

# Chapitre 11

## Traversiers, autocars et trains voyageurs

---

Dans son mémoire, un groupe de quatre associations de l'industrie de l'autocar a demandé au Comité de déterminer si le gouvernement avait une vision et une stratégie globales clairement définies pour le transport des voyageurs au Canada. Il y a plus de dix ans, le gouvernement au pouvoir a reconnu l'absence d'une politique nationale cohérente en créant la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada. Bon nombre des recommandations de la Commission ont été mises en œuvre, et le gouvernement fédéral continue d'appuyer le réseau du transport voyageurs de façons diverses. Il reste cependant qu'aucune politique nationale n'a encore été formulée sur le sujet.

Ce chapitre examine la situation des traversiers, des autocars et des trains voyageurs, ainsi que les subventions qui leur sont versées. Le gouvernement fédéral fournit (ou fournissait jusqu'à récemment) de l'aide financière aux services et aux infrastructures de transport voyageurs sous différentes formes, comme les subventions aux services de trains voyageurs et aux traversiers, aux aéroports et à quelques routes et ponts fédéraux. De leur côté, les provinces et les municipalités subventionnent les services ferroviaires interurbains, certains traversiers et aéroports, quelques services d'autocars interurbains ou ruraux, ainsi que les transports urbains. Lorsque les recettes ne suffisent pas à couvrir les coûts de l'infrastructure routière, particulièrement dans le cas des régions éloignées et des routes à faible densité de trafic — l'infrastructure et le mode de transport sont également subventionnés.

Le secteur du transport voyageurs au Canada a beaucoup évolué, et les subventions fédérales représentent aujourd'hui une fraction minime du niveau de financement d'il y a dix ans. Le déficit annuel relatif aux services voyageurs fournis par VIA Rail a été réduit de moitié pour s'établir à 170 millions \$, le nombre de traversiers subventionnés par le gouvernement fédéral a été considérablement réduit, et la cession des aéroports est devenue le mot d'ordre. Aujourd'hui, les subventions se limitent en grande partie à assurer l'accessibilité des transports aux communautés éloignées.

Le Comité est impressionné de voir à quel point les services toujours exploités par le gouvernement ont gagné en efficacité au fil des ans. Le

principe de recouvrement des coûts se répand, et les pratiques coûteuses ou dépassées ont été remplacées par des modes et des arrangements institutionnels plus efficaces et plus économiques.

Le Comité reconnaît que les fonds destinés aux subventions au transport voyageurs sont limités et que les besoins et les avantages d'un financement public ont changé. Par exemple, le secteur aérien a mûri et devrait maintenant pouvoir s'autofinancer sans recourir autant aux subventions, mais d'autres services voyageurs à faible trafic nécessitent des subventions. De l'avis du Comité, il faudrait procéder à un examen périodique rigoureux des coûts et des avantages socio-économiques découlant des subventions présentement versées au transport voyageurs par rapport aux autres possibilités de financement par subvention.

Il faudrait également établir un ou plusieurs mécanismes institutionnels appropriés qui permettraient de mettre en œuvre ces processus d'examen et de réaffectation des ressources. Le Comité suggère que certains services voyageurs subventionnés pourraient être retirés du gouvernement fédéral, au moyen d'un transfert de fonds initial négocié et de fonds ultérieurs de la part des organismes de financement des routes et des transports proposés au chapitre 10. Les décisions concernant le mode à utiliser, le niveau de service et même le choix du transporteur donneraient probablement de meilleurs résultats si les communautés locales et régionales visées participaient plus directement au processus.

## **Traversiers**

### ***Tendances et situation actuelle***

Plus de 200 liaisons par traversier sont offertes dans les eaux canadiennes, services intérieurs et internationaux compris. Les principaux exploitants de traversier au Canada ont transporté environ 39,2 millions de passagers et 15,3 millions de véhicules en 1999, un peu plus seulement qu'en 1989. Le trafic des traversiers est plus élevé dans l'Ouest que dans toute autre région, principalement parce qu'on y trouve le plus gros exploitant de traversier au Canada, BC Ferries, qui a transporté 54 p. 100 du trafic passagers et 51 p. 100 du trafic véhicules de tout le pays.

### ***Structure de l'industrie***

Le gouvernement fédéral, en grande partie par l'entremise de Marine Atlantique, a longtemps soutenu les services de traversier dans le Canada

Atlantique. Vers la fin des années 1990, cependant, l'industrie a changé radicalement :

- Les services de traversier sur la côte sud de Terre-Neuve ont été transférés à la province, puis réduits considérablement. Les fonds du gouvernement fédéral ont dès lors été consacrés à l'amélioration du réseau routier et à d'autres priorités provinciales.
- Le gouvernement fédéral a réduit ses subventions aux traversiers du Labrador et réalisé des économies importantes lorsque le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador a pris en charge les services de traversier au Labrador, en contrepartie d'une subvention unique de 340 millions \$. Une partie de cette somme a été investie dans la nouvelle route Trans-Labrador.
- Le service de traversier assuré par le gouvernement fédéral à l'Île-du-Prince-Édouard a été remplacé par un pont à péages exploité sur une base commerciale selon le principe de recouvrement des coûts (paiements en capital tirés des fonds fédéraux). Des améliorations importantes ont été apportées au niveau du temps de déplacement et de la commodité. Le traversier a été vendu à un exploitant privé qui, aujourd'hui, l'utilise pour fournir un autre service dans l'Atlantique.
- Deux services de traversier de Marine Atlantique ont été transférés au secteur privé. Bays Ferries Ltd. exploite maintenant les liaisons Digby (N.-É.)-Saint John (N.-B.) et Yarmouth (N.-É.)-Bar Harbour (Maine).

