



LE SÉNAT DU CANADA

RAPPORT PROVISOIRE  
SUR LE SERVICE FERROVIAIRE  
DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

FOURNI PAR

VIA RAIL CANADA INC.



LE COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

PRÉSIDENTE DE L'HONORABLE GEORGE I. SMITH

JUILLET 1982







Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

SÉNAT DU CANADA

SENATE OF CANADA

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transports et des communications

# Transport and Communications

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

*Chairman:*

The Honourable GEORGE I. SMITH

Le mardi 6 juillet 1982

Tuesday, July 6, 1982

**Fascicule n° 30**

**Issue No. 30**

RAPPORT DU COMITÉ

REPORT OF THE COMMITTEE

intitulé:

entitled:

Rapport provisoire sur le service ferroviaire de  
transport de voyageurs fourni par  
VIA RAIL CANADA INC.

Interim Report on Passenger  
Rail Service provided by  
VIA RAIL CANADA INC.







## Composition du Comité

L'honorable George I. Smith, *président*

L'honorable Léopold Langlois, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

Adams, Willie	Macdonald, John M.
Bell, Ann Elizabeth	Marshall, Jack
Bonnell, M. Lorne	McElman, Charles
Charbonneau, Guy	Muir, Robert
Cottreau, Ernest G.	*Perrault, Raymond J.
Doody, C. William	Petten, William J.
*Flynn, Jacques	Riley, Daniel
Graham, Alasdair	Rowe, Frederick W.
Leblanc, Fernand	Stollery, Peter
Lucier, Paul	Wood, Dalia

\* Membres d'office

*Remarque:* Les honorables sénateurs Anderson, Davey, Denis, Sherwood, Lewis et Molgat ont également, à différents moments, fait partie du Comité.

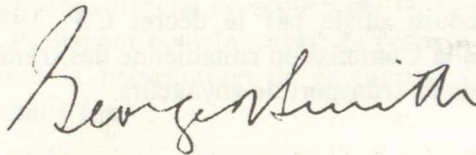
## RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 6 juillet 1982

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 28 octobre 1981, effectué cette étude et présente maintenant le rapport provisoire du comité intitulé: «Rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par VIA Rail Canada Inc.»

Respectueusement soumis,

Le président,



GEORGE I. SMITH.

## Ordre de renvoi

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, du mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

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 notamment d'étudier

- a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;
- b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et
- c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
ROBERT FORTIER



## Remerciements

Au cours des huit derniers mois le comité a tenu quatorze séances publiques et de nombreuses réunions à huis clos.

Tout au long de son enquête divers organismes notamment: Le ministre des Transports, l'hon. Jean-Luc Pepin; l'ancien ministre des Transports, l'hon. Don Mazankowski; MM. Les Benjamin et Tom Siddon, députés; des représentants de Transports Canada et de la Commission canadienne des transports; M. Frank Roberts, président et des représentants de VIA Rail Canada; des représentants du C.N.; des représentants du C.P.; des représentants de Transport 2000; M. John DeLora, directeur de la Michigan Passenger Foundation et M. G.E. Eglinton, conseiller du Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires sont venus témoigner dont certains plus d'une fois. Nous leur sommes très reconnaissants de leur aide. Une liste complète des témoins est annexée au présent rapport.

Le comité remercie aussi tous les membres du personnel du comité entre autres Mme Aline Pritchard et MM. Eric W. Innes et André Reny pour leur aide. Le comité tient à souligner le travail de M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, de la Bibliothèque du Parlement pour le travail de recherche, la préparation et les recommandations qui ont amené la présentation de ce rapport intérimaire sur le Service aux passagers de VIA Rail Canada Inc.



# TABLE DES MATIÈRES

Page

## RECOMMANDATIONS

AVANT-PROPOS .....	1
A. INTRODUCTION .....	1
B. LES QUESTIONS D'ORDRE LÉGISLATIF, JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE .....	3
(i) Le recours au paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports .....	3
(ii) Les obligations qui incombent encore aux sociétés ferroviaires en exploitation .....	7
(iii) La confidentialité et la Commission canadienne des transports .....	8
(iv) La nécessité d'une mesure législative .....	9
C. LES QUESTIONS RELATIVES AUX FACTEURS ÉCONOMIQUES ET AUX MÉTHODES FINANCIÈRES .....	10
(i) La question de la treizième et de la quatorzième factures .....	11
(ii) La vérification de la Commission canadienne des transports et la méthode de calcul des frais ferroviaires .....	13
(iii) Le coût des laissez-passer permettant aux employés de voyager à tarif réduit .....	17
(iv) Le transfert d'autres installations à VIA Rail Canada Inc. ....	17
(v) L'analyse comparative d'autres réseaux ferroviaires nationaux .....	19
(vi) La question des subventions consenties aux autres modes de transport .....	19
D. LES FACTEURS OPÉRATIONNELS CONCERNANT LES SUPPRESSIONS DE SERVICES ET LE SERVICE FERROVIAIRE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN GÉNÉRAL .....	20
(i) La valeur des données .....	20
(ii) L'incidence des abandons sur l'ensemble du service ferroviaire de transport de voyageurs .....	21
(iii) La question des services de banlieues .....	22
(iv) La mise en œuvre et l'expansion des services de trains LRC .....	23



## Recommandations

1. Le comité recommande qu'un comité mixte spécial des deux Chambres du Parlement soit formé pour analyser les options actuelles et futures des services de transport de voyageurs au Canada, aujourd'hui et pour la prochaine décennie. Cette étude devrait être exhaustive et comporter l'examen de tous les modes de transport de voyageurs. Ce comité mixte spécial devrait se fixer pour premier objectif la formulation de recommandations qui garantiraient aux Canadiens de toutes les régions du pays des services de transport de voyageurs pratiques, efficaces, et viables.

2. Le comité recommande que toutes les décisions prises à l'avenir relativement à la réorganisation ou à la rationalisation du service ferroviaire de transport de voyageurs, qui entraînent des annulations ou des abandons de services sur certains itinéraires, soient précédées d'auditions publiques accessibles à toutes les parties concernées afin qu'elles aient la possibilité de faire connaître leur point de vue. En outre, ces audiences ne devraient pas en arriver à être considérées comme de simples formalités, mais devraient plutôt être vues comme indispensables et faisant partie intégrale du processus de prise de décisions. Par conséquent, le comité recommande également que le paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports* soit modifié ou que son application soit limitée par des modifications à d'autres articles de la loi, afin d'éviter qu'il puisse servir à justifier d'importantes réductions du service de voyageurs sans que la CCT ou le Parlement ne participe comme il se doit à la décision.

3. Le comité recommande l'adoption d'une loi fixant un cadre législatif défini et complet qu'il considère essentiel pour permettre à VIA Rail Canada Inc. d'assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs dans le pays. Il y a déjà assez longtemps que VIA a été constituée en société. On doit maintenant considérer que le temps presse, et le comité recommande instamment que l'on présente une telle loi dans les meilleurs délais. Il recommande aussi que cette mesure législative stipule bien que VIA a le droit de connaître les données relatives aux coûts qui l'intéressent et qu'elle précise aussi les méthodes à suivre pour obtenir les renseignements nécessaires, soit directement des chemins de fer, soit par l'entremise de la Commission canadienne des transports. Le comité recommande également que les administrateurs compétents de VIA soient pleinement consultés, lors de l'élaboration de cette loi.

4. Le comité recommande que les accords contractuels qui seront dorénavant conclus entre VIA et les sociétés CP et CN prévoient un prix fixe pour chaque service fourni et élimine toute facturation après la fin de l'exercice financier, sauf dans les cas que la CCT autoriserait, après avoir constaté, au cours de sa vérification, des erreurs ou des oublis évidents.

5. Le comité recommande que la vérification, par la CCT, des frais facturés à VIA se fasse plus rapidement. Si besoin est la CCT devrait accroître ses effectifs afin de réduire les retards actuellement inacceptables dans son travail de vérification.

6. Le comité recommande que la Commission canadienne des transports entreprenne immédiatement un examen détaillé de l'ordonnance d'établissement des coûts R-6313, afin de déterminer si son application reste valable, compte tenu des grands changements intervenus dans le service ferroviaire de transport de voyageurs dans le pays, depuis la création de VIA Rail Canada Inc. Le comité juge qu'il faudrait, peut-être, considérablement modifier l'ordonnance, afin qu'elle soit mieux adaptée à la situation actuelle. Il recommande aussi qu'on établisse une méthode de calcul des coûts imputables au réseau ferroviaire canadien de transport de voyageurs, soit en modifiant l'ordonnance actuellement en vigueur sur le calcul des coûts ferroviaires, soit en délivrant une nouvelle.

7. Le comité recommande que les deux grandes sociétés ferroviaires, le CP et le CN soient tenues de verser une première contribution équivalente aux deux-tiers de la valeur des laissez passer que VIA accorde aux employés, afin de leur permettre de voyager gratuitement ou à tarif réduit, et qu'ils aient ensuite la possibilité de réduire ce pourcentage à un tiers, au minimum, de la valeur en cause, en vertu d'un accord d'incitation au respect des horaires des trains de voyageurs.

8. Le comité recommande donc que VIA Rail Canada Inc. présente à la CCT et au ministère des Transports un projet d'acquisition de certaines gares ferroviaires affectées au service de transport de voyageurs. Ce projet devrait comprendre les objectifs à long terme de VIA concernant ces installations, aussi bien qu'une explication détaillée de la possibilité de les transformer en des centres de transports.

9. Le comité recommande, de plus qu'avant l'achat de gares et d'installations connexes ou avant la signature par VIA de toute promesse d'achat de tels immeubles, les termes et conditions d'acquisition, y compris le prix d'achat, fassent l'objet d'une vérification et d'une évaluation indépendante et conforme aux principes de comptabilité courants et que les résultats de ces examens fassent eux-mêmes l'objet d'une étude et d'un débat parlementaire.

10. Le comité recommande que les données, sur lesquelles se fonde en partie la décision prise, l'automne dernier, d'abandonner certains itinéraires, soient minutieusement revues pour déterminer s'il a été tenu compte de tous les faits et si ces derniers ont été bien interprétés. C'est le Comité des Transports de la CCT qui devrait se charger de cet examen et en publier les résultats le plus tôt possible. En outre, le comité recommande qu'à l'avenir les renseignements concernant certains itinéraires qui pourraient faire l'objet de suppression ou de réduction de services soient discutés à fond et publiquement avant qu'une décision ne soit prise.

11. Le comité recommande que les parties en cause, à savoir les chemins de fer qui assurent le service, les municipalités desservies, la CCT, les gouvernements provinciaux et le ministère des Transports entreprennent des consultations et des négociations avant toute suppression de services afin que des services de banlieues soient maintenus soit par VIA, soit par l'un des autres chemins de fer, soit par un autre organisme, si cela s'avérait souhaitable. Le comité souligne que ces négociations devraient avoir lieu avant la suppres-

sion des services, afin d'éviter tous les inconvénients et les bouleversements économiques que provoque toute modification relativement brusque d'un service de banlieue en place depuis longtemps.

Le comité recommande, de plus, que le ministère des Transports établisse, dans les meilleurs délais, une définition précise et définitive des services de banlieues. Cela permettra de mieux garantir que seuls les services vraiment de banlieues soient transférés aux provinces.

12. Le comité recommande que les trains LRC soient mis en service dans les provinces de l'Atlantique et dans l'Ouest, dès que ce sera pratiquement faisable. Ces mises en service devraient se faire avant 1984, à moins d'empêchements d'ordre technologique imprévus.





# Rapport provisoire sur le service de transport de voyageurs qu'assure Via Rail Canada Inc. aux Canadiens

## AVANT-PROPOS

Le présent rapport provisoire se divise en trois grandes parties qui correspondent à certains des principaux facteurs d'ordre législatif, économique et opérationnel dont le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a pris connaissance au cours de ses travaux. Comme dans presque tous les cas où plusieurs questions sont en cause, on doit s'efforcer, dans la préparation d'un rapport, de classer ces éléments par catégorie. Également, dans presque tous les cas, cette classification revêt pratiquement toujours un certain degré d'arbitraire. La plupart des grandes questions abordées dans ce rapport provisoire sont inextricablement interreliées. Le comité a regroupé les différentes questions sous des titres et des sous-titres qu'il estime nécessaires à une présentation logique et cohérente. Ce rapport intérimaire se veut un document complet et unifié et le comité souhaite vivement qu'aucune partie n'en soit citée hors de contexte pour justifier un point de vue.

D'après ce qu'il a pu constater jusqu'ici, le comité s'est rendu compte que la question des services ferroviaires de voyageurs au Canada est extrêmement complexe et porte énormément à conséquence. C'est pour cette raison que le comité ne présente qu'un rapport provisoire, pour le moment. Il estime nécessaire une étude plus approfondie et poursuivra son examen, si la session parlementaire en cours n'est pas prorogée. Si celle-ci devait l'être, cet été ou cet automne, le comité demanderait l'autorisation de poursuivre son étude.

## A. Introduction

C'est le 5 novembre 1981 que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a commencé ses auditions sur le service national ferroviaire de transport de passagers que fournit VIA Rail Canada Inc. aux Canadiens. Cette série d'auditions a été décidée en conformité du mandat confié au Sénat du Canada, le 28 octobre 1981, mandat qui stipule ce qui suit:

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 notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Bien que la qualité des services ferroviaires de voyageurs du pays intéresse toujours tous les parlementaires canadiens, c'est la décision du gouverneur en conseil de réduire les services de VIA d'environ 20 pour cent, conformément au décret du conseil C.P. 1981-2171 entré en vigueur le 15 novembre 1981<sup>(1)</sup>, et qui a été le premier objet des travaux du comité. Les services ont été réduits à la date prévue, mais un grand nombre de questions sous-jacentes à cette décision, en fait toute la question de prestation de services ferroviaires aux voyageurs du Canada, n'a pas encore été réglée. Le comité a entendu un grand nombre de témoins et a reçu des mémoires sur une multitude de questions touchant le service ferroviaire de transport de voyageurs. Une bonne partie de ces mémoires portait sur la décision du gouverneur en conseil. Diverses autres questions importantes ont fait jour au cours de ces audiences, et du point de vue du comité, elles sont pertinentes à la question de viabilité immédiate à long terme et même à la survie du service de voyageurs au Canada.

Le comité s'efforce, dans son rapport, de tenir compte d'un grand nombre de ces préoccupations et propose, tant dans le texte de fond que dans ses recommandations, des mesures constructives et pratiques pour faire en sorte que les services aux voyageurs continuent à jouer un rôle indispensable dans les transports au Canada.

Le comité considère qu'un réseau moderne et invitant de transport ferroviaire de voyageurs peut et doit continuer à jouer un rôle important dans l'avenir des transports au Canada. Un réseau confortable et convenablement utilisé par le public peut s'avérer une méthode efficace, tant du point de vue énergétique que financier, pour assurer la liaison entre les villes. De l'avis du comité, un service ferroviaire de transport de voyageurs est un investissement rentable et prudent, si l'on tient compte des subventions très élevées qu'il faut verser pour la construction et l'entretien des installations de transports aérien et routier. En outre, un service ferroviaire pourrait réduire considérablement l'encombrement des routes et des aéroports, surtout pendant les périodes de pointe. Le comité considère également qu'on doit donner un choix approprié de modes de transport aux voyageurs canadiens.

