasper-Vancouver dans l'Ouest canadien, et entre Montréal et Mont-Laurier dans le Canada central; entre la Nouvelle-Écosse, le sud du Nouveau-Brunswick, les Cantons de l'est, et le Canada central («VIA Atlantique»), reliant le centre et l'Est du Canada. En ce qui a trait à l'Ouest, le Comité est heureux de constater que le ministre des Transports a récemment annoncé que VIA Rail prolongerait son service d'Edmonton à Vancouver via Jasper au début de l'automne 1985, pour une période d'essai de cinq ans. Toutefois, il n'a été nullement question des deux autres services.

Le Comité est toujours d'avis que le rétablissement des services ferroviaires dans ces autres régions devrait être étudié, d'autant plus que leur suppression n'a pas fait l'objet d'audiences publiques de la part de la CCT. Les partisans du maintien de ces routes n'ont pas eu l'occasion de faire officiellement valoir leurs arguments. En ce qui a trait à la ligne Montréal-Mont-Laurier (qui relie le nord de Montréal à Mont-Laurier sur une distance approximative de 160 milles), des témoignages ont montré que la région, autrefois desservie par le train, est un centre de tourisme où l'activité manufacturière ne cesse de se développer et c'est, en outre, une région satellite de Montréal, qui requiert, par le fait même, un choix de services de transport efficaces pour réaliser toutes ses possibilités. L'autocar étant le seul mode de transport public dans la région, celle-ci estime être assujettie à un monopole. Pour ces raisons, le Comité croit que tous les moyens devraient être envisagés pour rétablir ce service.

Le rétablissement du service voyageurs entre le centre et l'Est du Canada par la voie la plus directe intéresse le Comité. Ce service, communément appelé «VIA Atlantique» reliait la Nouvelle-Écosse au sud du Nouveau-Brunswick à travers l'État du Maine pour aboutir ensuite dans les Cantons de l'est et au centre du pays. Ce parcours a été abandonné en faveur de l'itinéraire plus long, emprunté par VIA Océan qui relie l'Est et le centre du Canada par la vallée du Saint-Laurent et la rive nord du Nouveau-Brunswick. La *Coalition for Impro-*



ved Rail Passenger Service (CIRPS) a présenté un certain nombre d'arguments convainquants en faveur du rétablissement du service «VIA Atlantique». <sup>(1)</sup> 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. <sup>(2)</sup> 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. <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> *Ibid.*, pp. 7A:25-7A:40.

<sup>(3)</sup> *Ibid.*, pp. 7:24-7:25.

La CIRPS estime que la suppression du train VIA Atlantique en 1981 et la tentative de lier l'Est et le centre du Canada par un seul train ont été une expérience néfaste. Elle a déclaré que l'acceptation de sa proposition est compatible avec la politique du ministère des Transports selon laquelle VIA Rail «doit satisfaire aux besoins de transport dans l'Est et l'Ouest du Canada et qu'il y a tout lieu de rétablir le service si un examen permet de constater que la demande s'est accrue ou que les communautés ont eu à souffrir de la perte du service»<sup>(1)</sup>. Le Comité est d'avis que ces critères ont été respectés et que l'intérêt public serait mieux protégé si le train VIA Atlantique était remis immédiatement en service.

**26. Le Comité recommande donc le rétablissement immédiat du service VIA Atlantique reliant le Canada central à Halifax par Sherbrooke (Québec) et le sud du Nouveau-Brunswick.**

## CONCLUSION

Bien qu'il ait besoin de temps supplémentaire pour terminer son enquête sur la tarification, les subsides et la prestation de services ferroviaires régionaux et pour présenter un rapport final, le Comité estime qu'il a suffisamment de renseignements pour conclure que le gouvernement n'a pas accordé à VIA Rail assez de pouvoirs et de contrôle en ce qui a trait à ses activités pour qu'elle puisse s'acquitter adéquatement de ses responsabilités. Il en est ainsi parce que le gouvernement n'a pas clairement défini son engagement global par rapport aux services ferroviaires à l'intention des voyageurs. Comme il l'a démontré tout au long de ce rapport, le Comité estime que VIA doit avoir les pouvoirs nécessaires pour s'acquitter de ses responsabilités et recommande fortement qu'on lui accorde les pouvoirs juridiques nécessaires pour ce faire. La mise en œuvre de bon nombre de nos recommandations exigera l'adoption d'une loi. Le Comité ne croit pas que l'on doive tolérer tout autre retard dans l'adoption d'une loi sur VIA Rail Canada, ce qui ne ferait qu'aggraver les problèmes de cette dernière.

Pour reprendre le titre de ce rapport, le Comité est convaincu que le service voyageurs sera sur la bonne voie quand le gouvernement aura défini son engagement et que les mesures recommandées par le Comité auront été mises en œuvre sans tarder. Consciencieux du rôle primordial du Sénat dans la représentation et la protection des intérêts régionaux, le Comité est d'avis que le service voyageurs doit desservir les régions du pays, lorsque l'intérêt public le justifie et estime, en définitive, que tous les Canadiens doivent avoir à leur disposition un service ferroviaire efficace de transport de passagers d'un océan à l'autre.