Les services de traversier fournis par BC Ferries sur la côte ouest sont subventionnés en partie par le gouvernement fédéral sous forme de subvention annuelle versée à la province de la Colombie-Britannique (présentement 22 millions \$).

Depuis 1997, le gouvernement fédéral a pu réduire considérablement ses subventions tout en maintenant un bon niveau de service, même que dans certains cas, il y a eu amélioration. Certains exploitants de services de traversier commercialisés ont réussi à exercer leur activité à un coût moindre, réduisant ainsi leurs besoins en subventions, et ils ont même augmenté leur clientèle et enregistré des profits.

Les subventions qui continuent à être versées aujourd'hui sont destinées en majeure partie aux services entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse à l'égard desquels le gouvernement a une obligation constitutionnelle (du moins pour la liaison principale ouverte à longueur d'année)<sup>1</sup>. Il semble

toutefois que les principes d'entrepreneurship et d'innovation pourraient très bien s'appliquer à ces services également (p. ex. les appels d'offres ou les itinéraires de rechange). Le Comité suggère que ces possibilités soient explorées.

### **Recommandation 11.1**

**Le Comité appuie les initiatives visant à réduire les subventions aux services de traversier, et il recommande de continuer à appliquer dans ce secteur les principes de la commercialisation et du transfert des responsabilités décisionnelles aux autres paliers de gouvernement en ce qui concerne les services locaux.**

## **Services d'autocars**

Un transporteur dont les activités dépassent les frontières d'une province ou d'un territoire est considéré comme une entreprise extra-provinciale de transport par autocar soumise à la réglementation fédérale. Cependant, en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, les provinces se sont vues déléguer le pouvoir de réglementer ces transporteurs extra-provinciaux. L'industrie extra-provinciale du transport par autocar (c.-à-d. transport interurbain) est assujettie à différents degrés de réglementation économique, selon la province ou le territoire.

Les divergences d'opinions entre les administrations et l'industrie sur les politiques publiques appropriées nuisent aux efforts pour régler la fragmentation réglementaire caractérisant l'industrie de l'autocar. En avril 2001, le ministre des Transports a soumis au Comité sénatorial des transports une série de questions au sujet de l'industrie de l'autocar et de sa réglementation. Le Comité ne cherche aucunement à chevaucher les travaux du Comité sénatorial, mais s'il avait passé outre au transport par autocar, il aurait laissé un vide évident dans la démarche cohérente qu'il recommande. Dans leurs mémoires et témoignages, des représentants de l'industrie de l'autocar ont pressé le Comité de reconnaître l'importance de l'autocar et de bien tenir compte des questions modales et intermodales qui auront un impact sur l'avenir de cette industrie au Canada.

## Réglementation de l'industrie de l'autocar

Questions clés que le ministre des Transports a invité le Comité sénatorial des transports à examiner en avril 2001 :

- Est-ce que la réglementation économique de l'industrie convient toujours aujourd'hui? Est-ce qu'une partie ou l'ensemble de l'industrie devrait être déréglementée maintenant, ou dans un avenir prévisible?
- Les écarts entre les régimes provinciaux établis au cours des dix dernières années nuisent-ils à l'industrie de l'autocar et/ou au public voyageur? Si oui, comment remédier à la situation? Quel palier de gouvernement devrait prendre les mesures correctives qui s'imposent?
- Est-ce que les services d'autocar réguliers traditionnels offrent la meilleure option pour desservir les régions rurales et les petites collectivités? Y aurait-il d'autres façons de faire? Quelle politique gouvernementale serait le mieux en mesure d'appuyer les services aux régions rurales et aux petites collectivités?
- Dans quelle mesure peut-on espérer renverser le déclin de la clientèle qui sévit depuis longtemps dans le secteur des autocars réguliers?
- Quel a été l'impact de la rationalisation de l'industrie au cours des dix dernières années? Faudrait-il que le gouvernement porte une attention particulière à cette rationalisation apparente qui se poursuit?
- Quel est le rôle de l'industrie de l'autocar dans une stratégie canadienne globale traitant des aspects environnementaux des transports?
- Faudrait-il apporter des changements aux normes nationales sur la sécurité des transporteurs routiers pour mieux tenir compte des besoins de l'industrie de l'autocar?