Le comité croit que le service ferroviaire canadien de transport de voyageurs subit actuellement un changement fondamental. Ordinairement, c'est une évolution qui se fait de façon graduelle et qui, normalement, ne provoque pas une grande réaction dans le public ou chez les parlementaires, du moins tant qu'il n'est pas nécessaire de combler un écart du mouvement d'évolution. C'est ce qui s'est produit après le 27 juillet 1981, lorsqu'on a annoncé qu'il fallait 100 millions de dollars pour financer l'achat d'un nouveau matériel et qu'on réaliserait cette somme en réduisant d'à peu près un cinquième le service de voyageurs au Canada. Cette décision a provoqué de vives protestations dans le public.

---

<sup>(1)</sup> Le texte du décret du conseil et des itinéraires se trouve à l'annexe I du présent rapport.

Le comité considère ce genre de réduction draconienne du service comme une réaction malheureuse et improvisée qui aura des conséquences néfastes, à long terme, sur le réseau de service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada. Le comité croit qu'une décision d'une pareille importance ne devrait pas être prise en réaction à un ensemble de circonstances prévisibles et qu'elle devrait plutôt être l'aboutissement d'une planification à long terme mûrement réfléchie.

C'est pour toutes ces raisons que le comité considère qu'on devrait entreprendre une étude exhaustive des services de transport de voyageurs dans le but d'établir un modèle de prestations de ces services jusqu'à la fin du siècle. Le comité croit que le service ferroviaire de voyageurs ne doit pas être examiné isolément. C'est pourquoi, il conclut qu'une étude des services de voyageurs devrait comporter un examen de tous les modes de transport de voyageurs et de leurs inter relations. En fait, les aspects économiques du transport des marchandises ont aussi de profondes répercussions sur les services aux voyageurs, et le comité estime qu'il faudrait faire une étude exhaustive qui porterait sur tous les éléments qui ont une incidence sur le transport des voyageurs, y compris l'élément fret. Le comité considère qu'une étude de ce genre est essentielle et qu'on devrait l'entreprendre sans tarder.

La question du transport de voyageurs préoccupe tous les Canadiens. Le comité pense que les Canadiens de toutes les régions du pays devraient pouvoir faire connaître leur opinion à un organisme qui ferait enquête sur cette importante question. Le comité est d'avis qu'un comité mixte spécial des deux Chambres du Parlement serait plus à même de faire une analyse exhaustive du transport de voyageurs au Canada. Une pareille étude est essentielle et on devrait l'entreprendre sans tarder.

**1. Le comité recommande qu'un comité mixte spécial des deux Chambres du Parlement soit formé pour analyser les options actuelles et futures des services de transport de voyageurs au Canada, aujourd'hui et pour la prochaine décennie. Cette étude devrait être exhaustive et comporter l'examen de tous les modes de transport de voyageurs. Ce comité mixte spécial devrait se fixer pour premier objectif la formulation de recommandations qui garantiraient aux Canadiens de toutes les régions du pays des services de transport de voyageurs pratiques, efficaces, et viables.**

## **B. Les questions d'ordre législatif, juridique et réglementaire**

### **(i) Le recours au paragraphe 64 (1) de la *Loi nationale sur les transports***

La mise en application du décret du conseil C.P. 1981-2171 du 6 août 1981 a, à toutes fins pratiques, supprimé un cinquième des itinéraires du service de voyageurs de VIA Rail Canada Inc.<sup>(1)</sup> Les réductions et les suppressions de service sur ces routes, que le ministre a qualifié de «rationalisation» du service ferroviaire de voyageurs, comprennent la suppression de certains services très importants qu'utilise un grand nombre de voyageurs. Lorsque le ministre des Transports a comparu devant notre comité, il a justifié ces réductions par les raisons suivantes:

<sup>(1)</sup> La liste des itinéraires modifiés se trouve aux annexes du décret qui est reproduit à l'annexe I.

«Si les services étaient maintenus aux niveaux actuels, la somme de \$446 millions serait nécessaire pour l'exploitation en 1983-1984, ce qui ne laisserait que \$90 millions pour l'augmentation des immobilisations. Si les choses se maintiennent comme à l'heure actuelle, sachant que les montants d'argent que nous pouvons dépenser sont limités, nous nous apercevons que nous ne sommes pas en mesure de consacrer l'argent au matériel.

Les réductions ramèneront les déficits d'exploitation à \$355 millions de dollars, d'ici 1983-1984, ce qui laissera \$182 millions de dollars pour le capital. En d'autres termes, vous doublez le capital de VIA et, ce faisant, vous lui permettez d'acquérir le matériel nécessaire.»<sup>(1)</sup>

Cette décision du gouverneur en conseil de réduire considérablement le service ferroviaire national de transport de voyageurs a été prise sans qu'il y ait eu d'audition publique ou d'enquête, et elle n'a pas été examinée ou approuvée par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la Commission canadienne des transports (CCT). Si ce Comité des transports par chemin de fer avait été saisi de la question, il aurait été légalement tenu d'évaluer les réductions de services en conformité de l'article 260, et plus particulièrement en fonction du paragraphe (6) de cet article de la *Loi sur les chemins de fer*<sup>(2)</sup>. Cet article prévoit un certain nombre de critères que le Comité des transports par chemin de fer de la CCT doit prendre en considération dans son évaluation d'une demande d'abandon de service.

L'article 260 de la Loi stipule que, dans son étude d'une demande d'abandon de service, la CCT doit prendre en considération, mise à part la question de déterminer si l'itinéraire en question est économiquement viable, toutes les questions qui, à son avis, relèvent de «l'intérêt public». Cela comprend, entre autre, l'existence d'autres services de transport, l'incidence probable que la suppression aura sur d'autres services ferroviaires de transport de voyageurs et les besoins de transport de voyageurs qui sont à prévoir dans la région touchée par l'annulation de services proposée. Il est donc bien évident que, dans ces cas, le Comité des transports par chemin de fer n'est pas tenu dans son examen de demande d'abandon de service de s'en tenir uniquement aux critères économiques. En fait, il incombe à la CCT d'examiner les facteurs concernant l'intérêt public en général. De plus, la Commission peut recevoir des témoignages et tenir des séances publiques sur la question. Elle doit alors publier les avis de réunions et les décisions.

Par le décret du conseil C.P. 1981-2171, le gouverneur en conseil a, en fait, court-circuité la CCT et, par conséquent, le public n'a pas eu l'occasion de présenter des mémoires ou des témoignages avant que les annulations de services n'aient été effectivement mises en œuvre. On ne peut que se demander dans quelle mesure le gouverneur en conseil a tenu compte des facteurs prévus à l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer* ou même s'il s'en est le moins soucie. Sans doute, le gouverneur en conseil maintient, comme l'a expliqué le ministre des Transports, que la décision de réduire les services pour financer l'achat de nouvel équipement est en fait une mesure d'intérêt public, en ce sens qu'elle assurera la viabilité, à long terme de VIA.

<sup>(1)</sup> Sénat du Canada, *Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications*, 10 novembre 1981, 16:7.

<sup>(2)</sup> Le paragraphe 260(6) se trouve à l'annexe II.

La justification juridique, sur laquelle le ministre fonde sa décision, se trouve au paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*.<sup>(1)</sup> Cette disposition prévoit que le gouverneur en conseil peut modifier, à tout moment, selon son bon plaisir et de sa propre initiative, toute ordonnance ou décision de la CCT. Le recours au paragraphe 64(1) de la *Loi sur les transports* a fait l'objet d'un litige devant la Cour fédérale du Canada, Division des procès, dans trois cas d'annulation de services. Dans chacun de ces cas, la Cour fédérale a maintenu que le gouverneur en conseil avait agi dans le cadre des pouvoirs qui lui étaient confiés en ayant recours à l'article 64. Le comité reconnaît que l'on a interjeté appel de ces décisions, que les tribunaux sont toujours saisis de la question et, par conséquent, il s'abstient donc de formuler une opinion définitive.

Le décret du conseil C.P. 1981-2171 s'intitule en fait: «Décret modifiant les ordonnances et les décisions de la Commission canadienne des transports». Ce décret a modifié un certain nombre de décisions de la CCT datant de 1976 au début de 1981, décisions par lesquelles la CCT avait spécifié la prestation et la fréquence du service ferroviaire de transport de voyageurs sur différents itinéraires. Le décret du conseil C.P. 1981-2171 remplaçait ces ordonnances et ces décisions par la décision du gouverneur en conseil d'éliminer ou de réduire de façon draconienne ces services.

Cependant, d'après certains témoignages entendus par le Comité, si le gouverneur en conseil peut effectivement modifier une ordonnance de sa propre initiative, il ne peut agir de façon à mettre en œuvre une décision ou une ordonnance qui ne relève pas de la compétence ou des pouvoirs de la CCT elle-même. Le comité est aussi d'avis que le décret du conseil C.P. 1981-2171 était contraire aux règles de la justice naturelle.<sup>(2)</sup>

Dans le même ordre d'idées, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, considère aussi qu'il convient, dans son rapport, de tenir compte du fait que la première ordonnance d'annulation d'itinéraire a été vivement attaquée comme étant contraire aux dispositions de la *Loi sur les instruments statutaires*. Une des raisons évoquées était que le décret du conseil C.P. 1981-2171 qui a été décidé le 6 août 1981, n'a pas été communiqué pour enregistrement au greffier du Conseil privé dans un délai de sept jours, comme l'exige la *Loi sur les instruments statutaires*. Il n'est pas sûr que le gouverneur en conseil ait reconnu que le Décret C.P. 1981-2171 soit un règlement dont l'enregistrement est exigé. Cependant, le décret a finalement été enregistré avant son entrée en vigueur et il porte maintenant le nom de DOR/81-892. Cet enregistrement a eu lieu le 3 novembre 1981, soit presque trois mois après la première décision.

Bien que cela puisse ne sembler guère plus qu'une irrégularité de la procédure juridique, le comité considère que lorsqu'une question est vivement controversée dans le public et devant les tribunaux, dans ce cas, la légitimité d'une mesure prise par le gouverneur en conseil, il est vital de s'en tenir strictement à la procédure formelle. Lorsque le gouverneur en conseil décrète, sans consulter le public, la suppression de presque un cinquième de tous les services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada, le comité estime qu'il pourrait

<sup>(1)</sup> Le paragraphe 64(1) est reproduit à l'annexe II.

<sup>(2)</sup> Les alinéas 1 et 2 du neuvième rapport du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires, du 12 novembre 1981 où se trouvent d'autres objections d'ordre juridique au décret du conseil C.P. 1981-2171 sont reproduits à l'annexe IV.

au moins se conformer strictement aux dispositions statutaires relatives à la transmission, à l'enregistrement et à la publication du décret en question.

On a justifié cette façon de procéder par voie de décret du conseil aux termes du paragraphe 64(1), en alléguant qu'il fallait prendre une décision rapidement et qu'en faisant appel à la CCT on risquait de longues auditions publiques. En outre, de l'avis du gouvernement, l'abandon de ces itinéraires était indispensable au financement de l'achat de nouveau matériel moderne pour VIA, et qu'il était toujours possible que la CCT, si elle appliquait les critères de la *Loi sur les chemins de fer* dont on a déjà parlé, n'arrive pas à la même conclusion concernant ces annulations d'itinéraires. Cela aurait placé le ministre dans une situation difficile et probablement légalement indéfendable, en l'obligeant à imposer sa décision au Comité des transports par chemin de fer de la CCT. C'est pour toutes ces raisons que l'annulation des itinéraires n'a pas suivi la filière normale qui est de passer par la CCT.

Encore là, sans formuler d'opinion sur l'aspect légal du recours à l'article 64, comme l'a fait le gouvernement, le comité exprime de vives inquiétudes quant à la possibilité d'établissement d'un précédent, tout à fait indésirable, à son avis, qui pourrait peut-être justifier d'autres réductions des services ferroviaires de transport de voyageurs. En fait, le ministre des Transports a maintes fois laissé entendre que les mesures de novembre dernier n'étaient pas nécessairement les dernières s'il arrivait à l'avenir que, de l'avis du gouvernement, il soit nécessaire d'intervenir de la même façon. Le comité craint que des réductions successives de services qui court-circuitent la CCT et se font sans aucune consultation des parties touchées risquent d'amener le réseau de services ferroviaires de transport de voyageurs à ne jouer qu'un rôle secondaire très limité dans la plupart des régions du Canada. Autrement dit, par le recours à l'article 64, le gouvernement pourrait effectivement éliminer le service ferroviaire de transport de voyageurs sous sa forme actuelle pour tâcher de concentrer ses ressources ferroviaires dans une ou deux régions géographiques, comme celle du corridor Québec-Windsor qui est souvent mentionnée. Le comité note que deux provinces canadiennes n'ont déjà pas de services ferroviaires de transport de voyageurs: l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve.

Le comité considère que c'est une tendance contraire à l'intérêt de la population, et que l'utilisation répétée des pouvoirs du cabinet sans consultation du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports pourrait, en fait, empêcher le public de faire valoir certains arguments qui militent en faveur du maintien du service sur certains parcours, ou sur tout un réseau.

**2. Le comité recommande que toutes les décisions prises à l'avenir relativement à la réorganisation ou à la rationalisation du service ferroviaire de transport de voyageurs, qui entraînent des annulations ou des abandons de services sur certains itinéraires, soient précédées d'auditions publiques accessibles à toutes les parties concernées afin qu'elles aient la possibilité de faire connaître leur point de vue. En outre, ces audiences ne devraient pas en arriver à être considérées comme de simples formalités, mais devraient plutôt être vues comme indispensables et faisant partie intégrale du processus de prise de décisions. Par conséquent, le comité recommande également que le paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports* soit modifiée ou que son application soit limitée par des modifications à d'autres articles de la loi, afin d'éviter qu'il puisse servir à justifier d'importantes réductions du service de voyageurs sans que la CCT ou le Parlement ne participe comme il se doit à la décision.**

(ii) Les obligations qui incombent encore aux sociétés ferroviaires en exploitation

Les chemins de fer ont joué un rôle primordial dans le développement économique, social et politique du Canada. Le comité croit que leur rôle est encore essentiel aujourd'hui. À l'époque où tout était moins compliqué, un grand nombre de sociétés ferroviaires assuraient, sur une base commerciale, un service de voyageurs aux Canadiens. Au cours des années, les petites sociétés ont été absorbées par les deux géants des chemins de fer, le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN). Quelques-unes de ces petites sociétés ont simplement été achetées par les plus grandes. Un plus grand nombre d'entre elles a disparu par fusion ou aux termes de locations à très long terme, en vertu desquelles les chemins de fer actuellement en exploitation ont pris le contrôle de leur réseau et de leur matériel. Ces anciennes fusions et réorganisations ferroviaires ont fait l'objet de mesures législatives fédérales et provinciales. La plupart de ces transactions sont clairement décrites dans les anciennes lois qui remontent au siècle dernier.

Très souvent, la société qui louait souvent des réseaux ferroviaires pour des périodes de plus de 990 ans s'engageait envers les petits chemins de fer bailleurs à fournir certains services bien définis de transport de voyageurs. Ces accords étaient ensuite sanctionnés par une mesure législative fédérale ou provinciale. La description des services garantis était très détaillée dans certains cas. En fait, il arrive que l'on trouve spécifié dans l'annexe de la loi habilitante jusqu'au nombre de trains par jour. Cette question a été soulevée à la Cour fédérale et continue à faire l'objet de procédures à la division des appels de la Cour. Par conséquent, conformément à sa politique, le comité n'exprime aucune opinion sur une question dont les tribunaux sont actuellement saisis.