---

<sup>(1)</sup> *Ibid.*, p. 7A:21.

## Annexe I

Fasc.	Date	Témoins
1	84-01-18	L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports
		<i>VIA Rail Canada Inc.:</i>
	84-02-01	M. Pierre Franche, président, directeur général;
	84-02-21	M. R. J. Guiney, vice-président à l'exploitation.
2	84-02-23	<i>Ministère des Transports:</i>
		M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
		M. Robert Tittley, directeur-général, Services ferroviaires-voyageurs.
		<i>VIA Rail Canada Inc.:</i>
		M. R. J. Guiney, vice-président à l'exploitation.
3	84-03-13	<i>C.P. Rail:</i>
		M. H. C. Wendlandt, avocat principal;
		M. S. McFadzean, directeur, Service de transport passagers et céréaliier.
		<i>C.N. Rail:</i>
		M. J. H. Easton, directeur général, C.N. Rail.
4	84-03-20	<i>L'Association de l'industrie touristique du Canada:</i>
		M. Garth C. Campbell, président, directeur général.
5	84-04-02	« <i>National Railroad Passenger Corporation</i> » ( <i>Amtrak</i> ) (Chicago, Illinois):
		Mr. R. J. Preski, Sr., chef du service d'entretien et superviseur du service de mécanique générale pour la région de l'ouest.
	84-04-03	(Beech Grove, Indianapolis):
		M. W. A. Barrick, gérant général;
		M. M. L. Berryhill, gérant de production;
		Mme K. J. Burks, responsable de la sécurité et du règlement.

Fasc.	Date	Témoins
	84-04-04 84-04-05	(Washington, D.C.):  M. Graham Claytor, président; M. James H. English, vice-président, affaires gouvernementales; M. Jim Barber, directeur des affaires intergouvernementales; M. Robert Gall, vice-président Marketing; M. Jim Callery, vice-président des ventes; M. Thomas P. Hackney, vice-président exécutif et chef des opérations d'Amtrak; M. William Gallagher, directeur planning; M. James Larson, vice-président adjoint, opérations; M. Dennis Sullivan, vice-président, ingénieur en chef; M. Joseph Crawford, chef mécanique et entretien; M. Robert Vanderclute, gérant général, Ouest/quartier général;
	84-04-06	(New York):  M. E. V. Walker, III, P.E., ingénieur, améliorations des voies et du droit de passage; M. Tom Kane, superviseur général;
	84-04-27	(Mobile, Alabama):  M. Wilfred Leatherwood, Gérant, service local et aux États; M. Thomas P. Hackney, vice-président exécutif et chef des opérations d'Amtrak; Mlle Diane Elliot, directeur des communications internes; M. Robert Gall, vice-président Marketing.
6	84-05-08	« <i>Canadian Motor Coach Association</i> »: M. J. Kearns, président ( <i>Grey Coach</i> ); M. Paul McElligott, vice-président, ( <i>Voyageur</i> ); M. Brian Stewart, ( <i>Ontario Motor Coach</i> ); M. M. Pelletier, vice-président — Transport Québec ( <i>Voyageur Colonial Ltée</i> ); M. G. Thompson, vice-président, ( <i>Acadian Lines Ltd.</i> ); M. D. Carmichael, vice-président, transport ( <i>voyageur Colonial Ltée</i> ).  <i>Transport 2000</i> : M. Guy Chartrand, président national; M. N. Vincent, directeur exécutif; M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, région d'Ottawa.

Fasc.	Date	Témoins
7	84-05-09	<p><i>«Travel Industry Association of Alberta»:</i>  M. Walter Urquhart, président;  M. Douglas McPhee, Transport, de la Chambre de Commerce de Jasper;  M. Fred McMullan, responsable de la politique du transport, gouvernement de l'Alberta.</p> <p><i>«Coalition for improved rail passenger service»:</i>  M. J. D. Devine, représentant principal;  M. D. Fitzpatrick, représentant;  M. J. Cook, représentant;  M. Ralph Annis, maire du village de McAdams.</p>
8	84-05-15	<p><i>Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:</i>  M. Ken Cameron, président du local 335;  M. G. Cheltenham, président;  M. A. Ramesa, ancien garde du syndicat.</p> <p><i>Chambre de Commerce de St-Jérôme:</i>  M. Claude Ducharme, directeur général, conseil régional de développement des Laurentides.</p>
9	84-05-16	<p>M. D. Fullerton.</p> <p><i>Commission canadienne des transports:</i>  M. J. Heads, directeur exécutif;  M. M. D. Parry, directeur adjoint, analyse des services ferroviaires.</p>
10	84-05-23	<p>Mme Alexandra Emanuela Halchini, ingénieur, spécialiste en organisation et exploitation ferroviaire.</p> <p>M. Maurice Dupras, député, comté Labelle.</p>
11	84-05-29	<p><i>VIA Rail Canada Inc.:</i>  M. H.A. Renouf, président du conseil;  M. Pierre Franche, président, directeur général;  M. G. Fortin, vice-président aux affaires générales et secrétaire de la société;  M. R. G. Guiney, vice-président à l'exploitation.</p>