### *Questions de politique publique*

Toute politique fédérale ayant pour but de créer un régime de réglementation national harmonisé pour l'industrie de l'autocar reposerait sans doute sur l'un ou l'autre des principes suivants :

- les provinces continueraient à réglementer l'industrie d'une façon autonome, conformément aux pouvoirs qui leur ont été délégués, en prenant peut-être l'engagement de négocier l'harmonisation volontaire par l'intermédiaire d'un organisme de consultation permanent fédéral-provincial ou d'un processus multilatéral quelconque;
- une série de mesures fédérales s'enchaîneraient dans le but de supprimer les restrictions quant à l'accès aux marchés et à la tarification, quoique les autocaristes publics seraient probablement tenus de remplir des normes minimales de sécurité, de compétence et de rendement.

Le Comité a décidé de ne formuler aucune recommandation sur la question de savoir si la *Loi de 1987 sur les transports routiers* devrait être modifiée par la suppression ou l'assouplissement des contraintes réglementaires d'accès aux marchés de l'autocar. Cette question figure d'ailleurs au premier rang de la liste des questions clés soumises par le ministre des Transports, et le Comité n'a aucunement l'intention de supplanter le Comité sénatorial. Cependant, si jamais le gouvernement décidait de franchir cette étape difficile, le Comité aurait quelques suggestions.

Dans leurs mémoires, l'industrie de l'autocar et les provinces ont fait part de diverses préoccupations concernant la déréglementation des services d'autocar. Si jamais il y avait déréglementation, les recommandations du Comité relativement à d'autres modes, ou à l'infrastructure et au transport des voyageurs en général, viendraient résoudre ou atténuer ces préoccupations :

- Certaines provinces craignent que, sans l'interfinancement des liaisons rentables, les marchés à faible densité perdront de la clientèle. Le Comité suggère que ces services d'autocar pourraient relever du mandat des nouveaux organismes provinciaux/territoriaux chargés du financement et de la gestion des routes et des transports qu'il est recommandé d'établir. Les services d'autocar existants et nouveaux qui procurent des avantages sociaux valables en fournissant un accès rural seraient admissibles au financement, d'après les critères établis par les organismes.
- Certains représentants de l'industrie de l'autocar déplorent qu'il n'existe aucune politique cohérente sur le transport des voyageurs au Canada et, surtout, qu'ils aient à concurrencer des services ferroviaires subventionnés. Les recommandations du Comité au sujet d'une politique sur les routes et les transports, ainsi que celles concernant la commercialisation et le recouvrement intégral des coûts pour les services de VIA Rail, devraient rétablir l'équilibre concurrentiel entre l'autocar et le chemin de fer.
- Certains craignent que l'assouplissement des conditions d'accès concurrentiel aux marchés de l'autocar risque d'entraîner des abus. Pour régler le problème, il suffirait d'instaurer le processus simple de délivrance des licences proposé par le Comité. Ce processus reposerait sur des critères tels que la sécurité et la capacité financière, les itinéraires, la transparence des prix et des horaires, et les avis obligatoires en cas d'abandon d'itinéraire ou de changement d'horaire.

La fragmentation réglementaire que connaît présentement l'industrie de l'autocar est de toute évidence une source de préoccupation.

### **Recommandation 11.2**

**Le Comité recommande que le ministre des Transports poursuive le processus qu'il a entamé pour régler la question de la fragmentation réglementaire dans l'industrie de l'autocar.**

Le Comité croit que la sécurité ne doit en aucun temps être compromise.

### **Recommandation 11.3**

**Le Comité recommande que le Code national de sécurité soit structuré de manière à ce que tous les véhicules transportant des passagers payants soient assujettis à une réglementation uniforme qui tient compte de l'envergure des activités et de l'exposition au risque, et non pas seulement de la taille des véhicules.**

Enfin, le Comité constate que toutes ces recommandations sont réalisables sans qu'aucun changement ne soit apporté aux pouvoirs de réglementation délégués aux provinces.

## **Services de transport ferroviaire interurbain des voyageurs**

Le secteur du transport ferroviaire interurbain des voyageurs connaît un ralentissement depuis longtemps déjà. Dans l'ensemble, très peu de services ferroviaires sont véritablement rentables, et les profits de ceux qui le sont servent souvent à financer ceux qui ne le sont pas. Partout dans le monde, de nombreux services ferroviaires voyageurs ont été abandonnés. Parmi les services qui existent encore, certains ont été conservés pour des raisons de pure inertie, alors que dans d'autres cas, on a délibérément choisi de maintenir les services ferroviaires en place ou encore de les améliorer ou d'en établir de nouveaux.

Le train rapide est une réalisation technologique fort impressionnante. En Europe et au Japon, on qualifie le train rapide d'entreprise à succès, même quand les recettes ne suffisent pas à assurer un bon rendement du capital investi. C'est que la valeur implicite des économies réalisées au niveau de la congestion de l'espace aérien et des routes, des dégâts environnementaux et des avantages sociaux est réputée excéder les coûts financiers (subventions).

Au Canada, la majorité des services ferroviaires interurbains sont assurés par le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de VIA Rail Canada. En outre, quatre transporteurs de la classe II (publics et privés) fournissent des services voyageurs d'envergure — BC Rail, Ontario Northland, Algoma Central, et le Chemin de fer Québec North Shore and Labrador (les trois derniers transporteurs

reçoivent encore aujourd'hui des paiements fédéraux pour couvrir leurs coûts). Un service de style différent est fourni sur une base commerciale par Rocky Mountaineer Railtours Ltd.