Cependant, le comité a étudié avec un certain intérêt les obligations qui pourraient incomber encore au CP et au CN, lorsqu'au cours de prises de contrôle de sociétés ferroviaires moins importantes ils se sont engagés, par contrat, à assurer certains services ferroviaires spécifiques sur un parcours donné. Cette question a été soulevée dans l'une des contestations des mesures que le gouvernement a prises, l'automne dernier, de réduire d'environ un cinquième, par voie de décret du conseil, les services ferroviaires assurés par VIA. Le comité reconnaît que la Cour fédérale a rejeté cette soumission en première instance. Cependant, le comité note avec intérêt que l'éminent juge qui a présidé le procès a laissé, dans sa décision, la possibilité aux parties lésées d'entamer des poursuites contre les sociétés ferroviaires actuellement en exploitation qui ont retiré leurs services en contrevenant aux obligations qu'elles avaient légalement contractées.

Dans ce contexte, le comité remarque que le CP et le CN assuraient des services de voyageurs dans le pays longtemps avant la création de VIA Rail Canada Inc. Il signale aussi qu'il a fait valoir des arguments en ce sens aux représentants de l'une de ces sociétés, notamment le Canadien Pacifique, mais que les réponses ne se sont pas avérées très utiles. Le comité est d'accord, avec les représentants du CP, pour ce qui est de leur évaluation des répercussions graves que pourrait avoir la reprise du service de transport de voyageurs par les deux grands chemins de fer. Le CP et le CN s'opposeraient sans doute à fournir, de nouveau, des services aux voyageurs, maintenant qu'ils ont constaté que la fourniture de matériel et de services à VIA s'avérait plus satisfaisante.

Le comité réitère qu'il ne préconise, ni ne conseille que l'on exige que le CP ou le CN se chargent d'assurer les services que VIA a discontinués sur les ordres du gouvernement. Il

note seulement qu'il reste encore une importante question juridique à régler dans ce domaine et il attend le jugement définitif des tribunaux sur cette question.

(iii) La confidentialité et la Commission canadienne des transports

Pour l'exploitation de transport de voyageurs, VIA a conclu des arrangements contractuels avec le CP et le CN pour certains services comme l'utilisation des locomotives et des unités de traction, le maintien du matériel roulant et autres..., les installations comme les gares, et les services comme les aiguillages. Les sommes en cause dans ces arrangements contractuels sont considérables et constituent, en fait, la partie principale du budget annuel de VIA. En 1980, VIA a versé environ 290 millions de dollars au CN et 66 millions au CP. Ces frais que les chemins de fer exigent de VIA sont facturés chaque mois et rajustés par d'autres factures à la fin de l'année. Ce système de facturation sera examiné plus en détail plus loin dans le rapport.

Les deux sociétés ferroviaires ont présenté jusqu'ici à VIA des factures globales non ventilées. Cela signifie que les frais ne sont pas ventilés par composante. Ainsi, VIA Rail qui est le meilleur client du CP et du CN pour ce genre de services doit acquitter ses factures sans en connaître les éléments constitutifs et il lui serait bien difficile de transiger avec une tierce partie, étant donné que toutes les voies ferrées du pays appartiennent aux deux grandes sociétés ferroviaires transcontinentales.

Les importants contrats conclus entre le CP, le CN et VIA ne prévoient aucune disposition relative à la ventilation détaillée des coûts. Les frais qui composent la facture mensuelle qu'un chemin de fer présente à VIA ne peuvent être décomposés bilatéralement en composantes justifiables. Autrement dit, si on exige un certain montant pour un certain service, l'administration de VIA voudrait connaître les détails de la facture. De façon générale, elle n'a pu avoir accès à cette information. Le mécanisme auquel elle peut avoir recours pour obtenir ces données, données que ses cadres supérieurs considèrent essentielles à l'évaluation et à la justification des sommes considérables qu'ils doivent verser, est de faire appel à la Commission canadienne des transports.

La CCT peut obtenir ces données sur les coûts. Cependant, elle adopte comme position que d'après l'article 331<sup>(1)</sup> de la *Loi sur les chemins de fer*, ce genre de renseignements doit être traité de façon confidentielle. La CCT a pour opinion juridique qu'elle ne peut communiquer ces données que sur une demande formelle de VIA. Il faut alors qu'on lui donne le temps nécessaire d'enquêter sur la validité de ces besoins de données. Il faudrait aussi donner l'occasion aux chemins de fer, c'est-à-dire au CP et au CN, de faire valoir pour quelles raisons ces renseignements ne devraient pas être communiqués à VIA ou à toute autre partie qui voudrait les obtenir.

Il est à noter que les chemins de fer prétendent que la communication de ces données n'est généralement pas nécessaire à une gestion efficace de VIA et que, de plus, elle pourrait avoir des conséquences néfastes pour eux, en permettant à leurs concurrents, comme les transporteurs routiers (c'est-à-dire les autobus et les sociétés de camionnage) de connaître de

<sup>(1)</sup> L'article 331 de la *Loi sur les chemins de fer* est reproduit à l'annexe IV.



précieux renseignements commerciaux qui les avantageraient injustement. De l'avis du comité, cet argument contre la communication de renseignements à VIA est exagéré et déraisonnable. Le comité doute que cette communication de données puisse être préjudiciable au CP et au CN. Quoi qu'il en soit, si c'est là ce qui inquiète les chemins de fer, il est certain que VIA pourrait s'engager à garder ces données confidentielles.

Il y a aussi eu divergence entre le témoignage de l'avocat-conseil du Comité des transports par chemin de fer de la CCT et le conseiller général de VIA, quant aux circonstances qui ont entouré la première demande de renseignements de VIA. Le comité n'a pas l'intention de trancher ce différend. Cependant, il note que ce différend n'avantage personne, et en tout cas, pas les clients des services ferroviaires de transport de voyageurs du pays. Le comité croit que le système actuel, en grande partie défini par certaines dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, est ce qui empêche VIA d'obtenir des renseignements vitaux sur l'établissement des coûts. VIA se trouve dans la position peu enviable d'avoir à lutter pour obtenir des données que le comité considère normal de recevoir, sans avoir à subir les longs délais qu'entraîne une telle façon de procéder. Le comité constate avec regret que plus de deux ans se sont écoulés depuis que VIA a présenté sa première demande de renseignements sur les coûts et que ce n'est qu'au mois de mars de cette année, qu'elle a présenté sa demande d'une façon vraisemblablement plus conforme aux exigences légales, du point de vue de la CCT. Les résultats de cette dernière tentative d'obtenir de la CCT des renseignements pertinents sur les coûts restent encore à connaître.

Le comité estime que l'accès à ce genre de renseignements, même s'il n'entend pas, par là, forcément, tous les renseignements que demande VIA, est indispensable à ses administrateurs pour leur permettre d'évaluer convenablement les états de compte non ventilés qui ne font pas l'objet d'une vérification de la gestion et qui représentent la partie la plus importante de son budget d'exploitation annuel. Le comité sait que les chemins de fer sont peu disposés à communiquer certains renseignements composant les données sur les coûts, mais il n'approuve pas un refus global de renseignements et il espère qu'on fera preuve, à l'avenir, de plus de coopération, de raison et de compréhension. Il note avec satisfaction qu'un tel changement d'attitude a commencé à se manifester ces derniers mois, plus particulièrement du côté du CN.

Cette controverse découle, dans une certaine mesure, de l'interprétation d'un article de la *Loi sur les chemins de fer*, qui définit les opérations relatives au transport des voyageurs et autres domaines dans le pays. En l'absence de dispositions législatives expresses et complètes sur les services ferroviaires de transport des voyageurs, un règlement législatif peut compléter une loi qui n'est pas nécessairement adaptée à l'état actuel de la situation dans le domaine du service aux voyageurs. Cela est particulièrement vrai dans le cas des démarches que peut entreprendre VIA pour obtenir les renseignements de gestion qui lui sont nécessaires. Dans le système actuel, elle doit avoir recours à un processus d'opposition et de litige pour obtenir des données d'une importance vitale. Le comité considère donc le système actuel inadéquat.

(iv) La nécessité d'une mesure législative

La société VIA Rail Canada Inc. a connu des débuts législatifs peu prometteurs. C'est aux termes de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes* (S.C. 1974-75, c. 33 tel

que modifié) qu'elle a été constituée en Société achetée par le Canadien National comme filiale non intégrée. En 1977, on l'a transformée en société ferroviaire, grâce à un crédit d'un dollar d'une loi portant affectation de crédit.<sup>(1)</sup> Cette disposition a permis à VIA Rail Canada Inc. de conclure avec les autres chemins de fer des contrats assujettis à l'approbation du ministre des Transports et d'assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs. Cette mesure a également donné au ministre des Transports le pouvoir de réglementer les contrats conclus par VIA Rail Canada Inc., en vue de fournir un service ferroviaire de transport de voyageurs visant à «améliorer l'efficacité et l'économie des services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada». Plus tard, le 1<sup>er</sup> avril 1978, VIA est devenue une société de la Couronne, aux termes d'un décret du conseil.<sup>(2)</sup>

Le comité trouve regrettable que l'on ait eu recours à une loi portant affectation d'un crédit pour mettre en œuvre une importante décision politique. La création d'une société ferroviaire nationale de transport de voyageurs aurait dû se faire sur des bases législatives complètes et appropriées. Le comité a entendu un témoignage convaincant sur les avantages qu'a gagnés le réseau américain Amtrak qui bénéficie d'une base législative solide. Peut-être, au début, a-t-on cru qu'en n'étant pas entravée par des mesures législatives complexes et restrictives VIA pouvait mener plus librement les premières étapes de son organisation. Cela n'a pas été le cas. Ses droits et ses obligations vis-à-vis des organismes de réglementation et des autres chemins de fer avec qui elle traite ne sont pas définis, pas plus, d'ailleurs, que sa position par rapport au ministre. Le comité estime que cela lui est préjudiciable. À maintes occasions, sa direction a répété au comité qu'elle demandait instamment l'adoption d'une loi sur VIA. Il semblerait que cette question ait déjà été débattue avec le ministre, cependant, aucun échéancier n'a été fixé pour la présentation d'une telle loi.

**3. Le comité recommande l'adoption d'une loi fixant un cadre législatif défini et complet qu'il considère essentiel pour permettre à VIA Rail Canada Inc. d'assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs dans le pays. Il y a déjà assez longtemps que VIA a été constituée en société. On doit maintenant considérer que le temps presse, et le comité recommande instamment que l'on présente une telle loi dans les meilleurs délais. Il recommande aussi que cette mesure législative stipule bien que VIA a le droit de connaître les données relatives aux coûts qui l'intéressent et qu'elle précise aussi les méthodes à suivre pour obtenir les renseignements nécessaires, soit directement des chemins de fer, soit par l'entremise de la Commission canadienne des transports. Le comité recommande également que les administrateurs compétents de VIA soient pleinement consultés, lors de l'élaboration de cette loi.**

### **C. Les questions relatives aux facteurs économiques et aux méthodes financières**

Le comité tient à mentionner qu'il s'interroge sérieusement sur le bien-fondé de la décision d'abandonner des services ferroviaires rentables et fortement utilisés en vue de réaliser des économies permettant de financer des achats de matériel nouveau. Il doute fortement que les sommes qu'on a pensé économiser par ces annulations de service soient aussi importantes que prévues, si l'on tient compte de l'ensemble de la situation. La décision

<sup>(1)</sup> Loi n° 1 portant affectation de crédit, crédit 52, (S.C. 1976-77, c. 7).

<sup>(2)</sup> C.P. 1978-954, 23 mars 1978.

prise, en novembre dernier, d'ordonner à VIA de réduire son réseau de service aux voyageurs d'environ un cinquième, a pour résultat de diminuer considérablement les ventes de billets. Il ne faut pas oublier que certains des services supprimés, et plus particulièrement ceux de «l'Atlantique», étaient fortement utilisés.

Les réductions du service ferroviaire visaient à permettre une économie de 100 millions de dollars, ce qui, après les réductions, ne sera pas possible pour la première année financière. Il est à-propos de citer ce que M. J.F. Roberts, le président directeur général de VIA Rail Canada Inc., a déclaré dans son témoignage devant le comité le 3 décembre 1981:

«Je pense que le ministre a dit que ces changements permettraient une économie d'environ 100 millions de dollars, et c'est tout à fait exact. Je crois qu'on prévoit économiser environ 45 millions de dollars la première année, c'est-à-dire 1982, et que ce montant augmentera chaque année pour atteindre, en 1984, à peu près 100 millions de dollars.»

Ce projet d'abandon de service entraîne d'autres frais. Un grand nombre d'emplois perdus ont forcé bien des employés de VIA à prendre une retraite anticipée ou à se recycler, ce qui coûte à la société des sommes considérables, estimées par VIA entre 2 et 2,5 millions de dollars. De plus, le ministère des Transports a réservé un montant atteignant jusqu'à 30 millions de dollars pour les prestations de cessation d'emplois, les retraites anticipées ou accélérées, les recyclages et les mutations de cheminots touchés par les réductions de services ferroviaires de transport de voyageurs. Comme autres retombées, le comité estime que la suppression de services qu'un grand nombre de visiteurs empruntait, surtout pendant les vacances, réduiront les revenus provenant du tourisme et des voyages d'agrément.

Les conséquences de ces abandons de services toucheront davantage certains groupes de Canadiens. Les trains ont toujours été le mode de transport le plus populaire, sur les longues et les moyennes distances, pour des prix relativement modérés. Les gens qui empruntent les trains acceptent de voyager plus longtemps, à moindre frais. Cela s'appliquait plus particulièrement, et continue à s'appliquer, de l'avis du comité, aux personnes qui ont des revenus fixes, comme par exemple les pensionnés, les étudiants et de nombreux autres groupes. En outre, il ne fait aucun doute que d'autres Canadiens en souffriront, surtout ceux qui vivent dans les régions géographiquement désavantagées et à qui le transport par chemin de fer assurait un certain degré de mobilité leur permettant de s'éloigner pour trouver un emploi, de faire des voyages d'agrément et de maintenir le contact avec leur famille, malgré les distances.

(i) La question de la treizième et de la quatorzième factures

Comme on l'a déjà mentionné, VIA reçoit des deux chemins de fer des services qui lui sont facturés mensuellement. Le comité trouve inquiétant et même surprenant que de façon générale ces factures n'aient jamais été détaillées. On peut citer en exemple la facturation de l'aiguillage. Le CN ne précise ni le lieu, ni la date où ses services ont été fournis. D'autre part, VIA ne dispose d'aucune donnée lui permettant de déterminer quelles sont les composantes des frais qu'on lui facture. Il s'ensuit donc que VIA ne peut déterminer quelle est la valeur réelle du service. VIA a confirmé que ses dernières négociations de contrats avec le CN, en particulier, avaient quelque peu amélioré la situation et qu'elle recevait,

désormais, des factures plus détaillées. Cela lui facilitera certainement ses décisions administratives, étant donné que ces paiements représentent plus des deux tiers de l'ensemble de son budget.