En 1999, l'industrie ferroviaire a transporté un peu plus de 4,1 millions de voyageurs. VIA Rail a assuré à elle seule le transport de 92 p. 100 de ce trafic, tandis que les quatre compagnies de la classe II ont transporté le reste<sup>2</sup>. En 2000, VIA a transporté 3,95 millions de voyageurs, générant des recettes de plus de 240 millions \$ — une hausse de 9 p. 100 par rapport à 1999<sup>3</sup>. VIA utilise chaque semaine 462 trains qu'elle forme à partir de ses 72 locomotives et 309 voitures de voyageurs.

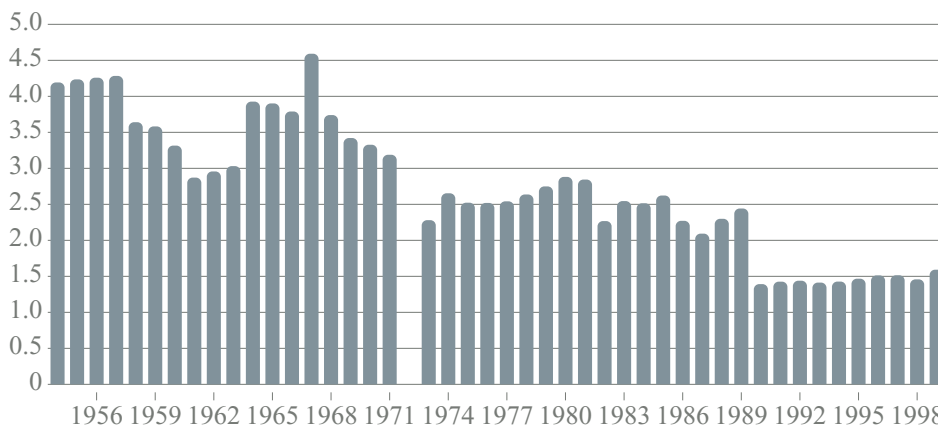
Le niveau d'utilisation des services ferroviaires interurbains a diminué considérablement depuis le milieu du siècle dernier, phénomène qui s'explique par le nombre croissant de propriétaires de voiture et par l'expansion de l'industrie aérienne. Lorsque le financement de VIA Rail a été réduit en 1990, l'entreprise a connu une chute importante au niveau des voyageurs-kilomètres. Depuis lors, la clientèle a légèrement augmenté. La figure 11.1 illustre cette tendance à la baisse qui s'est dessinée entre 1954 et 1999.

Entre 1990 et 2000, VIA a augmenté ses recettes de 69 p. 100 et sa clientèle de 20 p. 100, et elle a plus que doublé son ratio d'exploitation. Au cours de la même période, le gouvernement a réduit son financement d'exploitation (à l'exclusion du capital) de 410 millions \$ à 170 millions \$, une baisse de 59 p. 100<sup>4</sup>.

VIA utilise une stratégie de gestion du rendement qui lui permet d'affecter les sièges disponibles à ses divers plans tarifaires de manière à maximiser ses recettes. Grâce à cette stratégie, VIA a connu une croissance de rendement de 36 p. 100 entre 1990 et 2000. Au cours de la même période, ses recettes tirées du transport voyageurs ont augmenté de 63 p. 100 et sa clientèle de 20 p. 100.

Les dirigeants de VIA Rail ont recommandé l'adoption d'une loi qui améliorerait le mode de gestion de l'entreprise et définirait plus clairement les objectifs du gouvernement en matière de transport ferroviaire des voyageurs. Le Comité comprend qu'en étant assurée d'un engagement à plus long terme, VIA Rail pourrait arriver à une planification plus efficace. Aussi le Comité est-il d'avis que cette loi devrait être adoptée dès que les étapes préliminaires décrites ci-dessous auront été prises.

milliards



Source: Statistique Canada 52-216.

Selon la proposition du Comité, tous les services présentement fournis par VIA, ainsi que les nouveaux services susceptibles de lui être confiés, seraient évalués et comparés à d'autres possibilités de financement. Là où la chose est possible, il faudrait procéder par appel d'offres de sorte que tous les modes aptes à remplir les critères de service demandés puissent soumissionner. (Dans certains cas, ce processus aurait pour effet de limiter les propositions au mode ferroviaire.)

Les services ferroviaires voyageurs au Canada ne sont qu'un mince reflet du réseau qui existait à l'époque des années 1950. Si le chemin de fer a longtemps été le choix des voyageurs canadiens sensibles aux prix des déplacements de longue distance, il n'a pas réussi à égaler les tarifs aériens transcontinentaux au cours des deux dernières décennies. Aujourd'hui, c'est avec grande difficulté que VIA essaie d'égaliser les tarifs aériens offerts sur les liaisons de moyenne distance entre le Canada central et les Maritimes. Un marché que le chemin de fer finira par perdre.