Cependant, la question qui a peut-être plus d'importance que toute autre, quant aux méthodes financières et aux relations entre VIA et les deux chemins de fer, est celle des treizième et quatorzième factures. Comme on peut logiquement s'y attendre, les chemins de fer présentent douze factures mensuelles à VIA. Cependant, les arrangements contractuels approuvés par la Commission canadienne des transports prévoit qu'en plus de ces factures que VIA acquitte chaque mois, il existe un treizième état de compte du rajustement des frais que VIA doit rembourser aux chemins de fer. Cette treizième facture permet au CP et au CN de récupérer toutes les sommes qu'ils n'ont pas facturées dans leur état de compte mensuel, ce qui peut être dû soit à des montants estimatifs erronés, soit à des retards dans le calcul des divers frais. Il est possible que ces rajustements puissent justifier un remboursement à VIA, mais on ne s'étonne pas que jusqu'ici ces rajustements aient toujours été traduits par des frais supplémentaires.

En plus de la treizième facture présentée à la fin de l'exercice financier, on prévoit également une «quatorzième facture». Cette dernière constitue le montant de rajustement final que les chemins de fer peuvent exiger de VIA, une fois que leurs frais ont été examinés et approuvés par la CCT. VIA Rail Canada Inc. se retrouve donc dans la position peu enviable d'avoir à verser des sommes imprévisibles considérables en plus des montants énormes qu'elle doit payer aux chemins de fer pour les services qu'ils lui ont rendus. Ces factures supplémentaires, qui lui sont envoyées à la fin de l'exercice financier, rendent toute vérification difficile pour VIA et lui interdisent, en fait, toute comptabilité. Cette situation ne changera pas tant qu'on ne modifiera pas les modalités de facturation.

Même si jusqu'ici les treizième et quatorzième factures ne se sont pas élevées à des montants très importants en pourcentage, par an, il n'en reste pas moins qu'elles s'élèvent à des sommes très considérables. Par exemple, en 1980, la treizième facture du CN s'est élevée à environ 11,1 millions de dollars. Les frais exigés par le CP seront d'environ 3,1 millions de dollars. De plus, on a découvert au cours des auditions du comité, pour la première fois, apparemment, qu'il va y avoir une quatorzième facture pour l'année 1979 qui s'élèvera à environ 1,2 million de dollars pour le CP et un peu plus de 2 millions de dollars pour le CN.

Bien que ces montants ne représentent qu'un petit pourcentage du budget global de VIA, ses administrateurs maintiennent, et le comité partage leur avis, qu'ils nuisent sérieusement à l'établissement de leur budget et de leur planification. Aucune entreprise, soit-elle privée, publique ou para-publique ne peut fonctionner efficacement si elle n'est pas en mesure de contrôler ses frais, lorsque c'est commercialement possible. La présentation de factures considérables s'élevant à des millions de dollars et ayant deux et trois ans de retard ne peut que nuire gravement à la société qui doit les acquitter. Le comité estime qu'un système qui prévoit une treizième et une quatorzième factures n'est pas à retenir pour l'avenir. Un pareil arrangement ne peut que nuire au développement de VIA.

Le comité préconise l'élaboration d'un arrangement contractuel entre VIA d'une part et le CN d'autre part, prévoyant un prix fixe ou un contrat à prix fixes. De cette façon on exigerait de VIA un montant déterminé pour chaque service affermé. Il ne serait pas permis

d'exiger des rajustements supplémentaires. De l'avis du comité, deux conséquences positives en découleraient. Premièrement, cette façon de procéder établirait une relation commerciale plus sensée entre VIA et les chemins de fer et lui permettrait de faire une planification financière plus rationnelle et plus efficace. Sans rajustements imprévus exigés après la fin de l'exercice financier la société serait beaucoup plus à même de diriger ses affaires d'une façon plus ordonnée.

Deuxièmement, un tel arrangement inciterait, dans une grande mesure, les chemins de fer à réduire leurs dépenses. À l'heure actuelle, les chemins de fer sont peu motivés à réduire les frais entraînés par des façons de procéder inefficaces ou non rentables, étant donné que toutes les pertes sont en fait passées à VIA Rail, qui est, la plupart du temps, obligée d'assumer les frais accrus. Après tout, VIA peut difficilement traiter avec d'autres. Aux termes d'un arrangement à coûts fixes, si un service pouvait être assuré à moins de frais que ne le prévoit l'accord d'exploitation, la possibilité d'accroissement de profits inciterait probablement les chemins de fer à réduire leurs frais d'exploitation dans l'ensemble de leur réseau, sans que VIA voie ses frais augmenter.

**4. Le comité recommande que les accords contractuels qui seront dorénavant conclus entre VIA et les sociétés CP et CN prévoient un prix fixe pour chaque service fourni et élimine toute facturation après la fin de l'exercice financier, sauf dans les cas que la CCT autoriserait, après avoir constaté, au cours de sa vérification, des erreurs ou des oublis évidents.**

(ii) La vérification de la Commission canadienne des transports et la méthode de calcul des frais ferroviaires

Les frais facturés à VIA, y compris les treizième et quatorzième factures dont il a déjà été question, sont vérifiés par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports. Le comité, au cours de ses travaux sur la question du service ferroviaire de transport de voyageurs, en est arrivé à s'inquiéter vivement des deux problèmes importants que posent ces vérifications. Il s'inquiète des retards que l'on met à faire les vérifications et de la nature de ces dernières.

Dans le premier cas, le comité a été déçu de constater que jusqu'à cette année, l'examen que la CCT fait des frais que le CP et le CN exigent de VIA, était des années en retard. Le comité a appris que la vérification des frais ferroviaires de 1978-79 imputés à VIA n'a été terminée qu'en mars 1982. On prévoit que la vérification des frais de 1980 sera terminée vers la fin de l'année civile 1982, et que celle des frais de 1981 le sera en mars 1983. Il est donc évident que VIA et les chemins de fer doivent attendre très longtemps les résultats des vérifications de la CCT, ce qui, de l'avis du comité, leur est préjudiciable. Il est vrai que les retards sont de moins en moins importants, d'une année à l'autre. En outre, la CCT a fait remarquer au comité que son retard actuel était moins important qu'il ne l'était avant que VIA ne commence à conclure des arrangements contractuels en vue de fournir un service ferroviaire de transport de voyageurs. La CCT s'est fixée pour objectif de pouvoir fournir, en 1984, les résultats finaux de ses vérifications dans un délai de douze mois environ.

Bien qu'il plaise au comité de voir réduire ces délais excessifs, il n'en reste pas moins qu'aucun organisme commercial assurant un service au public, qu'il soit privé ou public, ne

peut fonctionner normalement s'il doit attendre aussi longtemps les résultats des vérifications. Le système actuel ne permet peut-être pas un délai de moins de douze mois, mais, même si c'est le cas, le comité considère que ce n'est pas satisfaisant. Il ne faut pas oublier que VIA Rail Canada Inc. est essentiellement un client captif du CP et du CN et que la CCT exerce une fonction de réglementation d'importance cruciale. Les frais facturés à VIA doivent être acquittés. Il s'agit d'une relation fondamentalement non concurrentielle. Cette situation donne encore plus d'importance aux vérifications de la CCT.

Quelle société pourrait expliquer à ses actionnaires que des vérifications portant sur des dépenses de dizaines et de centaines de millions de dollars ne peuvent être obtenues dans de meilleurs délais? Tout conseil de direction se trouverait alors dans une situation intenable. Le comité est forcé de conclure que dans cette situation, il est très difficile pour l'administration de VIA de faire une planification financière et opérationnelle convenable. Chose certaine, les coûts qu'entraînerait l'accroissement de personnel de la CCT chargé des vérifications dans le but de réduire les retards accumulés seraient tout à fait justifiés, s'ils permettaient la vérification rapide de factures s'élevant à des millions de dollars.

**5. Le comité recommande que la vérification, par la CCT, des frais facturés à VIA se fasse plus rapidement. La CCT devrait accroître ses effectifs afin de réduire les retards actuellement inacceptables dans son travail de vérification.**

Le deuxième facteur important des vérifications de la CCT concerne le caractère ou la nature même de la fonction de vérification. On pourrait dire que dans son travail de vérification la CCT se soucie plus de déterminer si un poste particulier ou une facture est conforme aux règlements sur le calcul des frais que d'évaluer si le service reçu justifie la somme exigée. Autrement dit, cette vérification consiste surtout à déterminer si les frais exigés sont conformes aux règlements sur les coûts au lieu d'évaluer s'ils sont ou non justifiables, compte tenu du service rendu. Les représentants de la CCT ont précisé au comité qu'il y a bien ventilation des différents éléments de chaque facture présentée à VIA, mais que leur examen ne constitue pas ce que l'on pourrait appeler une vérification de gestion, mais plutôt une vérification de régularité.

Le rôle de vérificateur de la CCT peut avoir une incidence considérable sur le coût des services ferroviaires de transport de voyageurs. Par exemple, la treizième facture du CN, pour 1980, a été réduite d'environ 2,4 millions de dollars, en raison du fait que la CCT avait déterminé, préalablement, que certains frais facturés étaient trop élevés aux chapitres de l'administration générale, des communications et de l'entretien des voies ferrées. Néanmoins, le comité tient à signaler que cette vérification est d'une portée trop limitée pour fournir à VIA des renseignements utiles du point de vue administratif.

Les données sur les coûts que VIA peut obtenir des chemins de fer ou de la CCT n'étant pas suffisamment détaillées, elle se trouve dans la situation peu enviable d'avoir à acquitter des factures en majeure partie non vérifiées s'élevant à des millions de dollars. Bien que le comité reconnaisse l'importance de la vérification de la CCT, qui consiste essentiellement à déterminer que les frais exigés sont conformes aux règlements sur le calcul des coûts, il est évident que VIA est dans l'impossibilité de déterminer si «elle en a pour son argent». Là encore, l'administration s'en trouve moins à même de prendre les décisions avisées. Le comité reconnaît que la CCT n'a qu'un pouvoir ou des moyens limités d'effectuer des vérifications administratives conformes aux pratiques de comptabilité de gestion acceptables.

C'est pourquoi il recommande fortement qu'on règle ce problème et que les deux grands chemins de fer fournissent à VIA des données détaillées sur les coûts, soit directement soit par l'entremise de la CCT. Dans le passé, cette communication de renseignements détaillés sur les coûts a été malheureusement très insuffisante, c'est pourquoi le comité espère que la tendance qui commence à se faire sentir depuis plusieurs mois, de fournir plus de renseignements, se maintiendra et s'accroîtra.

La CCT vérifie les frais facturés à VIA pour s'assurer qu'ils sont conformes à son «règlement sur le calcul des frais ferroviaires»<sup>(1)</sup> prévu dans son ordonnance R-6313. Cette ordonnance, mise en application pour la première fois en 1969, définit la nature et la catégorie de frais s'appliquant aux opérations ferroviaires au Canada. Au cours des années, la CCT a étudié et révisé l'ordonnance R-6313, mais le comité estime qu'il y aurait place pour des innovations et des améliorations car la structure des services ferroviaires de transport de voyageurs a considérablement changé depuis que le CP et le CN ont remis cette fonction à la nouvelle société VIA Rail Canada Inc. C'est pour cette raison que le comité prie tous les participants au processus de réglementation de ne rien négliger pour faire en sorte que l'ordonnance de calcul des frais ferroviaires soit adaptée, à tous points de vue, aux nouvelles circonstances et qu'elle soit mise en application en tenant compte de l'état actuel du secteur du transport ferroviaire de voyageurs. Si nécessaire, cette ordonnance devrait être modifiée selon un processus de consultation, afin que VIA Rail soit en mesure de fournir les services qu'on attend d'elle d'une manière efficace commercialement parlant.

A ce propos, le comité a été impressionné par la méthode de calcul des coûts qu'emploie le réseau Amtrak, aux États-Unis. L'administration du service ferroviaire de transport de voyageurs (Amtrak) ne paie aux chemins de fer de qui elle loue et achète des services que ce que l'on appelle les «coûts strictement évitables». Ces coûts évitables, tels que définis dans la loi sur Amtrak, sont essentiellement ceux que le chemin de fer peut démontrer uniquement attribuables à l'opération ou au service fourni à Amtrak. Il est à noter que la définition exclut tous coûts non attribuables à la fourniture du service de transport de voyageurs et c'est aux chemins de fer qu'il incombe de démontrer que ces coûts satisfont à ces conditions.

Ces coûts évitables se composent, en partie, d'un pourcentage variable des frais communs, mais là encore, il faut que ce soit des dépenses directement attribuables aux services ferroviaires de transport de voyageurs. Les coûts évitables excluent absolument l'attribution de tous frais communs qui ne varient pas en fonction des services fournis au réseau ferroviaire de transport de voyageurs, de la location, du rendement du capital et de tout autre coût que le transporteur ferroviaire ne peut démontrer comme nécessairement et raisonnablement attribuable à la prestation de services à Amtrak.

Au Canada, VIA ne bénéficie pas d'un arrangement en termes de coûts évitables. Il doit plutôt acquitter des factures établies selon «un coût variable à long terme», ce qui l'amène à partager une partie des dépenses communes qui ne sont pas directement attribuables au service de transport de voyageurs. Cela donne lieu à une différence considérable en termes de budget. L'administration d'Amtrak affecte une partie bien moins importante de l'ensem-

---

<sup>(1)</sup> Reproduit à l'annexe VI.

ble de son budget aux services que lui fournissent les chemins de fer. En termes de proportion, ces frais représentent moins d'un tiers du budget d'Amtrak tandis que VIA consacre presque les deux-tiers du sien à acquitter les factures du CP et du CN.

Il est à noter, toutefois, qu'aux États-Unis, la société Amtrak se charge elle-même d'un grand nombre de services, particulièrement dans les régions à forte densité de population, comme celles de la partie nord-est de son réseau. VIA afferme plus de services qu'Amtrak. Si VIA procédait à leur façon, une bonne partie des économies réalisées grâce à un différent système de calcul des coûts servirait, vraisemblablement, à financer les services que lui fournissent actuellement les autres chemins de fer.

À la page 49 du rapport du 31 mars 1982 établi par le personnel du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports et qui s'intitule «Une comparaison des méthodes de calcul des coûts de Amtrak et VIA», on peut lire ce qui suit:

«Pour récapituler les résultats de cette analyse qui a tenté d'évaluer les conséquences de la substitution de la méthode des coûts strictement évitables, appliquée aux É.-U., à la méthode canadienne des coûts variables et à long terme, on peut dire que les économies annuelles réalisables par VIA grâce à cette substitution seraient de l'ordre de 9,5 millions de dollars, de 11,3 à 20 millions de dollars et de 8,5 millions de dollars pour les opérations ferroviaires, l'entretien de la voie et les services de gare respectivement, soit des économies totales de 30 à 40 millions de dollars. Avant de fixer les limites définitives de cette marge qui est plutôt étendue, il y a lieu de faire un autre ajustement. Comme nous l'avons indiqué auparavant, Amtrak verse aux compagnies de chemin de fer contractantes des primes dont le taux est plus élevé que celui des primes versées par VIA. Si VIA adoptait un taux de primes équivalent à celui adopté par Amtrak, ses frais augmenteraient d'environ 5 millions de dollars, ce qui réduit les limites inférieures et supérieures de la marge d'économie susmentionnée à 25 millions de dollars et 35 millions de dollars respectivement.»

Les administrateurs de VIA trouvent cette estimation des économies annuelles plutôt prudente. D'après eux, ce montant devrait se situer entre 50 et 55 millions de dollars par an. Quel qu'en soit le chiffre exact, le comité est persuadé que l'adoption d'une méthode de calcul des coûts selon le principe du strictement évitable, leur permettrait des économies considérables.

**6. Le comité recommande que la Commission canadienne des transports entreprenne immédiatement un examen détaillé de l'ordonnance d'établissement des coûts R-6313, afin de déterminer si son application reste valable, compte tenu des grands changements intervenus dans le service ferroviaire de transport de voyageurs dans le pays, depuis la création de VIA Rail Canada Inc. Le comité juge qu'il faudrait, peut-être, considérablement modifier l'ordonnance, afin qu'elle soit mieux adaptée à la situation actuelle. Il recommande aussi qu'on établisse une méthode de calcul des coûts imputables au réseau ferroviaire canadien de transport de voyageurs, soit en modifiant l'ordonnance actuellement en vigueur sur le calcul des coûts ferroviaires, soit en délivrant une nouvelle.**



(iii) Le coût des laissez-passer permettant aux employés de voyager à tarif réduit

Le comité voudrait brièvement aborder dans ce rapport la question des laissez-passer à tarif réduit que VIA accorde aux employés du CP et du CN. Il est à noter que pour l'année 1981, ces laissez-passer ont représenté un montant de 13 millions de dollars environ. De ce montant, environ 12 millions ont été imputables à VIA qui a reçu 900,000 dollars environ d'indemnisation des autres sociétés ferroviaires. Aux termes de l'accord d'exploitation conclu entre VIA et le CN, ce dernier a la possibilité de récupérer, si l'on peut dire, une partie de sa contribution au fonds des laissez-passer ferroviaires, contribution qui est calculée, en fonction du respect des horaires des trains de voyageurs, selon les normes prévues dans l'accord d'exploitation. Il est certain que le comité approuve ce genre d'arrangement incitatif et espère qu'il donnera lieu à la maximisation souhaitée de la productivité. Néanmoins, le comité estime qu'il vaudrait mieux qu'à l'avenir le CP et le CN contribuent davantage au fonds qui finance ce programme de laissez-passer accordés aux employés.

Le comité sait bien que les chemins de fer ne sont pas les seuls à donner des laissez-passer permettant aussi à leurs employés de voyager à tarifs réduits, et que d'autres transporteurs, entre autres les sociétés aériennes ou de transports par autobus, font de même. La troisième partie intéressée, à savoir les syndicats qui représentent les travailleurs bénéficiant de ce privilège, représente un facteur important, lorsqu'il s'agit de déterminer le nombre de laissez-passer accordés. Ce nombre est prévu dans une convention collective que les chemins de fer négocient avec les représentants de leurs employés, et le comité ne recommande sûrement pas la suppression de ce programme. C'est sans aucun doute une mesure qui encourage considérablement l'utilisation des services ferroviaires de transport de voyageurs. Cependant, comme on l'a déjà mentionné, les montants en cause sont considérables et de l'avis du comité cet arrangement serait beaucoup plus équitable si le CP et le CN y contribuaient davantage.

Cette tradition du secteur des transports de permettre aux employés de voyager à tarif réduit ne constitue pas un privilège inviolable, surtout lorsqu'on tient compte de l'accroissement des coûts de tels programmes. Le comité estime que plutôt que de restreindre ce privilège, il serait préférable que les deux grands chemins de fer qui fournissent des services à VIA contribuent plus à ce programme et évitent ainsi de grever excessivement le service ferroviaire national de transport de voyageurs qui n'en est encore qu'à ses débuts.

**7. Le comité recommande que les deux grandes sociétés ferroviaires, le CP et le CN, soient tenues de verser une première contribution équivalente aux deux-tiers de la valeur des laissez-passer que VIA Rail Canada accorde aux employés, afin de leur permettre de voyager gratuitement ou à tarif réduit, et qu'ils aient ensuite la possibilité de réduire ce pourcentage à un tiers, au minimum, de la valeur en cause, en vertu d'un accord d'incitation au respect des horaires des trains de voyageurs.**

(iv) Le transfert d'autres installations à VIA Rail Canada Inc.

Au cours des travaux du comité, VIA Rail Canada Inc. a exprimé son désir de se porter acquéreur de certaines installations touchant les services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada. Pour être plus précis, la société souhaite acheter des deux grands

chemins de fer les gares de différentes villes. Ces achats la libéreraient des frais de location considérables que lui coûte l'utilisation de ces gares. Ces frais qui représentent un montant global non ventilé par gare font partie des factures mensuelles et annuelles que VIA doit payer au CP et au CN. Si VIA pouvait acheter ces gares, elle serait en mesure de mieux contrôler ses coûts et pourrait même tirer certaines recettes de la location de bureaux dans ces immeubles.

De plus, VIA a présenté un concept que le comité trouve des plus intéressants: il s'agit de la transformation de gares ferroviaires en des «centres de transport» qui intègreraient les services ferroviaires offerts dans les villes du Canada à d'autres modes de communications et de transport. Le comité croit qu'une telle planification innovatrice mise en application dans les installations déjà existantes pourraient améliorer considérablement le service ferroviaire de transport de voyageurs. C'est certainement une idée intéressante qui mérite d'être examinée et étudiée plus à fond.

**8. Le comité recommande donc que VIA Rail Canada Inc. présente à la CCT et au ministère des Transports un projet d'acquisition de certaines gares ferroviaires affectées au service de transport de voyageurs. Ce projet devrait comprendre les objectifs à long terme de VIA concernant ces installations, aussi qu'une explication détaillée de la possibilité de les transformer en des centres de transports.**

Cependant, une mise en garde s'impose. L'achat de ces installations entraînerait sans aucun doute d'importantes dépenses de capital. Le comité fait remarquer qu'il a pu constater au cours de ses travaux que les propriétaires actuels des gares, c'est-à-dire le CP et le CN, ne sont pas disposés à négocier rapidement le transfert de ces immeubles supposément rentables. Ces gares sont souvent situées dans les centres des principales villes canadiennes et leur emplacement seul représente une grande valeur.

Cependant, le comité espère que les sociétés ferroviaires admettront ne plus exploiter les services généraux de transport de voyageurs, et être prêtes, après les négociations nécessaires de détermination d'un prix convenable, au transfert d'un grand nombre de ces immeubles à VIA. Le prix fixé devrait tenir compte de toutes les subventions dont les chemins de fer ont bénéficié, au cours des années, pour l'entretien de la gare. Les gares sont évidemment absolument indispensables aux services de transport de voyageurs. Logiquement, ces immeubles devraient être contrôlés par l'organisme chargé d'assurer de ce service.

Le comité juge à propos de signaler que lorsque VIA a été créée, elle a acheté beaucoup de matériel des chemins de fer, surtout du matériel roulant. Une bonne partie de ce matériel était vieux et on a dû consacrer des sommes considérables à son entretien et à sa modernisation. Il faudra bientôt en envoyer une grande partie à la ferraille.

Le comité considère qu'un tel programme exige des fonds considérables, peut-être difficiles à garantir, étant donné la situation actuelle de VIA. Bien que le comité croie que la modernisation et l'innovation de services ferroviaires de transport de voyageurs soient une des clés du succès, il n'estime pas souhaitable qu'un service ferroviaire de transport de voyageurs, indispensable et très utilisé, affecte des montants considérables à ces fins.

**9. Le comité recommande, de plus, qu'avant l'achat de gares et d'installations connexes ou avant la signature par VIA de toute promesse d'achat de tels immeubles, les termes et conditions d'acquisition, y compris le prix d'achat,**

**fassent l'objet d'une vérification et d'une évaluation indépendante et conforme aux principes de comptabilité courants et que les résultats de ces examens fassent eux-mêmes l'objet d'une étude et d'un débat parlementaire.**

(v) L'analyse comparative d'autres réseaux ferroviaires nationaux

Au cours des témoignages et des travaux du comité, il a souvent été question des services ferroviaires de transport de voyageurs à l'étranger. Divers témoins ont fourni des renseignements détaillés sur le montant des subventions gouvernementales affectées au transport ferroviaire de voyageurs dans un certain nombre de pays européens et plus particulièrement au réseau Amtrak, aux États-Unis. En outre, il a été très souvent question des nouveaux trains de voyageurs maintenant en service en Angleterre, en France et au Japon.

Le réseau ferroviaire canadien de transport de voyageurs ne doit certainement pas négliger de tirer profit des renseignements d'ordre technologique, organisationnel ou financier des réseaux ferroviaires étrangers. Il peut, en fait, s'avérer profitable de bien examiner ce qui se fait à l'étranger. D'autre part, il faut éviter les comparaisons superficielles avec la situation au Canada. Dans chaque pays, et c'est certainement applicable au Canada, les facteurs historiques, sociologiques et géographiques sont très importants. Dans le cas du Canada, il faut particulièrement tenir compte des facteurs climatiques. De plus, l'organisation du gouvernement, voire son orientation politique, peut avoir une incidence considérable sur la mise en place d'un réseau de transport. Par conséquent, même si les comparaisons directes peuvent s'avérer instructives, il faut se montrer prudent et tenir compte des différences propres à chaque pays.

Dans presque tous les cas, ces comparaisons ont permis de constater des investissements plus considérables des secteurs public et privé dans les services ferroviaires de transport de voyageurs à l'étranger ainsi que la mise en œuvre d'une technologie coûteuse mais efficace. Le comité estime que la question mérite certainement d'être étudiée plus à fond, mais il fait une mise en garde contre l'adoption en bloc de systèmes étrangers peut-être pas tout à fait applicables au Canada.

C'est pourquoi le comité revient à sa première recommandation relative à la création d'un comité parlementaire mixte qui serait chargé d'étudier, pendant un certain temps, tous les aspects de la politique relative au transport des voyageurs au Canada. Une telle étude serait incomplète si elle ne comportait pas une analyse des systèmes de transport de voyageurs des autres pays. Cette étude devrait comprendre des échanges avec des administrateurs et des ingénieurs étrangers, afin de connaître les différents aspects de l'administration et de l'organisation de leur réseau de transport de voyageurs.

(vi) La question des subventions consenties aux autres modes de transport

La question des subventions versées aux autres modes de transport au Canada est revenue, à maintes reprises, au cours des travaux du comité. On s'est surtout demandé si les chemins de fer n'étaient pas exagérément subventionnés par le gouvernement, comparative-ment aux autres modes de transport de voyageurs. D'autre part, on a fait valoir que

lorsqu'on fait une comparaison véritable qui tient compte de tous les facteurs liés aux subventions consenties à un mode de transport particulier, les chemins de fer coûtent relativement peu, comparés aux sommes globales qui sont investies dans les transports aériens et routiers.

La question des subventions consenties aux transports par autocar intéresse particulièrement les chemins de fer. Au cours des travaux du comité, on a contesté l'idée que les autocars ne sont pas subventionnés par les gouvernements fédéral ou provinciaux, en faisant valoir qu'ils circulent sur des autoroutes et des routes fortement subventionnées par le secteur public. On a fait valoir que les coûts de construction, de reconstruction, de déneigement, de dégagement des routes et de leur entretien en général étaient plus élevés que les subventions consenties aux chemins de fer.

Les routes et autoroutes qu'utilisent les autocars relèvent généralement de la compétence des provinces, mais il faut tenir compte de l'aide financière considérable qu'accorde dans ce domaine le gouvernement fédéral. On peut citer certains exemples récents et actuels, dont le programme «des routes vers les ressources», les subventions versées pour la transcanadienne, le «Programme d'aide au transport urbain» (PATU) ainsi que le programme d'aide en capital offert au service d'autocars dans les provinces de l'Atlantique. Ce sont tous des programmes fédéraux qui coûtent des millions de dollars.

Les subventions aux transports ne sont pas forcément à proscrire. On doit les considérer comme une forme d'investissement dans le développement du pays. Mais comme pour tout investissement, il faut en calculer le rendement, et ce dernier, compte tenu de l'ensemble des circonstances, doit s'avérer satisfaisant. Ce rendement ne se calcule pas seulement en argent. Il faut aussi tenir compte des avantages économiques à long terme et des conséquences sociales. Ce sont là des considérations dont devraient tenir compte ceux qui estiment qu'une réduction des subventions versées aux chemins de fer est justifiée par le fait qu'ils ont le rendement le plus bas par rapport aux subventions qu'ils reçoivent.

En outre, le comité fait une mise en garde contre les comparaisons superficielles à l'emporte-pièces entre un mode de transport et un autre. Il est évident qu'une analyse de ce genre est essentielle à toute étude de la politique canadienne des transports. Cependant, le comité n'a pas été convaincu, ni dans un sens ni dans l'autre, de la valeur des arguments invoqués au sujet du coût réel des subventions. C'est pourquoi il revient encore à sa première recommandation et se dit d'avis que cette comparaison des subventions devrait faire partie d'une étude à long terme portant sur l'avenir des services canadiens de transport de voyageurs.

#### **D. Les facteurs opérationnels concernant les suppressions de services et le service ferroviaire de transport de voyageurs en général**

##### **(i) La valeur des données**

L'automne dernier, lorsqu'on a annoncé une réduction de 20 pour cent des services de transport de voyageurs, on a fait valoir que cette mesure permettrait à VIA d'acheter du matériel neuf. Il va sans dire que pour choisir les services à supprimer ou à réduire et pour évaluer les facteurs liés à la décision de libérer des fonds de cette façon, on s'est servi de

diverses données statistiques et autres. Le comité a noté, au cours de ses travaux, qu'on était loin de s'entendre sur la façon d'interpréter les données sur lesquelles seraient fondées ces décisions.

Par exemple, on a mis en doute la capacité de Transports Canada de la CCT et des chemins de fer d'isoler les facteurs de charge et les taux d'utilisation sur certaines parties des itinéraires abandonnés. En fait, on a longuement discuté de la signification que pouvait avoir, au niveau des prises de décision, l'utilisation de termes comme «facteur de charge», «taux d'utilisation» et «clientèle». Le comité est quelque peu troublé de constater la confusion qui règne relativement à l'utilisation de ces termes, à leur applicabilité et à une analyse appropriée des données disponibles.

Le comité note aussi avec intérêt qu'il y a contradiction dans les témoignages, quant à la croissance de la clientèle des trains de voyageurs. Un spécialiste du service ferroviaire américain de transport de voyageurs a déclaré, dans son témoignage, que la clientèle d'Amtrak avait augmenté, en 1981, malgré une diminution dans tous les autres modes de transport de voyageurs. Cette déclaration a semblé en contradiction avec l'impression générale que l'on a, au Canada, et il est devenu apparent, au cours d'autres témoignages, que l'utilisation du train de voyageurs diminue régulièrement et inexorablement dans tous les pays industrialisés. Le comité estime nécessaire de revoir les données soigneusement.

Le comité considère que, lorsque ceux qui sont en position d'autorité prennent des mesures draconiennes, comme celles de l'automne dernier qui réduisaient considérablement les services, ils devraient fonder leur décision sur des données impeccables. Une fois qu'un service ferroviaire est abandonné, il est rarement repris. Par conséquent, on devrait prendre les plus grandes précautions dans l'évaluation des données disponibles qui servent à décider quelle mesure sera prise relativement à un parcours ou à un réseau, et rien ne devrait être négligé pour que les données elles-mêmes soient complètes et exactes.