Comme l'avion est plus rapide et qu'il coûte moins cher en main-d'œuvre par passager-kilomètre, il est difficile d'imaginer que cette tendance puisse un jour se renverser. Par exemple, la liaison Montréal-Halifax pourrait très bien être convertie en service touristique ou en service local faisant concurrence à l'autocar dans les Maritimes et au Québec, mais il est peu

probable qu'elle reprenne un jour une place prépondérante sur le marché interurbain Montréal-Maritimes. Et nous pourrions tirer des conclusions similaires pour le service transcontinental dans l'Ouest.

### *Justification des subventions à VIA Rail*

Pourquoi les trains voyageurs interurbains qui font concurrence à d'autres modes de transport commerciaux (avion et autocar) devraient-ils être subventionnés? Cette question n'a pas été abordée explicitement dans les documents gouvernementaux traitant des décisions sur le financement de VIA. Certains prétendent que les trains voyageurs doivent continuer à recevoir des subventions, d'une part, en raison des avantages environnementaux qu'ils procurent comparativement à d'autres modes et du fait qu'ils desservent les voyageurs à faible revenu et, d'autre part, parce que des subventions sont versées aussi à l'infrastructure destinée aux automobiles et aux autocars. Or, aucune preuve tangible n'appuie ces arguments.

En 1992, la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada (créée principalement pour décider de l'avenir du transport ferroviaire voyageurs) avait conclu que, même en tenant compte des risques d'accident, des dégâts environnementaux et des coûts de l'infrastructure routière, les coûts sociaux à l'échelle du réseau par voyageur-kilomètre du chemin de fer étaient trois fois plus élevés que ceux de la voiture et quatre fois plus élevé que ceux de l'autocar. Même pour la liaison Montréal-Toronto, les coûts sociaux du train étaient deux fois plus élevés que ceux de la voiture et trois fois plus que ceux de l'autocar. Bien que les calculs exacts des coûts sociaux soulèvent des débats, la conclusion saute aux yeux : les subventions ne peuvent être justifiées par les écarts dans les coûts sociaux des différents modes.

La Table des transports et du changement climatique a indiqué dans son rapport que le transport ferroviaire interurbain à l'échelle du réseau utilise un peu plus de carburant et produit un peu plus de gaz à effet de serre par passager-kilomètre que la voiture servant aux déplacements interurbains, et presque cinq fois plus que l'autocar<sup>5</sup>. L'estimation pour la voiture s'établit à 110 grammes/passager-kilomètre, d'après les hypothèses et les modèles établis pour la Table<sup>6</sup>. Dans le cas de l'autocar, l'estimation équivaut à 26 grammes/passager-kilomètre. Pour le transport ferroviaire interurbain, le rapport donne une moyenne de 123 grammes/passager-kilomètre, d'après les statistiques publiées pour la consommation de carburant par les trains voyageurs et pour les passagers-kilomètres en 1997<sup>7</sup>. D'après les données

récentes de Transports Canada sur la consommation de carburant et le trafic, la moyenne à l'échelle du réseau se serait établie à environ 130 grammes en 1997, les services de corridor de VIA s'attribuant à eux seuls environ 118 grammes par passager-kilomètre, chiffres qui demeurent étonnamment pires que ceux de l'autocar<sup>8</sup>. Ces données s'expliquent par le matériel et les coefficients de remplissage moyens de VIA, comparativement à la technologie améliorée dans le secteur des voitures. Si environ 70 p. 100 des sièges disponibles dans le corridor étaient occupés<sup>9</sup>, les émissions par siège-kilomètre seraient d'environ 80 grammes. Ce niveau d'émission serait encore trois fois plus élevé que la moyenne des autocars, et il pourrait être atteint par la voiture si elle augmentait à 3 son coefficient de remplissage moyen.

La répartition du revenu des voyageurs ferroviaires peut être établie à partir des estimations de Statistique Canada sur les dépenses des ménages : 40 p. 100 des recettes ferroviaires proviennent des ménages faisant partie du quintile de revenu supérieur et seulement 7 p. 100 proviennent des ménages du quintile de revenu inférieur<sup>10</sup>. Les ménages du quintile supérieur consacrent une plus grande part de leur revenu au transport ferroviaire que les ménages du quintile inférieur. Les subventions au transport ferroviaire sont donc reçues de façon non proportionnelle par les ménages à revenu élevé.

Il faut noter que certains des services ferroviaires subventionnés assurent l'accessibilité aux personnes et aux communautés qui n'ont aucun autre mode de transport pratique à leur disposition. En outre, étant donné ses particularités physiques, le train s'avère plus pratique et plus confortable que l'avion ou l'autocar pour les voyageurs ayant des besoins particuliers.

### *Un avenir pour les services de VIA Rail*

Même si certains trains de VIA servent à plusieurs fins à la fois, une analyse prospective des services ferroviaires voyageurs au Canada permettrait de les diviser en trois catégories :

- les services principalement axés sur le tourisme;
- les services assurant l'accès aux collectivités éloignées;
- les services dont la vitesse, le confort et les commodités devraient permettre aux exploitants de se tailler une place sur le marché du transport *interurbain* entre les autocaristes à bas prix et les transporteurs aériens à prix élevé, et inciter les voyageurs à délaissier la voiture au profit du transport ferroviaire, en ayant pour effet notamment d'alléger la congestion dans le corridor Québec-Windsor.

### *Services offrant un potentiel touristique*

VIA a créé le service touristique Rocky Mountaineer en 1988. Après une année de succès financier, le service a été privatisé en 1989, et aujourd'hui, il partage le marché touristique Alberta/Colombie-Britannique avec le service interurbain de VIA. Rocky Mountaineer est un produit touristique qui offre beaucoup plus qu'une excursion en train dans les montagnes. Depuis son arrivée sur ce marché, l'entreprise Rocky Mountaineer Railtours a constaté que la clientèle de VIA pour la liaison Edmonton-Côte Ouest, surtout pendant la période de pointe l'été, consiste principalement de touristes étrangers, et que VIA a accès aux lignes du CN et de CFCP à des prix qui ne sont pas totalement compensatoires.

Si VIA exploitait strictement un service touristique, il serait facile pour le Comité d'accepter d'emblée l'allégation de concurrence déloyale avancée par Rocky Mountaineer. Cependant, VIA doit forcément transporter des voyageurs locaux. Il ne serait pas surprenant non plus d'apprendre que le service Edmonton-Vancouver de VIA a lui aussi pris une orientation touristique. Si c'est le cas, il faudrait revoir la subvention qui lui est accordée.

#### **Recommandation 11.4**

**Le Comité recommande d'examiner les services actuels de VIA afin de déterminer dans quelle mesure ils sont devenus des produits de tourisme et, s'il y a lieu, de désigner les services à vocation touristique.**

L'examen viserait à recueillir les données sur les voyageurs autres que les touristes et à évaluer les autres modes de transport offerts à ces voyageurs. Les services désignés comme étant essentiellement touristiques devraient être commercialisés suivant le modèle de Rocky Mountaineer (c'est-à-dire vendus, confiés à contrat au secteur privé, ou exploités comme entreprise distincte sans subvention). Il va de soi que VIA devrait pouvoir livrer une concurrence équitable sur ces marchés. Il est presque certain que les liaisons Edmonton-Vancouver et Victoria-Courtenay seraient désignées comme services touristiques. Il en serait probablement de même pour tout ou partie de la liaison Jasper-Prince Rupert. Quant à la liaison Montréal-Halifax et au service à Gaspé, ils pourraient fort bien devenir des routes touristiques rentables si des changements étaient apportés aux horaires de service, au matériel et aux services touristiques complémentaires.

Il ne faudrait pas écarter la possibilité d'établir de nouveaux services touristiques ferroviaires. La route Toronto-Sudbury-Thunder Bay-Winnipeg,

en totalité ou en partie, pourrait offrir des perspectives touristiques tout aussi intéressantes que le service Rocky Mountaineer. Le paysage en bordure de la ligne du CFCP au nord du lac Supérieur est tout aussi spectaculaire que celui des Rocheuses. VIA ne circule pas sur cette ligne pour l'instant; elle utilise la ligne du CN en direction nord, où le service transcontinental est combiné aux voies d'accès aux communautés locales éloignées.

### *Le corridor Québec-Windsor*

Environ 85 p. 100 de la clientèle de VIA Rail se retrouve dans le sud de l'Ontario et du Québec, plus précisément dans ce qu'on appelle le corridor Québec-Windsor. Dans ce corridor, VIA fait essentiellement concurrence aux transporteurs aériens pour ce qui est du trafic longue distance acheminé entre les grandes villes, et aux autocaristes pour ce qui est des déplacements de courte et de moyenne distance. Voici un aperçu de la part de marché des différents transporteurs publics, tel que fourni dans le mémoire de VIA (le tableau exclut les véhicules automobiles, mode de transport le plus utilisé).

<b>Liaisons</b>	<b>VIA (%)</b>	<b>Transporteurs aériens (%)</b>	<b>Autocaristes (%)</b>
Montréal-Toronto	29	63	8
Ottawa-Toronto	22	63	15
Toronto-Windsor	39	39	22
Montréal-Québec	25	13	62
Montréal-Ottawa	31	7	62

L'industrie de l'autocar soutient que les services ferroviaires voyageurs qui sont subventionnés, particulièrement dans le corridor, constituent une concurrence déloyale.

Dans son mémoire, VIA a annoncé que 176 des 402 millions \$ en nouveau capital public seront investis dans la croissance, c'est-à-dire dans l'expansion des services. Les investissements permettront notamment d'améliorer l'infrastructure et d'acheter du nouveau matériel roulant pour l'exploitation de services de train additionnels. Dans le corridor Québec-Windsor, VIA a l'intention d'offrir des services à toutes les heures ou presque, des trains plus rapides et plus de trains de messageries. Le nombre de trains par jour augmentera entre 25 p. 100 (Windsor-Toronto et Montréal-Québec) et

60 p. 100 (Ottawa-Toronto). De toute évidence, le transport ferroviaire deviendra un sérieux concurrent dans le corridor, et l'industrie de l'autocar craint avec raison l'impact que cette concurrence aura pour elle, du moins à court terme. Pourtant, cette croissance est sans doute nécessaire si l'industrie ferroviaire tient à se libérer un jour de l'étau financier qui l'empêche présentement d'atteindre le seuil de rentabilité.