**10. Le comité recommande que les données, sur lesquelles se fonde en partie la décision prise, l'automne dernier, d'abandonner certains itinéraires, soient minutieusement revues pour déterminer s'il a été tenu compte de tous les faits et si ces derniers ont été bien interprétés. C'est le Comité de transports par chemins de fer de la Commission canadienne des transports qui devrait se charger de cet examen et en publier les résultats le plus tôt possible. En outre, le comité recommande qu'à l'avenir les renseignements concernant certains itinéraires qui pourraient faire l'objet de suppression ou de réduction de services soient discutés à fond et publiquement avant qu'une décision ne soit prise.**

(ii) L'incidence des abandons sur l'ensemble du service ferroviaire de transport de voyageurs

La suppression de certains services due à la décision prise par le gouverneur en conseil, l'automne dernier, a eu pour conséquence de priver un nombre appréciable de Canadiens de services ferroviaires. De plus, et c'est peut-être tout aussi important, certains endroits du Canada ne sont encore accessibles par chemin de fer qu'à la condition de détours ennuyeux, inconfortables et coûteux. Ceux qui voyagent par train mettent maintenant beaucoup plus de temps à se rendre à destination.

Il va sans dire qu'une nombreuse clientèle est essentielle au maintien et à la survie d'un service ferroviaire de transport de voyageurs. On a justifié la suppression de certains services en alléguant une clientèle insuffisante. Cependant, le comité croit qu'il y a là un déséquilibre, en ce sens que maintenant non seulement de nombreux parcours sont abandonnés, mais que ceux qui restent seront sous-utilisés, puisque les voyageurs devront payer plus cher et attendre plus longtemps les changements, en raison de la réduction des services. Cela pourrait faire perdre des revenus à VIA en provoquant une réduction de la clientèle de certains trains, ce qui risque, à son tour, d'entraîner d'autres réductions. De l'avis du comité, ce serait là une tendance désastreuse pour les services ferroviaires de transport de voyageurs.

Les problèmes de ce genre sont encore aggravés par la détérioration de certains services sur les parcours existants. Ces problèmes comprennent entre autres un moins grand nombre de trains, moins de wagons-lits et une réduction des services de restauration. Cette situation, qui vient s'ajouter au problème d'entretien qui existe toujours, ne peut qu'avoir des répercussions négatives sur le réseau de VIA. Il est en effet louable de vouloir acheter du matériel neuf; en fait c'est un besoin essentiel. Cependant, si on laisse le service se détériorer tant en quantité qu'en qualité sur les itinéraires desservis, le public ne sera pas très incité à continuer ou à commencer d'utiliser ces services.

(iii) La question des services de banlieues

Certains des services abandonnés, à la suite de la mesure prise par le gouverneur en conseil, l'an dernier, ont inclus certains itinéraires de courtes distances que Transports Canada a classé dans la catégorie des services de banlieues. Le comité définit les services de banlieues comme des parcours sur des distances relativement courtes entre les banlieues et les grands centres urbains. Le comité doute que tous les itinéraires que Transports Canada a classés dans cette catégorie soient en fait des services de banlieues.

Le comité note avec inquiétude que les autorités provinciales ont exprimé certaines réticences vis-à-vis la prise en charge de ce genre de services, dans certains cas, et que les municipalités n'ont tout simplement pas les moyens financiers ou législatifs de se lancer dans ce domaine, même si elles le voulaient. Cela a déjà donné lieu à des problèmes assez graves pour un certain nombre de banlieusards qui se retrouvent sans service, avec un service réduit ou devant la perspective de le voir disparaître avant longtemps.

**11. Le comité recommande que les parties en cause, à savoir les chemins de fer qui assurent le service, les municipalités desservies, la CCT, les gouvernements provinciaux et le ministère des Transports entreprennent des consultations et des négociations avant toute suppression de services afin que des services de banlieues soient maintenus soit par VIA, soit par l'un des autres chemins de fer, soit par un autre organisme, si cela s'avérait souhaitable. Le comité souligne que ces négociations devraient avoir lieu avant la suppression des services, afin d'éviter tous les inconvénients et les bouleversements économiques que provoque toute modification relativement brusque d'un service de banlieue en place depuis longtemps.**

Le comité recommande, de plus, que Transports Canada établisse, dans les meilleurs délais, une définition précise et définitive des services de banlieues. Cela permettra de mieux garantir que seuls les services vraiment de banlieue soient transférés aux provinces.

(iv) La mise en œuvre et l'expansion des services de trains LRC

Le comité est au courant du fait qu'on insiste beaucoup sur la mise en service de trains «légers, rapides et confortables» (LRC) dans le réseau VIA. Ces trains offrent déjà un service régulier dans le corridor Québec-Windsor, et VIA vient de s'engager à acheter dix trains de plus de Bombardier Ltée.

On suppose qu'une grande partie des sommes qu'auraient dû libérer les réductions de service de l'automne dernier devraient servir à acheter ce matériel neuf. Bien que le comité approuve l'intégration de ce matériel moderne, il note aussi avec une certaine inquiétude qu'on commence à constater certaines difficultés. Il est à espérer, bien sûr, que ce ne sont là que des problèmes de mises au point. Les représentants de VIA ont assuré, à plusieurs reprises, au comité qu'ils n'avaient constaté aucun problème sérieux, jusqu'ici, dans la mise en service de ces trains.

Ces trains LRC représentent une amélioration technologique appréciable par rapport au matériel qu'utilise actuellement VIA et les voyageurs les trouvent modernes et confortables. Le comité note, toutefois, que leur mise en service ne permettra pas vraisemblablement d'économiser grand temps, étant donné qu'ils ne peuvent rouler à leur vitesse maximale, puisqu'ils doivent circuler sur des voies ferrées et des terre-pleins utilisés par les trains de marchandises et convenant assez peu à un train rapide de voyageurs. Les trains LRC peuvent rouler sur ces voies et assurer un transport silencieux, confortable et efficace. Cependant, pour qu'ils puissent rouler aux vitesses dont ils sont capables, il faudrait améliorer le terre-plein et il pourrait s'avérer nécessaire de prévoir un corridor réservé, c'est-à-dire une voie ferrée qui leur serait propre. Cela coûterait très cher.

Il a été question, au comité, de corridors réservés et de l'électrification éventuelle de ces derniers, pour faire circuler des trains technologiquement plus avancés. Là encore, les coûts d'une telle entreprise paraissent énormes. Cependant, le comité estime que les possibilités et les avantages d'une telle idée devraient être étudiés plus à fond dans le cadre d'une révision de la politique.

Malgré toutes les réserves qui précèdent, le comité espère vivement que les trains LRC fonctionneront, vraiment, de façon efficace et rentable. Il note également avec grand intérêt que le ministre des Transports et le président de VIA Rail Canada Inc. ont tous deux déclarés, au cours de leur témoignage, qu'ils avaient l'intention de mettre bientôt du matériel LRC en service, ailleurs que dans le corridor Québec-Windsor. On a mentionné les provinces de l'Atlantique et l'Ouest. On a aussi cité comme date 1984. Le comité estime essentiel qu'on donne suite à ces promesses dans les meilleurs délais.

**12. Le comité recommande que les trains LRC soient mis en service dans les provinces de l'Atlantique et dans l'Ouest, dès que ce sera pratiquement faisable. Ces mises en service devraient se faire avant 1984, à moins d'empêchements d'ordre technologique imprévus.**





# Annexe I

*Gazette du Canada* Partie II, Vol. 115, (n° 22) pp. 3352 ss.

## Enregistrement

DORS/81-892 3 novembre 1981

## LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS

### Décret modifiant les Ordonnances et Décisions de la Commission canadienne des Transports

C.P. 1981-2171 6 août 1981

Sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports, le Gouverneur général en conseil, sur sa propre motion, modifie par les présentes, et conformément aux annexes I à XVII ci-jointes, les Ordonnances et Décisions de la Commission canadienne des Transports mentionnées auxdites annexes.

#### ANNEXE I

##### *Service de trains de voyageurs Halifax-Moncton-Saint-Jean-Montréal (Transcontinental Est «Atlantique»)*

1. L'ordonnance n° R-24328 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 4<sup>e</sup> jour de février 1977 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Le second article 1 de la page 3 de ladite ordonnance concernant le service de trains de voyageurs fourni par Canadien Pacifique Limitée est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. Les compagnies ferroviaires et VIA Rail Canada Inc. devront continuer d'exploiter lesdits services de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de voyageurs assuré par les trains 41 et 42 (présentement les trains 11 et 12) entre Montréal et Saint-Jean qui sera supprimé entre Montréal et Fredericton Jonction à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981».

2. La décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports intitulée «Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs» et datée de juin 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) la clause (i) des pages 2 et 3 dudit Plan définitif et toute autre mention du service de trains de voyageurs dési-

gné comme l'«Atlantique», assuré entre Halifax, Saint-Jean, Fredericton Jonction et Montréal, sont supprimés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

(2) toute mention, à la page 11 dudit Plan définitif, du service d'autocar correspondant assuré entre Fredericton et Fredericton Jonction, est supprimée à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

#### ANNEXE II

##### *Service de trains de voyageurs Edmundston-Moncton*

1. L'ordonnance n° R-28953 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 28<sup>e</sup> jour de juin 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Le paragraphe 1 b) de la page 2 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«b) cesser l'exploitation du service de trains de voyageurs entre Edmundston et Moncton à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981».

2. La décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports intitulée «Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs» et datée de juin 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) La clause (ii) de la page 7 dudit Plan définitif et toute autre mention du service de trains de voyageurs assuré entre Edmundston et Moncton, sont par les présentes supprimées à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

#### ANNEXE III

##### *Service de trains de voyageurs Québec (Sainte-Foy)-Chambord*

1. L'ordonnance n° R-25988 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 22<sup>e</sup> jour de décembre 1977 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Le second article 1 en la quatrième page se trouvant sous «Le comité ordonne par les présentes ce qui suit» de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. Les Chemins de fer Nationaux du Canada et VIA Rail Canada Inc. ne devront pas supprimer lesdits services de trains de voyageurs, exception faite du service de trains

de voyageurs assuré par les trains 176, 177 et 199 (présentement les trains 138 et 139) entre Québec (Sainte-Foy) et Chicoutimi qui sera supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

2. L'ordonnance n° R-28150 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de décembre 1978 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les articles 3 et 4 de ladite ordonnance, au sujet du service de trains de voyageurs entre Québec (Sainte-Foy) et Chambord, sont révoqués à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

#### ANNEXE IV

##### *Service de trains de voyageurs Québec (Sainte-Foy)-Hervey Jonction*

1. L'ordonnance n° 28149 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de décembre 1978 et modifiée par l'ordonnance n° R-28795 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 26<sup>e</sup> jour d'avril 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 2 de ladite ordonnance est révoqué et est remplacé par ce qui suit:

«2. Les Chemins de fer Nationaux du Canada et VIA Rail Canada Inc. devront supprimer à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981 le service de trains de voyageurs entre Québec (Sainte-Foy) et Hervey Jonction.»

#### ANNEXE V

##### *Service de trains de voyageurs Montréal-Labelle-Mont-Laurier*

1. L'ordonnance n° R-29129 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 12<sup>e</sup> jour de juin 1979 et modifiée par l'ordonnance n° R-29407 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 7<sup>e</sup> jour d'août 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les paragraphes a) à d) de l'article 1 de la page 2 de ladite ordonnance sont révoqués et sont remplacés par ce qui suit:

«a) cesser d'exploiter à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981 le service de trains de voyageurs entre Montréal et Mont-Laurier et entre Montréal et Labelle.»

#### ANNEXE VI

##### *Service de trains de voyageurs Montréal-Sherbrooke*

1. L'ordonnance n° R-28952 rendue le 28<sup>e</sup> jour de juin 1979 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 2 de ladite ordonnance est révoqué et est remplacé par ce qui suit:

«2. Ordonne à VIA Rail Canada Inc. et aux Chemins de fer Nationaux du Canada, responsables de l'exploitation des services susmentionnés, de supprimer à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982 leur service de trains de voyageurs assuré par les trains 620, 621, 624 et 625 (présentement les trains 623, 624, 625 et 626) entre Montréal et Sherbrooke.»

2. La décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports intitulée «Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs» et datée de juin 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) La clause (i) de la page 6 dudit Plan définitif et toute autre mention du service de trains de voyageurs assuré entre Montréal et Sherbrooke, sont par les présentes supprimées à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.

#### ANNEXE VII

##### *Service de trains de voyageurs Montréal-Lachute-Montebello-Ottawa*

1. L'ordonnance n° R-25782 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 18<sup>e</sup> jour de novembre 1977 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 de la page 6 de ladite ordonnance est révoqué et est remplacé par ce qui suit:

«1. Canadien Pacifique Limitée et VIA Rail Canada Inc. ne doivent pas cesser l'exploitation desdits services de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de voyageurs assuré par les trains 132, 133 et 134 (présentement les trains 170, 171 et 172) entre Montréal, Lachute, Montebello et Ottawa qui doit être supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

#### ANNEXE VIII

##### *Service de trains de voyageurs Toronto-Stouffville*

1. L'ordonnance n° R-32318 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de mai 1981 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Le second article 1 de la page 1 de ladite ordonnance est révoqué et est remplacé par ce qui suit:

«1. VIA Rail et les Chemins de fer Nationaux du Canada cesseront l'exploitation dudit service de trains de voyageurs à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.»

#### ANNEXE IX

##### *Service de trains de voyageurs Toronto-Havelock*

1. L'ordonnance n° R-32317 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de mai 1981 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 de la seconde page de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. VIA Rail et Canadien Pacifique Limitée cesseront l'exploitation dudit service de trains de voyageurs à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.»

#### ANNEXE X

##### *Service de trains de voyageurs Edmonton-Drumheller*

1. L'ordonnance n° R-24501 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 21<sup>e</sup> jour de mars 1977 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 3 en page 2 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«3. Ordonne aux Chemins de fer Nationaux du Canada et à VIA Rail Canada Inc. de cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

#### ANNEXE XI

##### *Service de trains de voyageurs Prince Albert-Saskatoon-Regina*

1. L'ordonnance n° R-29855 WD rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 8<sup>e</sup> jour de novembre 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. VIA Rail Canada Inc. et les Chemins de fer Nationaux du Canada

a) ne cesseront pas l'exploitation du service de trains de voyageurs assuré par les trains 680 et 683 entre Regina et Saskatoon; et

b) cesseront l'exploitation du service de trains de voyageurs assuré par les trains 680 et 683 entre Saskatoon et Prince Albert à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

#### ANNEXE XII

##### *Service de trains de voyageurs Sudbury-White River*

1. L'ordonnance n° 1981-01 rendue par le Comité de révision de la Commission canadienne des transports le 12<sup>e</sup> jour de février 1981 et modifiée par l'ordonnance n° 1981-03 rendue par le Comité de révision le 17<sup>e</sup> jour de juillet 1981 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les articles 2 et 3 de ladite ordonnance sont abrogés et sont remplacés par ce qui suit:

«2. Durant la saison régulière de l'année, VIA Rail Canada Inc. et Canadien Pacifique Limitée devront fournir par le service de trains transcontinentaux de voyageurs entre Sudbury et White River les services locaux de trains de voyageurs, de messageries et de courrier présentement assurés par les trains 185 et 186 à compter du 15<sup>e</sup> jour de

novembre 1981. Durant la saison régulière de l'année, le service local de trains de voyageurs assuré par les trains 185 et 186 sera supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

3. Au cours de la période de pointe de l'année, VIA Rail Canada Inc. et Canadien Pacifique Limitée devront exploiter un service tri-hebdomadaire de trains de voyageurs comprenant également des services de messageries et de courrier dans les deux sens entre Sudbury et White River, en Ontario, à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

#### ANNEXE XIII

##### *Service de trains de voyageurs Capreol-Hornepayne*

1. L'ordonnance n° 30915 rendue le 29<sup>e</sup> jour de mai 1980 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 4 de ladite ordonnance est abrogé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

#### ANNEXE XIV

##### *Service de trains de voyageurs Winnipeg-Armstrong Service de trains de voyageurs Sudbury-Capreol-Winnipeg*

1. L'ordonnance n° 30914 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de mai 1980 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les articles 3 à 5 de ladite ordonnance sont abrogés et sont remplacés par ce qui suit:

«3. Le service de trains de voyageurs entre Capreol et Winnipeg devra être fourni par VIA Rail Canada Inc. et par les Chemins de fer Nationaux du Canada.