En termes de recouvrement des coûts, VIA prévoit que ces investissements feront augmenter le nombre de trains de 25 p. 100, le nombre de sièges de 40 p. 100, et le nombre de clients (voyageurs-milles) de 38 p. 100 d'ici 2006. Au cours de la même période, VIA compte accroître ses recettes de 70 p. 100, dont 20 p. 100 seraient attribuables à la croissance du marché en général et 40 p. 100 à l'instauration de nouveaux services de train et de nouvelles initiatives d'expansion.

Le Comité estime cependant que les services n'atteindront jamais le seuil de rentabilité à moins que l'emprise ferroviaire, le matériel roulant et les pratiques d'exploitation ne soient améliorés pour permettre aux trains de circuler à plus grande vitesse dans le corridor. Nous pressons le gouvernement et VIA de revoir sérieusement tout projet d'investissements futurs à la lumière de la recommandation suivante :

#### **Recommandation 11.5**

**Le Comité recommande une politique de recouvrement intégral des coûts pour le corridor ferroviaire Québec-Windsor ainsi que sa commercialisation.**

**Dans un première étape, tout ce qui concerne l'exploitation du corridor devrait être séparé des autres services de VIA sur le plan organisationnel. Il faudrait que les dirigeants de VIA s'orientent vers la commercialisation et qu'ils fassent rapport des progrès en matière de recouvrement des coûts pour chacun des services fournis dans le corridor, selon une méthode de répartition intégrale des coûts. Il faudrait également qu'ils soient autorisés à mettre fin aux services non rentables.**

Pour que le corridor soit un succès, il faudra une gestion très ferme et parfaitement focalisée. Il y aurait aussi la possibilité de céder l'exploitation de certains services qui ne sont pas rentables, ce qui réduirait la taille du corridor à gérer. S'il s'avérait impossible de conserver tout le corridor actuel en tant que réseau commercial viable, le gouvernement pourrait tout autant

s'enorgueillir d'avoir créé un corridor efficace et rentable, quoique de moindre envergure.

#### **Recommandation 11.6**

**Le Comité recommande que lorsque les services du corridor Québec-Windsor auront été séparés des autres services présentement exploités par VIA Rail, une loi soit adoptée afin de donner à l'entité assurant les services dans le corridor la latitude commerciale voulue pour devenir autosuffisante et le demeurer.**

#### *Desserte des communautés éloignées*

VIA Rail exploite divers services qui ont été retenus parce qu'ils assurent l'accès aux communautés n'ayant à leur disposition aucun autre mode de transport pratique. Dans d'autres cas, par exemple les trains transcontinentaux à l'ouest de Capreol (près de Sudbury), le service aux communautés éloignées est fourni essentiellement comme sous-produit. On dit généralement qu'une région est « éloignée » lorsqu'elle n'a pas accès à une route publique ouverte à longueur d'année reliée au réseau routier continental. Un deuxième critère, bien sûr, est le fait qu'une ligne ferroviaire serve à l'exploitation d'un service voyageurs qu'elle a traditionnellement toujours desservi. En général, les communautés sont très petites. Le seul centre important est Churchill (population de 800 habitants l'hiver et de 1 200 l'été). Dans certains cas, comme dans celui de Churchill par exemple, les communautés éloignées ont accès à un service aérien régulier efficace. Parfois, l'accès est possible uniquement par hélicoptère et hydravion.

Il n'existe aucune définition officielle de ce que constitue l'accessibilité adéquate pour les communautés éloignées, mais les gouvernements ont adopté comme pratique d'offrir à ces communautés l'accès à divers services (p. ex. médicaux et éducatifs) même s'ils n'en recouvrent pas les coûts. Certaines subventions aux services ferroviaires dans les communautés éloignées demeurent essentielles. La question est de savoir quel niveau de subventions est raisonnable et s'il existe des moyens plus économiques d'assurer une accessibilité adéquate.

Les coûts et les recettes de VIA Rail, par services, sont confidentiels. Cependant, à partir des données de 1990, la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada (CRTVC) avait déterminé que les subventions variaient entre 0,78 \$ et 11,00 \$ par voyageur-kilomètre, la moyenne étant de 1,44 \$<sup>11</sup>. Le taux de recouvrement des coûts d'exploitation variait de 2 p. 100 à 10 p. 100, la moyenne étant de 7 p. 100. Les services en

régions éloignées pour lesquels la CRTVC avait calculé des subventions de 11,00 \$ par voyageur-kilomètre n'existent plus aujourd'hui. C'est donc dire que la fourchette des subventions établie par la CRTVC à l'époque serait aujourd'hui de 0,78 \$ à 3,45 \$ (ce dernier montant s'applique à la liaison Sudbury-White River). Le recouvrement des coûts s'est peut-être amélioré depuis 1990, mais le niveau des subventions demeure toujours élevé.

Le Comité n'a pas examiné suffisamment en profondeur les circonstances particulières des services en régions éloignées de VIA Rail pour déterminer si, à son avis, d'autres réductions de services devraient être envisagées. Il est cependant en mesure de formuler l'observation qui suit. Les transports ont pris énormément d'essor depuis que les services ferroviaires subventionnés en régions éloignées ont été établis. Le transport aérien est généralement plus disponible et plus abordable. De nombreuses routes ont été construites, y compris des chemins d'exploitation forestière qui pourraient assurer l'accès à certaines collectivités apparemment captives du transport ferroviaire.

#### **Recommandation 11.7**

**Le Comité recommande que chaque service ferroviaire actuellement subventionné pour assurer l'accès à des collectivités éloignées fasse l'objet d'un examen dans le but de déterminer ce qui suit :**

- **le niveau d'isolement des collectivités desservies;**
- **si une contribution fédérale à l'amélioration de l'accès routier par la province visée pourrait constituer une solution plus efficace au problème de transport;**
- **si un service d'un autre mode fourni par le secteur privé (p. ex. avion ou autocar) pourrait s'avérer une meilleure solution que le transport ferroviaire;**
- **si le secteur privé serait en mesure de fournir sous contrat un service ferroviaire approprié à un coût moindre que VIA Rail.**

De toute évidence, les gouvernements provinciaux compétents devraient avoir leur mot à dire dans ces décisions, tout comme les autres parties concernées. Le Comité estime qu'on pourrait faire une comparaison plus rationnelle des subventions aux services en régions éloignées et des autres options de service — et, aussi, une comparaison plus globale avec les priorités provinciales sur le plan des dépenses consacrées aux transports — si la responsabilité et le financement des services éloignés étaient transférés aux provinces. Les suggestions du Comité formulées au chapitre 10 au sujet du financement et de la gestion des routes et des transports incluaient d'ailleurs

la possibilité de transférer cette responsabilité aux organismes de financement provinciaux/territoriaux proposés.

Le Comité estime que ces innovations dans le transport ferroviaire des voyageurs pourraient être mises en œuvre indépendamment des recommandations formulées à l'égard des autres modes. Cependant, étant donné les nouveaux organismes de financement provinciaux/territoriaux proposés au chapitre 10, une solution mieux intégrée aux services ferroviaires voyageurs serait possible. La responsabilité des services intra-provinciaux pourrait être transférée aux provinces. Il reviendrait dès lors à la province concernée de décider de l'avenir des services et des différentes options de transport.

Le Comité est également d'avis que les subventions versées aux services de banlieue de VIA, ou même à ses services long parcours, peuvent être tout à fait justifiables — et qu'elles le seront probablement encore plus dans l'avenir — étant donné qu'elles permettent de réduire ou d'éviter les coûts de congestion associés à l'utilisation de la voiture. Par conséquent, à titre de solutions de rechange à l'utilisation de la route, ces projets de soutien devraient être admissibles aux fonds administrés par les organismes de financement et de gestion proposés.

#### **Recommandation 11.8**

**Le Comité recommande que la politique de commercialisation des services voyageurs, y compris la cession au secteur privé et à d'autres paliers de gouvernement, se poursuive. Là où les subventions fédérales au transport voyageurs sont jugées souhaitables, il faudrait réévaluer périodiquement cette aide financière et faire une analyse objective des transporteurs et des modes afin d'affecter les subventions de manière à perturber le moins possible le marché commercial.**

## Notes

- <sup>1</sup> Il a également été suggéré que ces services obligatoires pourraient un jour être remplacés par un raccordement permanent entre Terre-Neuve et la côte continentale, au-dessus du détroit de Belle Isle, si jamais le volume de trafic le justifie.
- <sup>2</sup> Rapport annuel de Transports Canada 2000, p. 157.
- <sup>3</sup> VIA Rail, mémoire soumis pour l'ELTC, avril 2001, p. 1.
- <sup>4</sup> *Ibid.*, p. 6.
- <sup>5</sup> Table des transports et du changement climatique : *Les transports et le changement climatique : Options à envisager*, Transports Canada, novembre 1999, diagramme 2.6.
- <sup>6</sup> Les modèles tenaient compte à la fois des voitures et des camions légers et prévoyaient des taux plausibles de consommation de carburant et d'occupation : 69 p. 100 des déplacements interurbains se font par voiture à raison de 8,4 litres/100 km et d'un taux d'occupation de 2,1 personnes/véhicule ; 31 p. 100 des déplacements se font par camion léger à raison de 11,6 litres/100 km et de 2,2 personnes/véhicule.
- <sup>7</sup> Statistique Canada, cat. n° 52-216, 1997.
- <sup>8</sup> Les chiffres sur la consommation de carburant et les voyageurs-kilomètres proviennent de Transports Canada, Direction générale de l'analyse économique, avril 2001. Les données pour 2000 sont essentiellement les mêmes pour la consommation du carburant et les émissions par passager-mille dans l'ensemble du réseau et dans le corridor.
- <sup>9</sup> Le coefficient de remplissage de VIA dans le corridor n'est pas publié, mais un taux moyen de 59 p. 100 pour l'ensemble du réseau figure dans le Rapport annuel de 1999, VIA Rail.
- <sup>10</sup> Statistique Canada, « Dépenses moyennes des ménages selon le quintile de revenu » dans *Enquête sur les dépenses des ménages*, 1997, 1998, 1999, 2000. La moyenne pour 1996–1999 est citée.
- <sup>11</sup> Volume 1, p. 305, tableau 12-5.