4. A compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981, Capreol devra servir de terminus pour le service de trains de voyageurs assuré par les trains 7 et 8, un service d'autocars correspondant devant être exploité entre Capreol et Sudbury.»

#### ANNEXE XV

##### *Service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs Service de trains de voyageurs Toronto-Barrie*

1. L'ordonnance n° R-22125 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de janvier 1976 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 à la page 2 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. VIA Rail Canada Inc. et Canadien Pacifique Limitée ne doivent pas cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de

voyageurs entre Montréal et Ottawa (via Vankleek Hill) qui doit être supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

2. L'ordonnance n° R-22346 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 26<sup>e</sup> jour de février 1976 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 de la deuxième page de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. VIA Rail Canada Inc. et les Chemins de fer Nationaux du Canada ne doivent pas cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de voyageurs Barrie-Toronto assuré par les trains 168 et 169 (présentement les trains 146 et 147), qui doit être supprimé à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982, de même que du service de trains de voyageurs entre Winnipeg et Saskatoon et du service de trains de voyageurs entre Jasper et Vancouver qui doivent être supprimés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

3. Le «Plan définitif pour le service de l'Ouest de trains transcontinentaux de voyageurs» établi par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports en octobre 1977, mis en vigueur par l'ordonnance n° R-26520 rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 8<sup>e</sup> jour de mars 1978 et modifié, est par les présentes modifié comme suit:

(1) Les articles (i) à (iv) se trouvant sous le titre «Plan définitif» à la page 1 dudit Plan définitif sont par les présentes abrogés et sont remplacés par ce qui suit:

«(i) un train quotidien Montréal-Toronto-Vancouver via Thunder Bay, Winnipeg et Calgary à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981. Le service actuel de trains de voyageurs entre Montréal et Ottawa (via Vankleek Hill) doit être supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981;

(ii) le service de voyageurs pour les services de trains de voyageurs entre Ottawa et Sudbury et entre Saskatoon et Edmonton à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981; et

(iii) le service complet pour le service de trains de voyageurs entre Edmonton et Jasper à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

Le service de trains de voyageurs entre Winnipeg et Saskatoon et le service de trains de voyageurs entre Jasper et Vancouver doivent être supprimés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

## ANNEXE XVI

1. L'ordonnance n° R-31300 rendue le 14<sup>e</sup> jour d'août 1980 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les groupes 6, 7, et 23 du Tableau I de ladite ordonnance sont annulés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

(2) Les groupes 1, 3, 5, 16, 17, 22 et 25 du Tableau I de ladite ordonnance sont annulés et sont remplacés par les groupes suivants datés du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981 à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 1

Page: I-1A

Date: November 15, 1981 /

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
101 Halifax-Truro	CN	21	21	
102 Sydney-Truro	CN	14	14	
103 Truro-Amherst	CN	14	14	
104 Charlottetown-Amherst	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
105 Amherst-Moncton	CN	14	14	
106 Charlottetown-Moncton	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
107 Moncton-Campbellton	CN	14	14	
108 Campbellton-Matapédia	CN	7	7	
109 Gaspé-Matapédia	CN	7	7	
110 Matapédia-Mont-Joli	CN	7	7	
111 Mont-Joli-Charny	CN	14	14	
112 Sainte-Foy-Charny	CN	14	14	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 1

Page: I-1B

Date: November 15, 1981 /

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
113 Charny-Saint-Hyacinthe	CN	28	28	
114 Moncton-Saint John / Saint-Jean	CN	7	7	
115 Saint John / Saint-Jean-Fredericton Jct.	CP	7	7	
116 Fredericton-Fredericton Jct.	CP	7	7	
118 Sherbrooke-Saint-Hyacinthe	CN	7	7	
119 Saint-Hyacinthe-Montréal	CN	35	35	

SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 3

Page: I-3  
 Date: November 15, 1981 /  
 Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
303 McGivney-Fredericton	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance

SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 5

Page: I-5  
 Date: November 15, 1981 /  
 Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
501 Montréal-Hervey Jct.	CN	3	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
503 Hervey Jct.-Senneterre	CN	3	3	
504 Senneterre-Cochrane	CN	3	3	
505 Senneterre-Val-d'Or	—	6	6	
506 Hervey-Rivière-à-Pierre	CN	3	3	
508 Rivière-à-Pierre-Chambord	CN	3	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
509 Chambord-Chicoutimi	CN	3	3	
510 Chambord-Dolbeau	—	7	7	

## SCHEDULE/TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP/GROUPE: 16

Page: I-16

Date: November 15, 1981/

Le 15 novembre 1981

Segment/Tronçon	Track owned by/ Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction)/ Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal/ Normale	Peak/ Pointe	
1602 Ottawa-North Bay	CP	3	3	
1603 North Bay-Sudbury	CP	3	3	
1604 Sudbury-White River	CP	7	10	
1605 White River-Thunder Bay	CP	7	7	
1606 Thunder Bay-Winnipeg	CP	7	7	CN, Norcran Jct.-Winnipeg
1607 Winnipeg-Regina	CP	14	14	CN, Winnipeg-Portage La Prairie
1608 Regina-Calgary	CP	7	7	
1609 Calgary-Kamloops	CP	7	7	
1610 Kamloops-Vancouver	CP	7	7	CN, Sapperton-Vancouver

## SCHEDULE/TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP/GROUPE: 17

Page: I-17A

Date: November 15, 1981/

Le 15 novembre 1981

Segment/Tronçon	Track owned by/ Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction)/ Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal/ Normale	Peak/ Pointe	
1701 Toronto-Barrie	CN	13-14	13-14	Northbound-Southbound (see also 1501)/ En direction nord-en direction sud (voir aussi 1501)
1702 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9	Northbound-Southbound (see also 1501)/ En direction nord-en direction sud (voir aussi 1501)
1703 Washago-South Parry	CN	7	7	
1704 South Parry-Sudbury	CP	7	7	
1705 Sudbury-Capreol	—	3	3	Connecting highway service/ Service routier de correspondance
1706 Capreol-Hornepayne	CN	3	3	
1707 Hornepayne-Nakina	CN	3	3	
1708 Nakina-Armstrong	CN	3	3	
1709 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3	
1710 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3	
1711 Farlane-Winnipeg	CN	3	4	

SCHEDULE / TABLEAU: I

Page: I-16

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 16

Date: November 15, 1981 /

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1602 Ottawa-North Bay	CP	3	3	
1603 North Bay-Sudbury	CP	3	3	
1604 Sudbury-White River	CP	7	10	
1605 White River-Thunder Bay	CP	7	7	
1606 Thunder Bay-Winnipeg	CP	7	7	CN, Norcran Jct.-Winnipeg
1607 Winnipeg-Regina	CP	14	14	CN, Winnipeg-Portage la Prairie
1608 Regina-Calgary	CP	7	7	
1609 Calgary-Kamloops	CP	7	7	
1610 Kamloops-Vancouver	CP	7	7	CN, Sapperton-Vancouver

SCHEDULE / TABLEAU: I

Page: I-17A

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 17

Date: November 15, 1981 /

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1701 Toronto-Barrie	CN	13-14	13-14	Northbound-Southbound (see also 1501) / En direction nord-en direction sud
1702 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9	Northbound-Southbound (voir aussi 1501) / En direction nord-en direction sud
1703 Washago-South Parry	CN	7	7	(see also 1501) / (voir aussi 1501)
1704 South Parry-Sudbury	CP	7	7	
1705 Sudbury-Capreol	—	3	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1706 Capreol-Hornepayne	CN	3	3	
1707 Hornepayne-Nakina	CN	3	3	
1708 Nakina-Armstrong	CN	3	3	
1709 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3	
1710 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3	
1711 Farlane-Winnipeg	CN	3	4	



## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 17

Page: I-17B

Date: November 15, 1981 /

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1713 Saskatoon-Edmonton	CN	7	7	
1714 Edmonton-Jasper	CN	3	3	
1716 Kamloops Jct.-Kamloops	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1717 Kamloops-Kelowna	—	7	7	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 22

Page: I-22

Date: November 15, 1981 /

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
2201 Regina-Saskatoon	CN	7	7	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 25

Page: I-25

Date: November 15, 1981 /

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
2501 Jasper-Prince Rupert	CN	3	3	

ANNEXE XVII

(2) Les groupes 1 et 17 du Tableau I de ladite ordonnance rendue le 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981 sont annulés et sont remplacés par les groupes suivants datés du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982, à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.

1. L'ordonnance n° R-31300 rendue le 14<sup>e</sup> jour d'août 1980 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les groupes 10 et 11 du Tableau I de ladite ordonnance sont annulés à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.

SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: I

Page: I-1A

Date: September 7, 1982 /  
Le 7 septembre 1982

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
101 Halifax-Truro	CN	21	21	
102 Sydney-Truro	CN	14	14	
103 Truro-Amherst	CN	14	14	
104 Charlottetown-Amherst	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
105 Amherst-Moncton	CN	14	14	
106 Charlottetown-Moncton	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
107 Moncton-Campbellton	CN	14	14	
108 Campbellton-Matapédia	CN	7	7	
109 Gaspé-Matapédia	CN	7	7	
110 Matapédia-Mont-Joli	CN	7	7	
111 Mont-Joli-Charny	CN	14	14	
112 Sainte-Foy-Charny	CN	14	14	

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
113 Charny-Saint-Hyacinthe	CN	28	28	
114 Moncton-Saint John / Saint-Jean	CN	7	7	
115 Saint John / Saint-Jean-Fredericton Jct.	CP	7	7	
116 Fredericton-Fredericton Jct.	CP	7	7	
119 Saint-Hyacinthe-Montréal	CN	28	28	

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1701 Toronto-Barrie	CN	8-9	8-9	Northbound—Southbound (see also 1501) / En direction nord—en direction sud
1702 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9	Northbound—Southbound (voir aussi 1501) En direction nord—en direction sud
1703 Washago-South Parry	CN	7	7	(see also 1501) / (voir aussi 1501)
1704 South Parry-Sudbury	CP	7	7	
1705 Sudbury-Capreol	CN	3	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1706 Capreol-Hornepayne	CN	3	3	
1707 Hornepayne-Nakina	CN	3	3	
1708 Nakina-Armstrong	CN	3	3	
1709 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3	
1710 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3	
1711 Farlane-Winnipeg	CN	3	4	

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1713 Saskatoon-Edmonton	CN	7	7	
1714 Edmonton-Jasper	CN	3	3	
1716 Kamloops Jct.-Kamloops	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1717 Kamloops-Kelowna	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance

## Annexe II

*Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, Chap. R-2, Art. 260(6)*

### Questions à examiner

(6) Lorsqu'elle décide si un service non rentable de trains de voyageurs ou des parties de celui-ci doivent ou non être supprimés, la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède,

- a) les pertes réelles subies du fait de l'exploitation du service de trains de voyageurs;
- b) les autres moyens de transport, notamment toute route ou système routier desservant les principaux points desservis par le service de trains de voyageurs, dont dispose ou dont disposera vraisemblablement la région desservie par le service;
- c) l'effet probable qu'aurait, pour d'autres services de trains de voyageurs ou d'autres transporteurs de voyageurs, la suppression totale ou partielle du service; et
- d) les futurs besoins qui se manifesteront probablement en matière de transport des voyageurs dans la région desservie par le service.

## Annexe III

*Loi nationale sur les transports*, chap. N-17, alinéa 64(1)

64. (1) Le gouverneur en conseil peut à toute époque, à sa discrétion, soit à la requête d'une partie, personne ou compagnie intéressée, soit de son propre mouvement et sans aucune requête ni demande à cet égard, modifier ou rescinder toute ordonnance, décision, règle ou règlement de la Commission, que cette ordonnance ou décision ait été rendue *inter partes* ou autrement, et que ce règlement ait une portée et une application générale ou restreintes; et tout décret que le gouverneur en conseil prend à cet égard lie la Commission et toutes les parties.

## Annexe IV

IV Paragraphes 1 et 2 du *Neuvième rapport du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires, Procès-verbaux et témoignages*, 12 novembre 1981, 45:4.

1. Conformément à son Ordre de renvoi permanent, article 26 de la *Loi sur les textes réglementaires*, S.C. 1970-71-72, c. 38, votre Comité mixte a décidé d'attirer spécialement l'attention des deux Chambres sur le DORS/81-892, Décret modifiant les Ordonnances et Décisions de la Commission canadienne des transports. (Pour faciliter les choses, ce règlement sera désormais désigné sous le nom «décret».)

2. L'opposition de votre Comité mixte face à ce décret repose sur quatre de ses critères, à savoir:

«Si un règlement ou autre texte réglementaire relevant de sa compétence, de l'avis du Comité:

2. ne s'est pas conformé aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*, soit sur le plan de la transmission, de l'enregistrement, de la numérotation ou de la publication;
4. utilise de manière inhabituelle ou inattendue les pouvoirs que lui confère la loi habilitante...
8. paraît pour une raison quelconque enfreindre...les règles de justice naturelle;
10. en l'absence d'autorisation formelle à cet effet dans la loi habilitante ou la prérogative, semble équivaloir à l'exercice d'un pouvoir législatif de fond devant faire l'objet d'un décret parlementaire, et non pas seulement à la formulation de dispositions subordonnées d'une nature technique ou administrative devant être l'objet de législation déléguée;»

## Annexe V

*Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 331

### Renseignements relatifs aux frais

**331.** Lorsque la Commission obtient d'une compagnie de chemin de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la présente loi, des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les rende utilisables par quelqu'un d'autre, sauf si, de l'avis de la Commission, cette publication est nécessaire dans l'intérêt public. 1966-67, c. 69, art. 70.

---

## Annexe VI

Commission canadienne des transports, *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*

### AVANT-PROPOS

Le 28 mars 1977, Canadien Pacifique Limitée (CP) demandait au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports de modifier les règlements en vigueur concernant les frais, énoncés dans l'ordonnance R-6313, en incluant l'impôt sur le revenu dans le coût du capital aux fins d'application des articles 253, 256, 258, 260 et 261 de la *Loi sur les chemins de fer*. Au cours de l'audience afférente, qui s'est tenue à Ottawa du 14 mai au 5 juin 1979, la requête a été modifiée pour ne plus viser que les articles 256, 258 et 261 de ladite loi.

Le 17 août 1979, le Comité des transports par chemin de fer (le Comité) rendait sa décision, que traduit le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Le règlement sur le calcul des frais ferroviaires (1980-3, Rail) a été enregistré conformément à la Loi sur les textes réglementaires, le 1<sup>er</sup> mai 1980, enregistrement n° DORS/80-310. Par la suite, le 9 décembre 1980, l'ordonnance n° 1980-12 de la C.C.T. annulait l'alinéa 5 (5) a) du Règlement et le remplaçait par l'alinéa qui se trouve dans la codification ci-jointe du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. Cette modification a été enregistrée le 10 décembre 1980 sous le numéro DORS/80-940, conformément à la Loi sur les textes réglementaires.

Ce règlement correspond essentiellement aux dispositions de l'ordonnance R-6313, mais comporte certains changements importants conformes à la décision susmentionnée du Comité. Compte tenu de la similitude entre le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et l'ordonnance R-6313, les «Motifs de l'ordonnance R-6313 Règlements concernant les frais» restent valables dans la mesure où ils ne sont pas modifiés par la décision du 17 août 1979 en ce qui a trait aux états financiers de 1979 et des années subséquentes. De plus, l'ordonnance R-6313 et ses motifs continuent de s'appliquer intégralement dans le cas des états financiers déposés auprès du Comité avant 1979.

Enfin, on informe les usagers que la codification administrative du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires a été sanctionnée par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports; il n'a cependant été approuvé par aucune direction du gouvernement du Canada.

RÈGLEMENT SUR LE CALCUL DES FRAIS AUX FINS DES ARTICLES 252 À 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 ET 330 DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER, C.C.T. 1980-3 RAIL, DORS/80-310 1<sup>er</sup> mai 1980 tel que modifié par C.C.T. 1980-12, DORS/80-940 10 décembre 1980.

*Titre abrégé*

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*.

*Définitions*

2. Dans le présent règlement,

«*Classification uniforme des comptes (Uniform Classification of Accounts)*» désigne la classification et le système uniformes de comptes prescrits par la Commission en vertu de l'article 328 de la Loi; (*Uniform Classification of Accounts*)

«Comité» désigne le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports; (*Committee*)

«*embranchement*» désigne une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie située au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne, auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer; (*branch line*)

«*frais*» désigne,

a) relativement à un embranchement et aux fins du calcul de la perte réelle, les frais qu'une compagnie, après un temps raisonnable d'adaptation, épargnerait si elle n'avait pas, dans une année financière donnée, à entretenir et, à exploiter l'embranchement, ni à supporter les coûts variables du trafic partant de la ligne ou y aboutissant, indépendamment de quand, comment et par qui ces frais ont été engagés; (*costs*)

b) relativement à un service de trains de voyageurs et aux fins du calcul de la perte réelle, les frais qu'une compagnie, après un temps raisonnable d'adaptation, épargnerait si elle n'avait pas, dans une année financière donnée, à exploiter le service de transport de voyageurs, indépendamment de quand, comment et par qui les frais ont été engagés; (*costs*)

«Loi» désigne la *Loi sur les chemins de fer*; (*Act*)

«service de trains de voyageurs» désigne les trains d'une compagnie qui sont capables de transporter des voyageurs et qui sont déclarés par une ordonnance du Comité, aux fins des articles 260 et 261 de la Loi, comprendre un service de trains de voyageurs. (*passenger-train service*)

### *Application*

3. Sous réserve de l'article 11 et de toute autre exemption ordonnée par la Commission en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*, le présent règlement s'applique aux états de frais déposés par les compagnies de chemin de fer relevant de la Commission, pour 1979 et les années suivantes.

### *Coût variable du transport des marchandises*

4. Aux fins du présent règlement, le coût variable du transport des marchandises visé à l'article 278 de la Loi est calculé

a) en fonction de chargements de trente mille livres dans des wagons utilisés normalement pour ces marchandises, et de tout autre poids nécessaire à l'établissement d'un taux; et

b) s'il est possible de transporter des marchandises en cause entre des lieux situés au Canada sur différents parcours de deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer, en fonction des coûts du parcours le moins coûteux.

### *Perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi*

5. (1) Aux fins du calcul de la perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi, les frais relatifs à un embranchement ou à un service de trains de voyageurs sont calculés, sous réserve des paragraphes (2) à (5), d'après les comptes de dépenses établis selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et les comptes qui y sont conciliables, ou d'après les résultats d'études spéciales sur les articles et facteurs relatifs aux frais que le Comité peut ordonner en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*.

(2) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, il doit être inclus une allocation périodique pour la dépréciation

a) qui tient compte de la baisse annuelle de la valeur nette qui pourrait être obtenue par la récupération des installations dépréciables de la voie, lesquelles, de l'avis du Comité,



pourraient être ou seraient réformées si la ligne était abandonnée ou le service supprimé, et qui sont requises pour la continuation de l'exploitation; et

b) à des taux approuvés selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et appliqués à la valeur comptable d'autres éléments d'actif dépréciables ou de nouveaux éléments d'actif qui, de l'avis du Comité, sont requis pour la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service.

(3) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, une allocation pour la dépréciation des nouveaux éléments d'actif qui, de l'avis du Comité, sont requis pour que la compagnie se conforme à une ordonnance de maintien, doit être incluse pour l'année d'exploitation antérieure à l'abandon d'une ligne ou à la suppression d'un service qui avait été maintenu par voie d'ordonnance; cette allocation est égale au coût non déprécié de ces nouveaux éléments d'actif qu'on obtient en déduisant du coût réel des éléments d'actif leur valeur de récupération et la dépréciation accumulée admise aux fins de subventions au cours des années précédentes.

(4) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 253 ou 260, il doit être inclus une allocation au titre du coût du capital, calculée de la façon suivante:

a) l'un ou l'autre des montants obtenus en appliquant

(i) le taux de rendement du capital, à l'exclusion de toute allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué à la valeur de récupération des installations de la voie que la compagnie a l'intention d'enlever si la ligne est abandonnée ou le service supprimé, jusqu'à concurrence du montant de l'investissement comptable net, calculé en fonction du plan de groupe d'accumulation de la dépréciation, ou

(ii) le taux de rendement du capital, à l'exclusion de toute allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué au montant d'investissement comptable net des installations de la voie que la compagnie a l'intention d'enlever si la ligne est abandonnée ou le service supprimé, à condition toutefois que les calculs établis par la compagnie pour les frais de dépréciation et le montant de l'investissement net soient reconnus par le Comité comme une juste évaluation de l'usure des installations de la voie; et

b) le taux de rendement du capital, à l'exclusion de toute allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué à la valeur comptable nette de tous les autres biens qui, de l'avis du Comité, sont requis pour l'exploitation de la ligne ou du service.

(5) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, il doit être inclus une allocation au titre du coût du capital, calculée de la façon suivante:

a) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment du calcul, appliqué à la valeur de récupération des installations de la voie qui, de l'avis du Comité, pourraient être ou seraient enlevées si la ligne était abandonnée ou le service supprimé et qui, de l'avis du Comité, sont requises pour la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service, jusqu'à concurrence du montant de l'investissement comptable net, calculé en fonction du plan de groupe d'accumulation de la dépréciation;

b) lorsque le Comité est convaincu que l'investissement dans de nouveaux éléments d'actif est nécessaire à la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service, on doit appliquer à la valeur comptable nette de cet investissement le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment dudit investissement; et

c) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment du calcul, appliqué à la valeur comptable nette de tous les autres biens qui, de l'avis du Comité, sont nécessaires à la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service.

#### *Catégories de frais à utiliser dans les états de frais*

6. Aux fins du calcul de la perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi, on doit indiquer dans les états de frais les catégories de frais suivantes, en faisant la distinction entre les «main-d'œuvre» et les «matériaux et autres frais» et, dans les cas d'embranchements, entre les «frais sur ligne» et les «frais hors-ligne»:

a) «frais de la catégorie I»: les dépenses que l'on peut directement rattacher à l'embranchement ou au service de trains de voyageurs, d'après les archives de la compagnie;

b) «frais de la catégorie II»: les dépenses de transport et d'entretien qui seraient évitées si la ligne était abandonnée ou le service supprimé et qui sont engagés en commun avec des dépenses pour d'autres trafics ou services, y compris les frais hors-ligne du trafic partant de l'embranchement ou y aboutissant;

c) «frais de la catégorie III»: toutes les autres dépenses qui seraient évitées si l'embranchement était abandonné ou le service de trains de voyageurs supprimé, et qui ne sont pas incluses dans les catégories I et II; elles comprennent

- (i) les dépenses de surintendance,
- (ii) les dépenses de trafic,
- (iii) les dépenses générales,
- (iv) les dépenses de communication, et
- (v) les dépenses de fret non payant; et

d) «frais de la catégorie IV»: le coût du capital calculé de la manière prévue aux paragraphes 5(4) et (5).

#### *Base des frais aux fins des articles 264, 272 et 276 à 278*

7. Aux fins des articles 264, 272, et 276 à 278, et à d'autres fins relatives aux taux du transport de marchandises,

a) les frais sont les coûts variables fondés soit sur les comptes de dépenses établis selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et des comptes qui y sont conciliables, soit sur les études spéciales des articles et facteurs relatifs aux frais que le Comité peut ordonner en vertu de l'article 46 de la Loi

*nationale sur les transports*, et comprennent les hausses ou les baisses des dépenses de l'exploitation ferroviaire résultant de changements dans le volume du trafic, après un temps raisonnable d'adaptation à ces changements;

b) il doit être inclus, dans les coûts variables, une allocation pour le coût du capital qui est fondée sur un taux de rendement, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour CP Rail (Division de Canadien Pacifique Limitée) et qui est appliqué à la fraction variable de la valeur comptable nette des éléments d'actif reliés au mouvement du trafic; et

c) les coûts variables doivent être indiqués dans les états de frais en faisant la distinction entre la «main-d'œuvre» et les «matériaux et autres frais», sous les catégories prévues dans les manuels de calcul des prix de revient déposés en vertu d'une ordonnance du Comité.

#### *Frais précis*

8. Lorsque les frais précis sont connus ou qu'on peut les établir facilement à l'aide des archives de la compagnie, on doit utiliser ces frais plutôt que des estimations fondées sur des moyennes ou des allocations.

#### *Manuels de calcul des frais*

9. Les états de frais soumis en vertu du présent règlement doivent être établis selon les manuels de calcul des frais prescrits par le Comité, par voie d'ordonnance.

#### *Renseignements à divulguer au Comité*

10. Les compagnies de chemins de fer doivent divulguer au Comité tous les frais unitaires, les unités de production et autres données statistiques ou renseignements que celui-ci exige par voie d'ordonnance en vue de déterminer si les états de frais sont acceptables aux fins de la Loi.

#### *États de frais à l'égard de chemins de fer n'appartenant pas à la Classe I*

11. Les états de frais déposés auprès du Comité à l'égard de chemins de fer n'appartenant pas à la Classe I sont soumis aux exigences suivantes:

a) les états doivent être fondés sur le calcul direct des frais, si possible;

b) on doit, si possible, adapter d'une manière empirique les facteurs utilisés par les chemins de fer de la Classe I, pour les attributions de frais non directes;

c) les états doivent revêtir la même forme que celle prescrite pour les états des chemins de fer de la Classe I; il doit y être annexée une description complète des méthodes utilisées pour la détermination des unités de production et pour l'attribution et l'allocation des frais; et

d) les états doivent comprendre une allocation au titre du coût du capital établie selon l'une ou l'autre des façons suivantes:

(i) lorsque la compagnie de chemin de fer a établi une structure de capital satisfaisant le Comité, on applique un taux approuvé établi de la manière prescrite dans le présent règlement pour les compagnies de la Classe I, ou

(ii) lorsque la compagnie de chemin de fer n'a pas établi une structure de capital satisfaisant le Comité, on utilise un taux prescrit par le Comité.

#### *Demandes présentées en vertu de l'article 106*

12. Sauf directive contraire du Comité aux termes de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*, les demandes d'abandon d'une ligne de chemin de fer en vertu de l'article 106 de la Loi doivent être accompagnées d'un état des frais et revenus, indiquant la perte réelle subie à cause de l'exploitation de cette ligne et rédigé de la manière exigée par le présent règlement aux fins du calcul de la perte réelle selon l'article 253 de la Loi.

## **Annexe VII**

Fasc.	Date	Témoins
15	81-11-05	M. Les Benjamin, député.
16	81-11-10	L'honorable Jean-Luc Pepin, c.p., député, ministre des Transports; M. Garth Campbell, vice-président du Marketing, VIA Rail Canada Inc.; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Ken Henderson, directeur général, Transport ferroviaire.
17	81-11-17	L'honorable Don Mazankowski, c.p., député; M. Thomas Siddon, député.
18	81-11-26	M. Guy Chartrand, président, Transport 2000, Canada; M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, Outaouais.
19	81-12-03	VIA Rail Canada Inc.: M. J.F. Roberts, président du conseil et directeur général; M. J. Hanna, vice-président des finances et de l'administration; M. G. Fortin, c.r., vice-président du contentieux et secrétaire général; M. G.C. Campbell, vice-président du Marketing.

- 20 81-12-10 M. G.C. Eglington, conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires.  
Commission canadienne des transports:  
M. J.T. Gray, président;  
M. J. Heads, directeur exécutif;  
M. D.I. Murray, chef, Études spéciales sur l'établissement du prix de revient;  
M. W.S. Nasi, directeur adjoint, Analyse des services ferroviaires;  
M. K.W. Thompson, conseiller principal.
- 21 82-02-11 C.P. Rail:  
M. H.C. Wendlandt, avocat principal;  
M. W.H. Somerville, directeur général, Service de transport passagers et céréalier.
- 22 82-02-25 C.P. Rail:  
M. H.C. Wendlandt, avocat principal;  
M. D.J. Deegan, secrétaire adjoint.
- 23 82-03-04 Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports:  
M. John Magee, président;  
M. John Heads, directeur exécutif;  
M. K.W. Thompson, avocat principal.
- 24 82-03-11 VIA Rail Canada Inc.:  
M. J.F. Roberts, président du conseil, président-directeur général;  
M. Gabriel Fortin, Q.C., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général;  
M. B.E. Horsman, vice-président, Exploitation.
- 25 82-03-18 CN Rail:  
M. R.E. Lawless, président;  
M. J.H. Easton, directeur général, CN Rail Voyageurs;  
M. P.H.B. Casgrain, CN Rail, Établissement du prix de revient.
- 26 82-03-25 M. G.C. Eglington, conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires.
- 27 82-06-03 M. John DeLora, Directeur, Michigan Passenger Foundation;  
Commission canadienne des transports—Comité des transports par chemins de fer:  
M. J. Heads, Directeur exécutif;  
M. D. Parry, directeur adjoint, Développement des systèmes du prix de revient;  
M. D.I. Murray, chef, Études spéciales sur l'établissement du prix de revient;

M. P. Dawes, analyste principal, Développement des systèmes du prix de revient;  
M. D. Merritt, analyste principal (recherche), Développement des systèmes du prix de revient;  
M. J.A.D. McNeil, chef, Développement des systèmes du prix de revient.

28 82-06-10

Transports Canada:

M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;

M. Robert Titley, directeur général, Services ferroviaires-voyageurs.

VIA Rail Canada Inc.:

M. J. Frank Roberts, président du conseil, président-directeur général;

M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général.

Commission canadienne des transports:

M. Keith Thompson, avocat-conseil, Transport ferroviaire;

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des Transports par chemins de fer.







